



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

УТВЕРЖДАЮ

**Первый вице-президент
ОАО «РЖД»**

_____ **В.Н.Морозов**

« ____ » _____ **2012 г.**

**ЕДИНЫЙ СЕТЕВОЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Москва 2012 г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Назначение, область применения и задачи Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок	6
1.2. Функции участников единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок	7
1.3. Взаимодействие филиалов ОАО «РЖД» при организации перевозочного процесса	12
1.4. Технологическое взаимодействие ОАО «РЖД» и операторов подвижного состава	14
2. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ Поездов	15
2.1. Требования к графику движения поездов	15
2.2. Порядок рассмотрения и согласования запросов на разработку специализированных расписаний грузовых поездов	17
3. СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЖЕНЫХ И ПОРОЖНИХ ВАГОНОПОТОКОВ	17
3.1. Общие положения	17
3.2. Организация вагонопотоков в межгосударственном сообщении	18
3.3. Организация вагонопотоков во внутригосударственном сообщении	19
3.4. План формирования поездов	20
3.5. Формирование и виды назначений поездов из порожних вагонов	24
3.6. Технология рассмотрения предложений операторов подвижного состава на включение дополнительных назначений в план формирования поездов	25
3.7. Маршрутизация перевозок груженых и порожних вагонов	27
4. ТЕХНОЛОГИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОПЕРАТОРАМИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ И РАЗМЕЩЕНИИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОАО «РЖД» ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ	29
4.1. Основные положения	29
4.2. Технологические параметры договоров между ОАО «РЖД» и операторами подвижного состава	30
4.3. Планирование перевозок порожних вагонов под погрузку	32
4.4. Технология направления порожних вагонов на станции назначения	34
4.5. Временное размещение порожних вагонов на железнодорожной инфраструктуре ОАО «РЖД»	34
При отказе в перемещении порожнего грузового вагона для временного размещения оператору подвижного состава направляются предложения по изменению сроков отправления порожнего грузового вагона для временного размещения или железнодорожной станции временного размещения.	36
4.6. Порядок переадресовки порожних вагонов	37
5. ТЕХНОЛОГИЯ МЕСЯЧНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ..	38

6. СИСТЕМА ТЕХНИЧЕСКОГО НОРМИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА	40
6.1. Общие положения.....	40
6.2. Технология разработки технического плана.....	41
6.3. Порядок расчёта нормативов технического плана по сети	42
7. ТЕХНОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДНОЙ РАБОТОЙ	46
7.1. Система диспетчерского руководства	46
7.2. Сквозная технология оперативного планирования поездной работы	49
8. ТЕХНОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ МЕСТНОЙ РАБОТОЙ.....	53
8.1. Общие положения.....	53
8.2. Технология планирования местной работы	55
8.3. Планирование выгрузки	56
8.4. Планирование погрузки.....	58
8.5. Взаимодействие с владельцами железнодорожных путей необщего пользования.....	60
8.6. Технология оперативного управления, контроля и анализа выполнения нормативных (договорных) сроков доставки.....	63
9. ТЕХНОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ РАБОТОЙ ЛОКОМОТИВОВ И ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД.....	66
9.1. Основные положения.....	66
9.2. Установление схем участков обращения локомотивов и работы локомотивных бригад, норм веса и длины грузовых поездов.	67
9.3. Нормирование парков поездных локомотивов и контингента локомотивных бригад в грузовом движении.....	69
9.4. Оперативное управление работой локомотивов и локомотивных бригад .	75
10. ТЕХНОЛОГИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК	91
10.1. Общие положения.....	91
10.2. Технология взаимодействия Дирекций при планировании и выполнении работ по текущему содержанию и ремонту инфраструктуры	93
10.3. Технология взаимодействия дирекций в процессе обслуживания инфраструктуры.....	95
10.4. Взаимодействие по вопросам контроля технического состояния вагонов.	97
10.5. Взаимодействие в ходе передислокации неисправных вагонов на станции примыкания к участкам текущего ремонта и подачи вагонов на ремонтные пути	101
11. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЕДИНОГО СЕТЕВОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА ПЕРЕВОЗОК	102
12. ТЕХНОЛОГИЯ АНАЛИЗА ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА.....	105
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Перечень актуализируемых нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта для реализации Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок	117

1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ВЕРСИЯ ОТ 30.11.2012 Г.

Миссия ОАО «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД») состоит в удовлетворении рыночного спроса на перевозки, повышении эффективности деятельности, качества услуг.

Главные цели деятельности общества - обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Основные виды деятельности ОАО «РЖД»:

грузовые перевозки;
пассажирские перевозки в дальнем сообщении;
пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
предоставление услуг инфраструктуры;
предоставление услуг локомотивной тяги;
ремонт подвижного состава;
строительство объектов инфраструктуры;
прочие виды деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В новых условиях работы российских железных дорог, связанных с появлением множества операторов грузовых вагонов, руководство Компании основной выход видит в более жесткой технологической дисциплине при соблюдении и обеспечении новой технологии перевозочного процесса, описываемой в разрабатываемом Едином сетевом технологическом процессе железнодорожных грузовых перевозок (ЕСТП). Структура ЕСТП и его взаимосвязь с основными задачами Компании и поэтапной технологией организации грузовых перевозок и их обеспечения показана на рис.1.

Вопросы организации и осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в дальнем и пригородном сообщениях в настоящем ЕСТП не рассматриваются, но учитываются при определении технических и технологических возможностей осуществления грузовых перевозок на инфраструктуре общего пользования.

ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ ГРУЗОВОЙ ПЕРЕВОЗКИ



Рис. 1. Структура ЕСТП и его взаимосвязь с основными задачами Компании и поэтапной технологией организации грузовых перевозок

1.1. Назначение, область применения и задачи Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок

Назначение Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок (далее - ЕСТП) – нормативно-технологическое обеспечение организации и управления процессом железнодорожных грузовых перевозок и организация системного взаимодействия участников перевозочного процесса в обеспечении эффективного использования ресурсов по всем элементам управления перевозками..

ЕСТП определяет основные принципы технологии планирования, нормирования, управления, мониторинга перевозочного процесса для всех его участников, включая:

- технологическое взаимодействие ОАО «РЖД» с участниками перевозочного процесса на основе интеграции планирования ими перевозок грузов на календарный месяц и системы месячного технического нормирования перевозочного процесса ;

- переход к принципам работы подразделений ОАО «РЖД», как владельца инфраструктуры и перевозчика, основанным на планировании перемещения груженых и порожних грузовых вагонов и рационального использования инфраструктуры, в целях выполнения обязательств по своевременной доставке грузовых вагонов и грузов.

ЕСТП является технологической основой для:

- разработки договоров между участниками рынка перевозок, а также регламентов взаимодействия подразделений ОАО «РЖД»;

- разработки технологических процессов предприятий ОАО «РЖД», участвующих в перевозочном процессе;

- формирования системы оценочных показателей (как эксплуатационных, так и экономических) по взаимодействию подразделений ОАО «РЖД» и других участников перевозочного процесса;

- эффективного управления ресурсами участников рынка перевозок и владельца инфраструктуры общего пользования;

- актуализации положений нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта в соответствии с новыми условиями функционирования рынка железнодорожных грузовых перевозок.

Областью применения ЕСТП является организация и управление железнодорожными перевозками на инфраструктуре ОАО «РЖД» и железнодорожных путях необщего пользования.

ЕСТП содержит базовые технологические принципы, которые служат основой для организации эффективной технологии работы всех участников перевозочного процесса.

Задачами ЕСТП являются:

- обеспечение взаимодействия на основе единых технологических принципов всех участников рынка железнодорожных перевозок грузов;
- обеспечение взаимодействия подразделений ОАО «РЖД», участвующих в перевозочном процессе, с грузоотправителями, операторами железнодорожного подвижного состава, грузополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования в части планирования и нормирования перевозочного процесса, организации и управления местной, маневровой работой, работой с порожними грузовыми вагонами;
- формирование системы технологической регламентации перевозочного процесса в ОАО «РЖД», основанной на нормативных и технологических документах: графике движения поездов, плане формирования грузовых поездов, техническом плане эксплуатационной работы, технологических процессах предприятий, инструкциях и правилах по вопросам организации перевозок грузов;
- оптимизация использования ресурсов на основе единых технологических принципов взаимодействия всех участников перевозочного процесса при перемещении вагоно- и грузопотоков, загрузке инфраструктуры, использовании пропускных и перерабатывающих способностей инфраструктуры;

Предусмотренные в ЕСТП принципы организации технологического взаимодействия с участниками процесса железнодорожных грузовых перевозок должны найти отражение в проектах изменений в соответствующих федеральных законах и иных нормативных правовых актах, регулирующих деятельность операторов железнодорожного подвижного состава, организации грузовых перевозок, допуска грузовых вагонов на инфраструктуру, а также в соответствующих нормативных документах ОАО «РЖД».

1.2. Функции участников

единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок

1.2.1. Участниками единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок являются:

- грузоотправители;
- грузополучатели;
- владельцы железнодорожных путей необщего пользования;
- операторы железнодорожного подвижного состава;
- ОАО «РЖД» как владелец инфраструктуры общего пользования и перевозчик грузов.

1.2.2. Основными функциями участников единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок являются:

- для грузоотправителя:

- согласование условий и параметров перевозки с перевозчиком, владельцем путей необщего пользования и оператором железнодорожного подвижного состава, в вагонах которого планируется осуществление перевозки. В случае погрузки груза на местах общего пользования – согласование с перевозчиком;

- предъявление в качестве грузоотправителя к перевозке грузов в вагонах, находящихся в собственности и собственных порожних вагонов со станций погрузки, определённых полигоном курсирования вагонов - на станции выгрузки, определённые полигоном курсирования вагонов. В этих случаях согласование с оператором железнодорожного подвижного состава условий и параметров перевозки не требуется;

- взаимодействие с перевозчиком и оператором железнодорожного подвижного состава в целях заключения долгосрочного договора об организации перевозок;

- формирование и подача заявки на перевозку грузов на планируемый календарный месяц перевозок, согласованной с владельцем пути необщего пользования и оператором железнодорожного подвижного состава (в необходимых случаях);

- предъявление груза к перевозке в соответствии с параметрами согласованной перевозчиком и владельцем инфраструктуры заявки на перевозку. В случае, когда грузоотправитель является одновременно владельцем пути необщего пользования – соблюдение условий единого технологического процесса работы пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания;

- применение, как правило, сдвоенных грузовых операций при использовании односторонних грузовых вагонов одного оператора железнодорожного подвижного состава для выполнения операций по погрузке и выгрузке;

- применение, как правило, маршрутных отправок при предъявлении к перевозке массовых грузов;

- подача в ОАО «РЖД» заявок на разработку специализированных расписаний в графике движения поездов на основе договоров.

-для грузополучателя:

- соблюдение нормативов выгрузочной способности и технологических операций с груженными и порожними вагонами.

- для владельцев железнодорожных путей необщего пользования:

- организация во взаимодействии с грузоотправителем и грузополучателем погрузочно-выгрузочных работ и взвешивания вагонов с грузами;

- соблюдение технологии функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, при заключении договоров на подачу/ уборку вагонов. При среднесуточном грузообороте 100 и более вагонов – участие в разработке и согласовании единого технологического процесса работы пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания с владельцем пути общего пользования;

- предоставление путей для отстоя вагонов операторам железнодорожного подвижного состава;

- организация маневровой работы на принадлежащих им путях необщего пользования и по договору с владельцем инфраструктуры общего пользования – на путях общего пользования;

- формирование во взаимодействии с грузоотправителями отправительских маршрутов и организованных поездов при развитой железнодорожной инфраструктуре путей необщего пользования.

- для операторов железнодорожного подвижного состава:

- согласование грузоотправителю условий предоставления вагонов на планируемый месяц (по сформированной заявке на перевозку) и на более длительный период (по долгосрочному договору на организацию перевозки);

- предоставление грузоотправителю порожних вагонов, по предварительно согласованной с ним заявке на перевозку;

- предоставление перевозчику грузовых вагонов на основе договора;

- определение станций назначения порожних вагонов в соответствии с заявками грузоотправителей;

- планирование порожних вагонопотоков по объемам и корреспонденциям на календарный месяц;

- согласование с владельцем инфраструктуры возможности временного отстоя порожних грузовых вагонов, не связанных с договором перевозки грузов, порядка, места, сроков и условий их отстоя на железнодорожных путях общего пользования;

- подача в ОАО «РЖД» уведомлений на перевозки порожних вагонов в рамках системы месячного планирования «шахматок» порожних вагонопотоков в установленные сроки до начала планируемого месяца;

- согласование заявок грузоотправителей формы ГУ-12 на перевозку груза в вагонах оператора железнодорожного подвижного состава, включая согласование изменений в заявках формы ГУ-12.

- для филиала ОАО «РЖД» - Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО):

- взаимодействие с грузоотправителями по заключению и исполнению долгосрочных договоров об организации перевозок грузов;

- формирование и согласование плана перевозок грузов и порожних грузовых вагонов на календарный месяц с учетом технических и технологических возможностей инфраструктуры общего пользования, а также

погрузочно-выгрузочных возможностей грузоотправителей и грузополучателей;

- прием и согласование заявок грузоотправителей на перевозку грузов на календарный месяц;
- прием и согласование запросов на перевозку порожних вагонов операторов железнодорожного подвижного состава в рамках системы планирования объемов и корреспонденций их перевозок на календарный месяц;
- взаимодействие с участниками договора перевозки по его заключению и исполнению;
- реализация комплексной транспортной услуги;
- оформление перевозочных документов и договоров с операторами железнодорожного подвижного состава на оказание услуг по предоставлению вагонов под перевозку грузов;
- взаимодействие с грузоотправителями и операторами железнодорожного подвижного состава при согласовании условий перевозки отправок маршрутами и по специализированным расписаниям в графике движения поездов.

- для филиала ОАО «РЖД» - Центральной дирекции управления движением (ЦД):

- определение порядка организации вагонопотоков и направления следования поездопотоков с учетом возможностей инфраструктуры, в соответствии с графиком движения, планом формирования поездов и техническими нормативами эксплуатационной работы;
- централизованная технология диспетчерского управления поездной, местной и маневровой работой.
- планирование, организация и управление вагоно- и поездопотоками, включая местную и маневровую работу;
- нормативно-технологическое обеспечение перевозочного процесса;
- определение технологических параметров перевозочного процесса и технических возможностей инфраструктуры для целей формирования месячного плана перевозок;
- коммерческий осмотр грузовых вагонов на станциях;
- взвешивание вагонов на железнодорожных вагонных весах;

- для филиала ОАО «РЖД» - Центральной дирекции инфраструктуры (ЦИ):

- предоставление перевозчику пропускной и провозной способности объектов железнодорожной инфраструктуры;
- мониторинг и диагностика технического состояния объектов владельца железнодорожной инфраструктуры (контроль состояния объектов железнодорожной инфраструктуры по хозяйствам для планирования необходимых работ и контроля качества их выполнения);
- обеспечение перевозочного процесса средствами сигнализации (СЦБ) и диспетчерской централизации (ДЦ);

- обеспечение тягового подвижного состава и других самодвижущихся средств электроэнергией в соответствии с установленными параметрами графика движения поездов;

- проведение технического обслуживания грузовых вагонов, поездов и производство текущего безотцепочного и отцепочного ремонта грузовых вагонов в пути следования в соответствии с нормативами действующих технологических процессов работы железнодорожных станций и пунктов технического обслуживания;

- технический осмотр готовности грузовых вагонов под погрузку;
- мониторинг и диагностика технического состояния грузовых вагонов, в том числе при приеме грузовых вагонов после грузовых операций с путей необщего пользования на пути общего пользования;

- для филиала ОАО «РЖД» - Дирекции тяги (ЦТ):

- нормативно-технологическое обеспечение эксплуатации локомотивного комплекса ОАО «РЖД»;

- предоставление перевозчику необходимого для выполнения плана перевозок грузов парка локомотивов требуемой мощности: для грузового, маневрового движения, а также для хозяйственных работ;

- предоставление перевозчику локомотивных бригад для грузового, и маневрового движения, а также для хозяйственных и прочих работ по содержанию и обслуживанию инфраструктуры;

- организация работы по обеспечению содержания в исправном техническом состоянии тягового подвижного состава в процессе эксплуатации за счет соблюдения межремонтных пробегов;

- организация своевременного выявления предотказных состояний тягового подвижного состава на основе системного анализа результатов диагностики и мониторинга технических средств;

- для филиала ОАО «РЖД» - Главного вычислительного центра (ГВЦ):

- информационное обеспечение ЕСТП по всем элементам организации и управления перевозочным процессом на основе действующих информационных и информационно-управляющих систем;

- информационный обмен необходимыми для обеспечения перевозочного процесса данными с операторами железнодорожного подвижного состава, грузоотправителями и грузополучателями;

- техническое и технологическое обеспечение оперативного и статистического учета наличия и работы подвижного состава в зависимости от эксплуатационных критериев;

- выдача пользователям утвержденной автоматизированной оперативной и статистической отчетности по параметрам наличия и использования подвижного состава;

- для филиала ОАО «РЖД» - Центральной дирекции терминально-складской деятельности (ЦМ):

- организация погрузочно-выгрузочных работ и хранение грузов;
- устранение коммерческих неисправностей груженых вагонов на станциях по договорам с грузоотправителями;

- для железнодорожных администраций государств – участников Содружества:

- прием и сдача вагоно- и поездопотоков на пограничных передаточных станциях;
- совместное использование парка грузовых вагонов;
- согласованная разработка сетевого плана формирования поездов и графика движения поездов на пространстве колеи 1520 мм.

Железнодорожную станцию назначения груза определяет грузоотправитель; железнодорожную станцию назначения порожнего вагона определяет оператор железнодорожного подвижного состава (далее – оператор подвижного состава).

Реализация функций участниками перевозочного процесса должна осуществляться на основе единых технологических принципов взаимодействия, установленных ЕСТП.

1.3. Взаимодействие филиалов ОАО «РЖД» при организации перевозочного процесса

1.3.1. Взаимодействие ЦД и ЦФТО:

Основами взаимодействия являются:

- учёт ограничений перевозочного процесса и возможностей инфраструктуры, а также перерабатывающих способностей путей необщего пользования при планировании перевозок грузов и порожних вагонов;
- на этапе прогнозирования на предстоящий годовой период - прогнозы объемов перевозок грузов на год;
- на этапе квартального планирования – квартальные планы перевозки грузов, формируемые на основании прогнозных данных с учетом маркетинговых исследований;
- на этапе месячного планирования – планы перевозки на календарный месяц, формируемые на основе запросов и заявок грузоотправителей и операторов подвижного состава, представляемые в установленные сроки до начала планируемого календарного месяца;
- при оперативном взаимодействии – сменно-суточное планирование.

На этапе прогнозирования на предстоящий период, ЦФТО предоставляет в ЦД прогноз на год с учётом возможностей инфраструктуры, на основании которого разрабатывается нормативный график движения поездов, сетевой план формирования поездов и бюджетные показатели работы ЦД.

На этапе квартального планирования перевозок, ЦФТО предоставляет в ЦД прогноз на квартал с учётом ограничений перевозочного процесса и возможностей инфраструктуры, на основании которого вносятся корректировки в сетевой план формирования поездов.

На этапе месячного планирования перевозок, ЦД направляет в ЦФТО информацию о существующих ограничениях пропускных способностей инфраструктуры общего пользования и перерабатывающей способности российских портов.

С учётом этой информации ЦФТО осуществляет планирование объёмов перевозок и формирует плановые корреспонденции вагонопотоков.

На основании данных корреспонденций ЦД разрабатывает технические нормы эксплуатационной работы на календарный месяц и корректирует сетевой план формирования поездов.

В рамках оперативного взаимодействия ЦФТО направляет в ЦД сводный план погрузки на предстоящие сутки, на основании которого формируется сменно-суточный план эксплуатационной работы.

1.3.2. Взаимодействие ЦД и ЦТ

Основой взаимодействия между Центральной дирекцией управления движением, Дирекцией тяги и их подразделениями является годовой план перевозок и нормативный график движения поездов.

Основными принципами взаимодействия дирекций являются:

- планирование содержания эксплуатируемого парка локомотивов и контингента локомотивных бригад для выполнения плана перевозок, включая тяговое обеспечение грузового, пассажирского, маневрового и хозяйственного движения;
- оперативная корректировка суточного плана выдачи локомотивов и локомотивных бригад;
- согласованная передислокация локомотивов и локомотивных бригад при изменении запланированных объёмов перевозок и оперативной обстановки;
- согласованное использование локомотивов в рамках установленных бюджетом нормативов;
- контроль выполнения суточного плана работы;
- контроль соблюдения режима труда и отдыха локомотивных бригад.

1.3.3. Взаимодействие ЦД и ЦДИ

Основой взаимодействия между Центральной дирекцией управления движением, Центральной дирекцией инфраструктуры и их региональными подразделениями являются годовые планы перевозок и выполнения работ по содержанию и развитию инфраструктуры.

Основными принципами взаимодействия дирекций являются:

- обеспечение пропуска пассажирских, грузовых и других категорий поездов, предусмотренных графиком движения, с установленными скоростями и весовыми нормами;
- взаимодействие в ходе разработки годовых и перспективных планов по модернизации, реконструкции и развитию инфраструктуры;
- взаимодействие в ходе разработки годового плана-графика капитального ремонта объектов инфраструктуры, плана текущего содержания и сменно-суточного плана поездной работы, планирования «окон»;
- взаимодействие в ходе разработки планов снегоборьбы на станциях и организации работ в зимних условиях;
- совместное планирование работ по реконструкции и ремонту инфраструктуры на месяц и сутки;
- совместное планирование, в зависимости от изменения планов формирования грузовых поездов и плеч обслуживания локомотивов, удлинения гарантийных участков безопасного проследования грузовых поездов;
- планирование, на основе годового графика движения, количества технологического контингента для выполнения технического обслуживания грузовых поездов на сортировочных, участковых и грузовых станциях, в соответствии с действующими нормативами технологического процесса работы станции;
- взаимодействие в организации передислокации неисправных вагонов требующих проведения планового и внепланового ремонтов;
- взаимодействие в определении и соблюдении нормативов устранения нарушений нормальной работы устройств инфраструктуры;
- соблюдение норм простоя неисправных вагонов на путях станций общего пользования.

1.4. Технологическое взаимодействие ОАО «РЖД» и операторов подвижного состава

Основной задачей взаимодействия ОАО «РЖД» с операторами подвижного состава является реализация договорных условий на предоставление операторами подвижного состава грузовых вагонов под перевозку грузов и перевозка порожних грузовых вагонов.

ОАО «РЖД» реализует следующие операции:

- а) предоставление на условиях договора возможности использования железнодорожных путей общего пользования для отстоя подвижного состава, не связанного с договором перевозки, в том числе при нахождении вагонов на железнодорожных путях общего пользования во время проведения текущего отцепочного ремонта и их нахождения в нерабочем парке на железнодорожных путях общего пользования по причинам, не зависящим от ОАО «РЖД»;
- б) обеспечение доступа подвижного состава на железнодорожные пути общего пользования, включая подачу и уборку вагонов на (с) железнодорожные пути общего пользования;

в) проведение текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов в пути следования;

г) подготовка грузовых вагонов под погрузку на специализированных пунктах и участках текущего ремонта;

д) проведение текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов поврежденных на путях необщего пользования;

е) перевод в нерабочий парк грузовых вагонов с истекшим сроком планового вида ремонта;

ж) использование грузовых вагонов под перевозку грузов на основе договора.

Операторы подвижного состава при разработке планов перевозок на календарный месяц предоставляют в ЦФТО ОАО «РЖД» планируемые объемы и маршруты (корреспонденции) перевозки порожних вагонов для их учёта в плане перевозок ОАО «РЖД» и формирования корреспонденций порожних вагонопотоков.

Планируемые корреспонденции порожних вагонопотоков передаются из ЦФТО в ЦД.

На основании данных корреспонденций ЦД вносятся корректировки в план формирования грузовых поездов и определяются потребности железных дорог и станций погрузки в порожнем подвижном составе.

Операторы подвижного состава ежегодно, в начале четвертого квартала представляют в ОАО «РЖД» прогнозы логистических схем курсирования принадлежащих им вагонов, которые в течение года могут ежемесячно корректироваться в соответствии с принятыми на месяц планами перевозок грузов и порожних вагонов.

2. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

2.1. Требования к графику движения поездов

2.1.1. График движения поездов — основной нормативно-технологический документ, объединяющий и регулирующий деятельность всех подразделений владельцев железнодорожной инфраструктуры, перевозчиков, операторов подвижного состава и других участников перевозочного процесса на инфраструктуре общего пользования.

2.1.2. В соответствии с Правилами технической эксплуатации (ПТЭ) график движения поездов должен обеспечивать:

- удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;
- безопасность движения поездов;
- эффективное использование пропускной и провозной способности железнодорожных участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;
- рациональное использование железнодорожного подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств;
- соблюдение установленной продолжительности непрерывной

работы локомотивных бригад;

- возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и электроснабжения;
- согласованность работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

2.1.3. График движения грузовых поездов вводится ОАО «РЖД» в действие одновременно с графиком движения пассажирских поездов ежегодно вместе с планом формирования поездов. Разработка графика производится в соответствии с Инструкцией по разработке графика движения поездов в порядке, утверждаемом ежегодно распоряжением ОАО «РЖД» в соответствии с действующими федеральными законами, постановлениями Правительства Российской Федерации и нормативными документами Минтранса России и ОАО «РЖД».

2.1.4. График движения поездов является документом, определяющим систему взаимодействия железнодорожных администраций государств – участников Соглашения, и любые изменения в него утверждаются Дирекцией Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (далее – ЦСЖТ).

2.1.5. При разработке графика движения поездов учитываются интересы как пассажиров при прокладке ниток высокоскоростных, пассажирских и пригородных поездов, так и грузоотправителей и операторов железнодорожного подвижного состава при прокладке ниток специализированных и других категорий грузовых поездов.

График движения поездов разрабатывается с учетом обеспечения энергооптимальности вождения поездов.

2.1.6. Порядок технологического взаимодействия филиалов и центральных дирекций ОАО «РЖД» при подготовке нормативов графика движения поездов устанавливается соответствующими регламентами взаимодействия между ними.

2.1.7. При вводе в действие нового графика движения и плана формирования поездов в технологические процессы работы станций вносятся необходимые изменения и дополнения. График движения поездов лежит в основе плана-графика работы станций, работы узлов по пропуску и переработке транзитного вагонопотока и технологии работы с местным грузом и порожними вагонами под погрузку.

2.1.8. График движения поездов является основой для:

- технического нормирования эксплуатационной работы сети железных дорог, филиалов и подразделений ОАО «РЖД»;
- планирования материальных, финансовых и людских ресурсов, необходимых для его выполнения;
- оценки технических и технологических возможностей инфраструктуры при принятии решения о предоставлении услуг по перевозке грузов и пассажиров;

– взаимодействия с операторами подвижного состава и грузоотправителями в перевозочном процессе.

2.2. Порядок рассмотрения и согласования запросов на разработку специализированных расписаний грузовых поездов

2.2.1. Организации - грузоотправители, заинтересованные в разработке специализированных расписаний грузовых поездов (далее - заявители) подают в ЦФТО ОАО "РЖД" запросы на разработку специализированных расписаний грузовых поездов (далее - запрос), заверенные печатью заявителя и подписью его уполномоченного представителя. Форма данного запроса установлена Регламентом рассмотрения и согласования в ОАО «РЖД» запросов на разработку специализированных расписаний грузовых поездов, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 5 декабря 2008 года № 2597р.

2.2.3. ЦФТО регистрирует запрос в реестре запросов с указанием даты и времени поступления, присвоенного регистрационного номера, рассматривает его совместно с ЦД..

2.2.4. На основании сформированного совместно с ЦД заключения о возможности разработки специализированного расписания либо мотивированного отказа (с возможным предложением о разработке специализированного расписания с учетом изменения всех или нескольких параметров запроса) ЦФТО ОАО "РЖД" информирует заявителя о результатах рассмотрения запроса.

В случае принятия положительного решения о возможности разработки специализированного расписания для грузовых поездов, заявителю одновременно с решением направляется для подписания в установленном порядке соответствующий договор.

2.2.5. По результатам подписания соответствующего договора между ОАО "РЖД" и заявителем и разработки специализированного расписания в графике движения грузового поезда осуществляется прием в ТЦФТО железной дороги отправления планов на календарный месяц, а также заявок на перевозку грузов формы ГУ-12, в графе «Примечание» которой указывается отметка «Перевозка грузов выполняется большой скоростью отдельным поездом по специально разработанному расписанию».

3. СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЖЕНЫХ И ПОРОЖНИХ ВАГОНПОТОКОВ

3.1. Общие положения

Система организации вагонопотоков составляет основу перевозочного процесса на железнодорожном транспорте.

Система организации вагонопотоков ориентирована на:

устойчивое развитие железнодорожного транспорта в условиях его реформирования;

сохранение технологической целостности перевозочного процесса во взаимодействии ОАО «РЖД», грузовладельцев, операторов подвижного состава и иных участников перевозочного процесса;

безусловное выполнение принятых планов перевозок грузов;

снижение расходов, связанных с продвижением груженных вагонопотоков и подводом порожнего подвижного состава в пункты погрузки,

сокращение переработки и простоев вагонов на станциях выполнения грузовых и технических операций;

своевременную доставку грузов;

эффективное использование тягового подвижного состава;

обеспечение безопасной перевозки негабаритных и опасных грузов.

Организацию вагонопотоков в поезда на сети железных дорог выполняют технические (сортировочные и участковые) станции, грузовые и иные станции на которых формируются поезда, включая станции примыкания путей необщего пользования.

3.2. Организация вагонопотоков в межгосударственном сообщении

Система организации вагонопотоков в межгосударственном сообщении предусматривает ежегодную разработку порядка направления вагонопотоков по каждому из межгосударственных пунктов перехода, станциям, осуществляющим формирование грузовых поездов международного сообщения. ЦСЖТ совместно со специалистами железнодорожных администраций государств – участников Содружества организуют разработку, согласование и утверждение на заседании Совета железнодорожного транспорта государств – участников Содружества плана формирования поездов в международном сообщении. При этом согласовываются также размеры контейнеропотоков и направления их следования, таблицы пунктов перехода вагоно- и контейнеропотоков в межгосударственном сообщении.

По каждому из межгосударственных пунктов перехода определяются и утверждаются графические размеры движения (в том числе количества твердых ниток графика), нормы веса и длины грузовых поездов, конкретные назначения отправительских маршрутов и контейнерных поездов.

Система информации для организации и управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте предусматривает кодирование первичных данных: всех станций сети железных дорог государств – участников Содружества (единая сетевая разметка - ЕСП), отправителей и получателей грузов, самих грузов, подвижного состава

В целях адаптации системы организации вагонопотоков к рыночным условиям, обеспечения качества информационного и технологического взаимодействия по вопросам организации вагоно- и контейнеропотоков железнодорожных администраций государств Таможенного союза: Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также государств - участников Содружества организуется ведение единых баз данных международного плана формирования поездов и вагонов с контейнерами с их размещением на web-порталах железнодорожных администраций.

3.3. Организация вагонопотоков во внутригосударственном сообщении

Система организации вагонопотоков во внутригосударственном сообщении включает:

порядок разработки, согласования, утверждения и корректировки плана формирования поездов;

порядок ведения базы данных актуального плана формирования поездов; систему организации отправительских и ступенчатых отправительских маршрутов с мест погрузки, формируемых как из вагонов операторов подвижного состава, так и из вагонов, находящихся под управлением ОАО «РЖД»;

систему организации в поезда порожних вагонов различных собственников, а также порожних вагонов, находящихся под управлением ОАО «РЖД»; систему расчета (автоматизированную) адаптивного плана формирования поездов на предстоящий календарный период планирования перевозок;

систему принятия решений (автоматизированную) по корректировке плана формирования поездов и направления следования вагонопотоков;

порядок включения порожних вагонов в состав грузовых поездов;

порядок определения возможности формирования отправительских маршрутов грузовладельцев и операторов железнодорожного подвижного состава на станционных путях общего пользования; методику и автоматизированный расчет плана технической маршрутизации на станциях, участвующих в плане формирования поездов (перечень технических, грузовых и иных станций, участвующих в формировании технических маршрутов утверждается ОАО «РЖД»);

организацию и продвижение поездов с местным грузом и порожними вагонами под погрузку;

систему организации временного отстоя порожнего подвижного состава, неостребованного для перевозок, на специализированных путях станций (перечень выделенных станций и отдельных станционных путей утверждается ОАО «РЖД») и порядка направления этих вагонопотоков на и со станций отстоя;

порядок выделения сортировочных путей на технических станциях для формирования поездов из вагонов операторов подвижного состава в соответствии с долгосрочными соглашениями между ОАО «РЖД» и операторами подвижного состава;

систему организации и маршрутов пропуска вагонопотоков с грузами, требующими особых условий перевозки, в том числе опасных, негабаритных;

систему организации вагонопотоков в особый период;

систему взаимодействия с операторами железнодорожного подвижного состава на основе заключенных договоров с ОАО «РЖД» в части учета применяемых логистических схем перевозок грузов и порожних грузовых вагонов операторов железнодорожного подвижного состава;

систему и порядок организации постановки в поезда порожних вагонов

всех форм собственности, включая порожних вагонов, находящиеся под управлением ОАО «РЖД»;

систему организации перевозок грузов в контейнерах и изотермическом подвижном составе.

3.4. План формирования поездов

3.4.1. В соответствии с Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации сетевой план формирования грузовых поездов в пределах железнодорожной инфраструктуры утверждается ОАО «РЖД» как владельцем инфраструктуры.

План формирования поездов обеспечивает:

продвижение вагонопотоков на основе экономических критериев и логистических принципов, с учетом: рационального распределения сортировочной работы между станциями, минимизации простоев грузовых вагонов, уменьшения числа переработок вагонов в пути следования;

наиболее экономичный путь следования вагонопотоков по направлениям с учетом принятой в ОАО «РЖД» специализации железнодорожных линий;

целостность отправительских и технических маршрутов на всем направлении их следования;

концентрацию переработки вагонопотоков на сортировочных станциях в соответствии с их техническим развитием и особенностями эксплуатации;

эффективное использование маневровых локомотивов, сортировочных устройств и путевого развития станций;

соблюдение плановой производительности поездных локомотивов и режима работы локомотивных бригад, а также увеличение количества транзитных поездов, следующих без отцепки локомотивов на всем протяжении участков их обращения;

ритмичную эксплуатационную работу железных дорог на основе взаимоувязки плана формирования поездов с графиком их движения и технологией работы станций примыкания железнодорожных путей необщего пользования;

создание условий для отражения в плане формирования организации переработки и пропуска стабильных вагонопотоков крупных грузоотправителей и операторов подвижного состава в соответствии с заключенными ими с ОАО «РЖД» долгосрочными соглашениями по логистическим схемам работы частных вагонов;

создание условий для реализации современных требований к качеству транспортного обслуживания и управления грузопотоками.

Организацию вагонопотоков в поезда на сети железных дорог выполняют сортировочные, участковые станции и грузовые станции, перечень которых устанавливается ОАО «РЖД».

В действующий план формирования поездов вносятся корректировки после принятия месячных планов перевозок грузов, ведется постоянный анализ в части выявления несоответствия отдельных назначений формируемых

поездов размерам вагонопотоков; диспропорций в загрузке и использовании перерабатывающей способности станций и сортировочных путей; причин допускающихся отступлений от плана формирования и порядка направления вагонопотоков.

3.4.2. Основными исходными данными для составления годового плана формирования поездов, который вводится одновременно с нормативным графиком движения поездов, являются:

расчетные вагонопотоки, позволяющие установить число и назначение вагонов, проходящих через каждую техническую станцию;

перечень станций, на которых происходит формирование грузовых поездов или работа по переформированию;

нормы массы и длины составов поездов по участкам железных дорог;

схемы участков обращения локомотивов и работы локомотивных бригад;

эксплуатационные расходы и расходы топлива (электроэнергии) на передвижение груженых и порожних вагонов, а также одиночно следующих локомотивов в разрезе участков железных дорог и плеч работы локомотивных бригад;

времена хода грузовых поездов по участкам;

технологические процессы работы станций и единые технологические процессы работы станций примыкания и железнодорожных путей необщего пользования;

технологические процессы работы пунктов технического обслуживания и пунктов коммерческого осмотра вагонов;

данные о техническом развитии станций, их перерабатывающей и пропускной способностях, в целом по отдельным местам общего и необщего пользования;

схемы работы сборных, вывозных, передаточных поездов;

анализ фактической работы железнодорожных направлений, сортировочных станций и выполнения действующего плана формирования поездов в разрезе региональных дирекций управления движением;

логистические схемы перевозок грузов и порожних грузовых вагонов операторов железнодорожного подвижного состава, которые были представлены в ОАО «РЖД».

3.4.3. Порядок разработки плана формирования поездов предусматривает следующие этапы:

уточняются исходные данные для расчета плана на предстоящий период планирования (календарный месяц) с учетом грузовой базы и инфраструктурных ограничений в рамках регламента взаимодействия между подразделениями ОАО «РЖД»;

производится автоматизированное определение расчетных груженых вагонопотоков в виде корреспонденции между принятыми для расчета станциями формирования поездов с привязкой к междорожным стыковым пунктам с выделением потоков, организуемых в отправительские маршруты;

рассчитываются плановые порожние вагонопотоки по крупным

операторам железнодорожного подвижного состава и грузоотправителям, его родам и схемам направления;

рассматриваются и утверждаются для всех принятых для расчета плана формирования технических станций расчетные нормативы выполнения технологических операций;

составляется план формирования ускоренных грузовых и других специальных поездов в увязке с графиком движения;

выполняется автоматизированный расчет адаптивного плана формирования поездов с одновременным выбором пути следования вагонопотоков с учетом ограничений по техническому развитию и допустимой загрузке станций и участков;

по результатам расчетов проверяется (с учетом участковых, сборных, вывозных и передаточных поездов) возможность реализации плана в рамках графика движения поездов;

производится взаимная увязка плана формирования и графика движения поездов;

рассчитываются показатели плана формирования поездов на предстоящий период, производится их сравнение с показателями действующего плана и составляется пояснительная записка к новому плану формирования поездов;

утверждается ОАО «РЖД» план формирования поездов на предстоящий период;

утвержденный новый план формирования поездов вводится в актуальную базу данных ОАО «РЖД».

Схема организации вагонопотоков в поезда приведена на рисунке 3.1.

3.4.5. Установленный порядок направления гружёных и порожних вагонопотоков может быть откорректирован при значительных отклонениях фактических размеров движения от плановых, а также в связи с затруднениями в пропуске вагонопотоков по отдельным направлениям или станциям или в случае превышения возможности в их приеме и переработке грузополучателями и грузоотправителями.

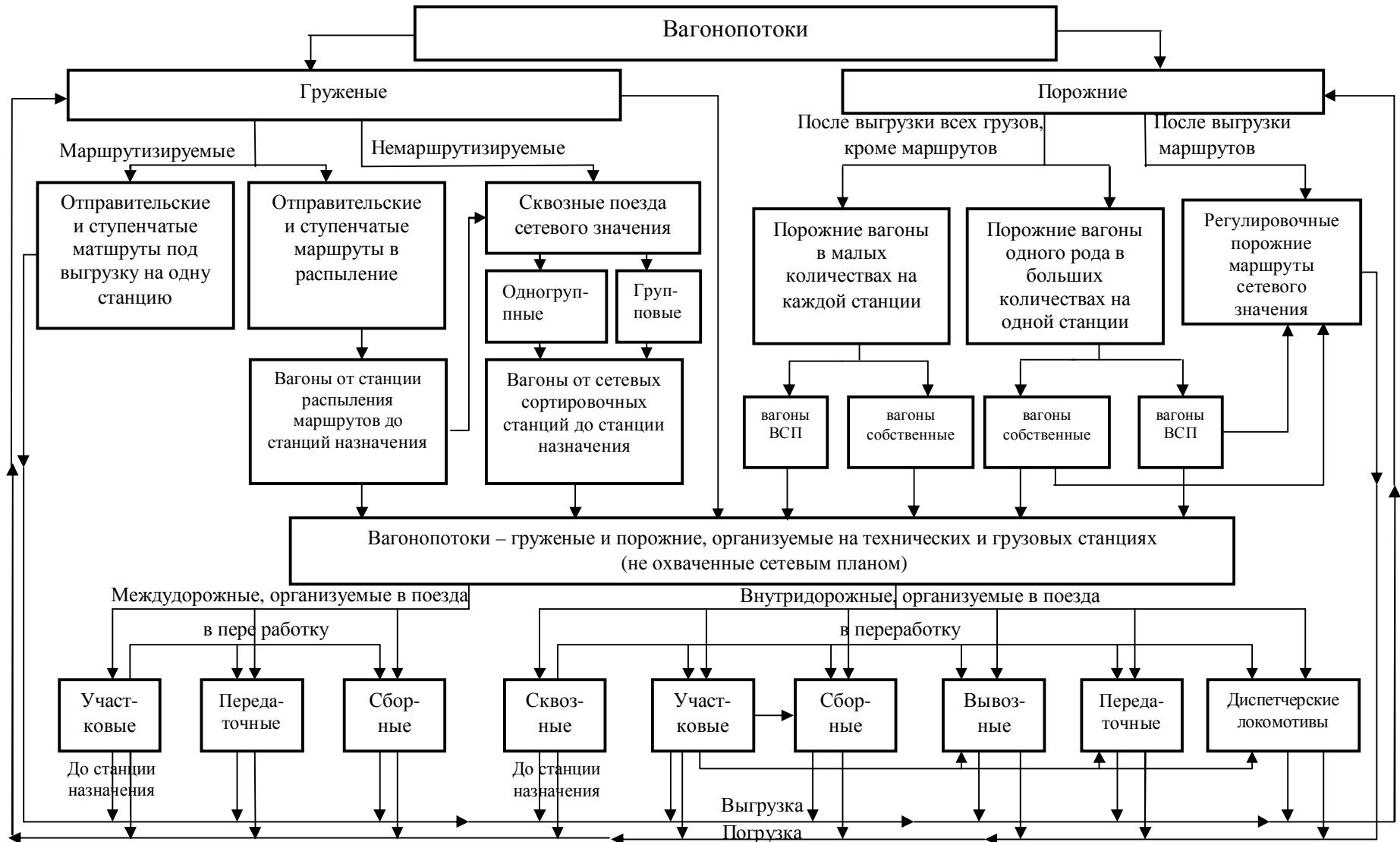


Рис. 3.1 Схема организации вагонопотоков в поезда.

3.5. Формирование и виды назначений поездов из порожних вагонов

Поезда из порожних вагонов формируют:

- а) на железнодорожных путях необщего пользования;
- б) на крупных выгрузочных станциях из вагонов, освобождающихся после выгрузки;
- в) на станциях подготовки вагонов (ремонта, промывки, подготовки под погрузку);
- г) на сортировочных и участковых станциях из вагонов, поступающих с других станций.

Планом формирования поездов предусматриваются:

- назначения поездов из порожних вагонов привлечённого ОАО «РЖД» парка грузовых вагонов, формируемых на технических станциях и на станциях массовой выгрузки по родам подвижного состава и следующих на станции погрузки в соответствии с планом перевозок грузов;
- назначения поездов из порожних вагонов, принадлежащих железнодорожным администрациям государств – участников Содружества;
- назначения поездов из порожних вагонов, принадлежащих операторам подвижного состава, включая:
 - сквозные поезда из порожних вагонов любой принадлежности в адрес определенных станций назначения;
 - технические маршруты прямые (на станцию погрузки или отстоя) из порожних вагонов определенных операторов подвижного состава или их объединений;
 - маршруты с распылением (на станцию заадресовки для дальнейшего следования) из порожних вагонов определенных операторов подвижного состава или их объединений;
 - групповые поезда из груженых и порожних вагонов в адрес определенных станций назначения;
 - отправительские маршруты из порожних вагонов определенных операторов подвижного состава со станций выгрузки, перегруппировки или отстоя – как прямые, так и распылением.

Назначения поездов из порожних вагонов могут быть:

- круглогодичными;
- ежемесячными;
- оперативными (по календарному или по суточному плану);
- формируемыми в определенные периоды суток (на установленные нитки графика);
- с переменными назначениями пополняющих групп вагонов.

На станциях, где не предусмотрено формирование отдельных маршрутов из порожних вагонов, эти вагоны включаются в грузовые поезда по плану формирования с учетом станций назначения, указанных операторами

железнодорожного подвижного состава в перевозочных документах с учетом установленного для порожних вагонов региона курсирования .

Возврат в порожнем состоянии вагонов, принадлежащих железнодорожным администрациям других государств, производится в поездах, формируемых по международному плану формирования через межгосударственные стыковые пункты в соответствии с таблицами привязки, установленными межгосударственным планом формирования грузовых поездов. При следовании груженого вагонопотока по измененным направлениям возврат порожних вагонов осуществляется по межгосударственным стыковым пунктам, по которым вагоны следовали в груженом состоянии.

Если в плане формирования для данной станции не указаны назначения формируемых поездов, в которые следует включать порожние вагоны данного рода и принадлежности государства-собственника, то такие вагоны включаются в назначения в соответствии с Правилами эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств.

3.6. Технология рассмотрения предложений операторов подвижного состава на включение дополнительных назначений в план формирования поездов.

Предложение оператора подвижного состава на включение дополнительных назначений поездов в план формирования для регулярных корреспонденций порожних вагонопотоков подается в ОАО «РЖД» одновременно с планом перевозок грузов и порожних вагонов на календарный месяц и содержит следующие реквизиты:

- 1) железнодорожная станция формирования поезда;
- 2) железнодорожная станция назначения поезда;
- 3) место формирования поезда (на путях станции – наименование станции или сортировочной системы, на путях иных инфраструктур – наименование железнодорожной инфраструктуры или железнодорожного пути необщего пользования;
- 4) род поезда;
- 5) назначения включаемых вагонопотоков (диапазоны тарифных кодов станций в соответствии с единой сетевой разметкой);
- 6) вес и длина поезда (унифицированная или предлагаемые значения);
- 7) направление пропуска (перечень междорожных, межгосударственных стыковых пунктов);
- 8) дополнительные признаки включения вагонов (по номенклатурным группам или точным наименованиям грузов, грузополучателям или группам грузополучателей, по операторам подвижного состава, на железнодорожные пути необщего пользования, на отдельные маневровые районы станций назначения, по категориям годности порожних вагонов под погрузку);
- 9) период действия или условия ввода в действие;

10) признак возможности пополнения вагонами других назначений;

11) для групповых поездов – описание включаемых групп вагонов.

Предложения операторов подвижного состава, связанные с разработкой нормативного плана формирования поездов на год или его оперативной корректировкой, представляются в ОАО «РЖД» на основании заключенных грузоотправителями долгосрочных договоров об организации перевозок не позднее, чем за месяц до ввода нового плана формирования поездов в действие.

Предложения операторов железнодорожного подвижного состава, принимаются ЦФТО для подготовки соответствующего договора и передаются предварительно на согласование в Центральную дирекцию управления движением – филиал ОАО «РЖД».

При оценке возможности реализации запросов производятся расчеты, определяющие:

1) техническую и технологическую реализуемость предложений операторов подвижного состава по плану формирования поездов по возможностям железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД»;

2) технологическую и экономическую эффективность реализации предложений операторов подвижного состава по плану формирования поездов для обеспечения единого перевозочного процесса ОАО «РЖД».

В результате устанавливаются:

– предложения, обеспеченные инфраструктурными возможностями реализации, которые целесообразно согласовать и предусмотреть при составлении плана формирования грузовых поездов;

– предложения, реализация которых невозможна или вызывает дополнительные расходы ОАО «РЖД», связанные с накоплением составов, переработкой вагонов и продвижением поездов относительно технологии, установленной планом формирования поездов;

– предложения, которые могут быть согласованы только частично, с указанием параметров, которые следует корректировать;

– коммерческие параметры согласовываемых предложений и договорная цена, определяемая ОАО «РЖД» по признакам, не предусмотренным планом формирования поездов.

Корректировки плана формирования, касающиеся назначений поездов, формируемых по договорам с операторами подвижного состава, производятся:

- ОАО «РЖД» – в случаях, когда оперативная обстановка требует отмены или корректировки назначений поездов, согласованных с операторами железнодорожного подвижного состава, а также в случае изменения грузоотправителями объемов и периодичности предъявления грузов к перевозке;

- по запросу оператора подвижного состава – при изменениях корреспонденции вагонопотоков. В этом случае Центральной дирекцией управления движением – филиал ОАО «РЖД» выполняются расчеты для обоснования изменений порядка направления вагонопотоков, отмены и установления новых назначений плана формирования поездов, введения или

прекращения групповой подборки для локальных полигонов сети с учетом ограничений по техническому развитию станций и участков.

При явлениях стихийного характера, нарушениях безопасности движения и сверхнормативной загрузке инфраструктуры, вызванной неприемом грузопотоков грузополучателями, препятствующих формированию поездов по назначениям, согласованным с операторами подвижного состава, изменение плана формирования поездов производится в одностороннем порядке Центральной дирекцией управления движением – филиалом ОАО «РЖД» с одновременным уведомлением операторов железнодорожного подвижного состава.

3.7. Маршрутизация перевозок груженых и порожних вагонов

3.7.1. В целях обеспечения рациональной технологии направления груженых и порожних вагонов к станциям назначения в плане формирования поездов предусматриваются назначения отправительских маршрутов.

Формирование отправительских маршрутов производится на железнодорожных путях необщего пользования. По договору ОАО «РЖД» с грузоотправителем, отправителем порожних вагонов может оказываться дополнительная услуга по формированию отправительского маршрута на выделенных путях станций примыкания железнодорожных путей необщего пользования.

Разработка технологии перевозок грузов маршрутами включает в себя:

- установление норм веса и длины маршрутов;
- определение порядка погрузки, формирования, продвижения и выгрузки маршрутов;
- разработку плана отправительской маршрутизации и расчет его эффективности;
- разработку схем обращения кольцевых и технологических маршрутов с оценкой их эффективности;
- составление графика движения отправительских маршрутов;
- календарное планирование погрузки маршрутов на основе принятых заявок на перевозку грузов;
- календарное планирование работы кольцевых и технологических маршрутов.

План формирования отправительских маршрутов из порожних вагонов (включая технологию их пополнения в пути следования или пропуск параллельными нормами длины составов) является неотъемлемой составной частью плана маршрутизации перевозок.

3.7.2. При организации отправительских маршрутов из порожних вагонов со станций выгрузки маршрутов, они могут формироваться длиной состава, прибывшего при соблюдении установленного веса в груженом состоянии.

При предъявлении к перевозке порожних вагонов, прибывших с грузами в повагонных или групповых отправлениях, а также после отстоя на станционных

путях по договору с ОАО «РЖД», прямой отправительский маршрут формируется длиной состава в соответствии с графиком движения поездов.

Для обеспечения сохранного пропуска маршрутов на всем пути следования ОАО «РЖД» могут устанавливаться параллельные нормы веса и длины на основе технико-экономических расчетов.

3.7.3. Из грузовых вагонов, которые после выгрузки возвращаются на одну и ту же станцию, участок, путь необщего пользования под повторную погрузку формируют кольцевые маршруты в виде постоянных составов.

Кольцевые маршруты могут курсировать по определённой технологической схеме, предусматривающей обратную загрузку вагонов на станциях, лежащих в пределах порожнего рейса состава, определяемого оператором подвижного состава по согласованию с перевозчиком.

В зависимости от схемы обращения кольцевые маршруты подразделяются на четыре типа:

- маршруты, обращающиеся между двумя станциями (станцией погрузки и станцией выгрузки);
- маршруты, обращающиеся между одной станцией погрузки и несколькими станциями выгрузки;
- маршруты, обращающиеся между несколькими станциями погрузки и одной станцией выгрузки;
- маршруты, обращающиеся между тремя и более станциями погрузки и выгрузки.

Схемы использования кольцевых маршрутов для перевозки грузов между разными станциями согласовываются грузоотправителями, операторами железнодорожного подвижного состава, грузополучателями:

- в пределах полигона одной дирекции управления движением – структурного подразделения Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД» – с ее руководителем;
- в пределах полигонов двух и более дирекций управления движением – с начальником Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД».

Кольцевые маршруты организуются, прежде всего, из специализированных вагонов, на основе технико-экономических расчетов. .

3.7.4. Для оптимизации загрузки инфраструктуры и снижения сортировочной работы, гружёные и порожние вагонопотоки, не охваченные отправительской маршрутизацией, могут организовываться в технические маршруты в направлении морских портов, пограничных переходов и крупных промышленных предприятий при наличии технических и технологических возможностей инфраструктуры и достаточной мощности вагонопотока с подборкой по роду груза и грузополучателям на основе технико-экономических расчетов.

Перечень технических маршрутов устанавливается и ежемесячно актуализируется распоряжением по Центральной дирекции управления

движением – филиалу ОАО «РЖД» в соответствии с планами перевозок грузов и порожних вагонов на календарный месяц.

3.7.5. При предъявлении оператором подвижного состава к перевозке порожних вагонов отправительским маршрутом формирование отправительского маршрута может осуществляться:

- с использованием путей общего пользования станции приема порожних вагонов к перевозке;
- с использованием путей необщего пользования.

Формирование отправительского маршрута на путях общего пользования станции производится по договору, заключенному ОАО «РЖД» с отправителем, в котором предусматривается:

- время на формирование маршрута на путях общего пользования станции;
- порядок согласования заявок на перевозку порожних вагонов организованными маршрутами;
- порядок оплаты за использование путей общего пользования вагонами, простаивающими при формировании маршрута.

При формировании отправительского маршрута на путях необщего пользования, вагоны с пути необщего пользования выводятся на станцию примыкания сформированными в готовый к отправлению маршрут в соответствии с требованиями «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации».

4. ТЕХНОЛОГИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОПЕРАТОРАМИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ И РАЗМЕЩЕНИИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОАО «РЖД» ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ

4.1. Основные положения

4.1.1. Основными задачами технологии взаимодействия ОАО «РЖД» с операторами подвижного состава при перемещении и размещении порожних вагонов, является эффективное использование инфраструктуры общего пользования для обеспечения перевозок порожних вагонов в соответствии с установленными сроками доставки и их своевременной подачи под погрузку.

Технологии перемещения и временного размещения на инфраструктуре общего пользования порожних вагонов, взаимоотношения грузоотправителя, оператора подвижного состава по вопросам предоставления подвижного состава под перевозки грузов и ответственности за исполнение принятых обязательств должны регламентироваться Уставом, Правилами перевозок порожних вагонов и договором между ОАО «РЖД» и оператором железнодорожного подвижного состава, отражающим технологические параметры их взаимодействия (далее - Договор).

Примечание: в настоящее время основные условия перевозки порожних вагонопотоков регламентируются приказом Минтранса России от 03.10.2011 г. № 258. Вопросы содержания и порядка заключения договора между перевозчиком и оператором железнодорожного подвижного состава требуют детального отражения в проекте постановления Правительства РФ об основах регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с участниками перевозочного процесса при перевозках».

При этом обязанность заключения с перевозчиком договора об условиях и технологии перевозок грузов с использованием принадлежащих оператору железнодорожного подвижного состава вагонов, контейнеров; об организации порожнего вагонопотока, включая возможность введения ограничений на перевозки порожних вагонов должна предусматриваться новой редакцией проекта Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

4.1.2. Технология работы ОАО «РЖД» с операторами подвижного состава охватывает следующие вопросы:

- направление порожних вагонов под погрузку, в текущий и плановый ремонт, на пункты подготовки под погрузку, на промывку и пропарку, ветеринарно-санитарную обработку, места отстоя и др.;
- организация работы по переадресовке порожних вагонов;
- подвод порожнего вагонопотока на железнодорожные станции погрузки в соответствии с потребностями в погрузочных ресурсах;
- размещение на инфраструктуре ОАО «РЖД» порожних вагонов, временно не задействованных в перевозках.

4.2. Технологические параметры договоров между ОАО «РЖД» и операторами подвижного состава

4.2.1. Договор ОАО «РЖД» и оператора подвижного состава при организации перевозок и временного размещения порожних вагонов на инфраструктуре общего пользования регламентирует вопросы:

- планирования порожних рейсов грузовых вагонов;
- организации формирования отправок порожних вагонов;
- размещения порожних вагонов на инфраструктуре ОАО «РЖД» (включая принятие решений ОАО «РЖД» о применении экономических санкций или передислокации порожних вагонов со станций выгрузки или станций погрузки, если получателя нет или он отказывается от приема вагонов, при отсутствии указаний оператора железнодорожного подвижного состава по их использованию в течение указанного в договоре срока);
- выполнения в пути следования конкретных работ по техническому обслуживанию, текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов и подготовки под погрузку;

- мониторинга и информационного обеспечения согласованного технологического процесса при перевозках порожних вагонов;
- ответственности оператора подвижного состава за простой неисправных вагонов на инфраструктуре ОАО «РЖД» по причинам, зависящим от оператора железнодорожного подвижного состава;
- ответственности за простой порожних вагонов в поездах, отставленных от движения по причинам, зависящим от оператора подвижного состава;
- ответственности за направление излишнего количества порожних вагонов на станции погрузки;
- своевременной актуализации данных об операторе подвижного состава в информационных системах ОАО «РЖД»;
- выполнения взаимных обязательств ОАО «РЖД» и оператора подвижного состава по соблюдению согласованной технологии перевозок порожних вагонов;
- сроки оформления операторами железнодорожного подвижного состава документов на вагоны, направляемые в/из ремонта.

4.2.2. Условия договора определяются ОАО «РЖД», исходя из результатов анализа деятельности оператора железнодорожного подвижного состава (преддоговорного обследования), на основании следующих критериев:

- количество и тип грузовых вагонов, находящихся в управлении оператора железнодорожного подвижного состава, объема и направлений перевозок, номенклатуры перевозимых грузов;
- наличия у оператора железнодорожного подвижного состава оперативно-диспетчерского персонала для управления вагонным парком, его должностными обязанностями и режимом работы;
- наличия возможности размещения частных вагонов на путях необщего пользования;
- наличия возможности и параметров информационного обмена с ОАО «РЖД»;
- наличия у оператора подвижного состава сети агентств и представительств, взаимодействующих с ОАО «РЖД» (при необходимости - с железнодорожными администрациями государств – участников Содружества).
- предоставление оператором подвижного состава грузовых вагонов для перевозок в международном и мультимодальном сообщениях.

Технологическое взаимодействие ОАО «РЖД» с операторами подвижного состава в зависимости от параметров осуществляемой ими деятельности может осуществляться:

- с использованием принципов технической маршрутизации с применением регулировочных методов направления вагонотока на железные дороги массовой погрузки;
- на основе пономерной заадресовки порожних вагонов и отправления по перевозочным документам в грузовых поездах, согласно плану формирования;

- на основе специализированных технологий управления перевозками выделенных грузов и логистических схем обращения вагонных парков владельца на закреплённом полигоне курсирования грузовых вагонов.

4.2.3. Технология работы с вагонами, отцепленными в пути следования по техническим и коммерческим неисправностям включает операции отцепки вагонов от состава в пути следования, направления вагонов в ремонт и возврата их из ремонта, извещение оператора подвижного состава и грузовладельца об отцепке вагона в пути следования, схемы взаимодействия оператора подвижного состава, перевозчика, грузовладельца и организации, осуществляющей ремонт грузового вагона.

4.3 Планирование перевозок порожних вагонов под погрузку

4.3.1 Организация перемещения порожних вагонов под погрузку на инфраструктуре общего пользования с оформлением перевозочных документов (далее - перевозка порожних вагонов под погрузку) предусматривает планирование операторами подвижного состава порожних вагонопотоков по объемам и корреспонденциям на предстоящий месяц, которое служит для оценки возможностей инфраструктуры на маршрутах планируемой перевозки порожних вагонов, формирования оптимальных нормативов эксплуатационной работы и своевременной корректировки плана формирования поездов.

Для этого операторы подвижного состава представляют в ОАО "РЖД" не позднее, чем за 10 суток до начала календарного месяца планируемые объемы и корреспонденции порожних вагонопотоков, включая пункты размещения порожних вагонов, неиспользуемых под погрузку в предстоящем месяце в виде балансовой таблицы порожних вагонопотоков - «шахматки».

При наличии регулярных перевозок и направлений корреспонденции порожних вагонопотоков они могут отражаться в долгосрочных договорах на организацию перевозок.

Примечание: календарное месячное планирование перевозок грузов должно предусматриваться в проекте новой редакции Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Вопросы планирования перевозок порожних вагонов должны устанавливаться «Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Правилами перевозок порожних вагонов.

4.3.2. В пределах, представленных в ОАО "РЖД" параметров перевозок порожних вагонов на календарный месяц операторы подвижного состава предоставляют в ОАО "РЖД" заявки (запросы) на перевозку порожних вагонов под погрузку в порядке и по форме, предусмотренной Правилами перевозок порожних вагонов.

4.3.3. Решения по согласованию поступающих заявок (запросов) на перевозку порожних вагонов под погрузку принимаются ОАО «РЖД» с учетом:

- данных о технических и технологических возможностях инфраструктуры общего пользования и путей необщего пользования;

- возможности получателя порожнего вагона обеспечить погрузку в размерах согласованной ОАО «РЖД» заявки на перевозку груза;
- возможности получателя порожнего вагона обеспечить отстой порожнего вагона в случае не обеспечения погрузки в размерах согласованной ОАО «РЖД» заявки на перевозку груза;
- условий договора между оператором подвижного состава и ОАО «РЖД»;
- наличия согласованной заявки формы ГУ-12 на погрузку в вагон оператора на станции его назначения.

4.3.4. Перечень оснований для отказа ОАО «РЖД» в согласовании заявок (запросов) на перевозку порожних вагонов устанавливается Уставом и Правилами перевозок порожних вагонов:

а) по условиям приёма и отправления порожних вагонов:

- количество порожних вагонов, подлежащих приему к перевозке станцией отправления, приведет к превышению перерабатывающей способности общего объема груженого и порожнего вагонопотока на станции назначения;
- общий объем порожних вагонов направляемых на станцию погрузки превышает погрузочные возможности мест общего или необщего пользования;
- количество порожних вагонов, направляемых в адрес получателя на станцию погрузки, превышает его погрузочные возможности.

Перерабатывающая способность железнодорожной станции назначения учитывается на момент прибытия порожнего вагона на железнодорожную станцию с учетом срока его доставки с железнодорожной станции отправления;

б) по условиям продвижения вагонов по участкам сети железных дорог:

- количество порожних вагонов, подлежащих приему к перевозке станцией отправления, приведет к превышению пропускной способности определенного железнодорожного участка, установленной на основании действующего графика движения поездов с учетом действия различных ограничений по пропуску вагонов («окон» для проведения ремонтных и строительных работ, действующих предупреждений об ограничении скорости движения поездов);

▪ общий объем груженых и порожних вагонов, подлежащих пропуску по определенной (согласно действующему плану формирования поездов) станции с переработкой или без переработки, через которую проследуют принимаемые порожние вагоны, превышает суточную возможность станции по пропуску вагонопотоков с учётом действующих инфраструктурных ограничений.

Перечень дополнительных оснований (уровень маршрутизации, регулярность перевозки, коммерческая пригодность вагонов) может быть определён договором ОАО «РЖД» с оператором подвижного состава.

4.3.5. ЦФТО на основании согласованных заявок (запросов) на предстоящий календарный месяц осуществляет формирование плановых корреспонденций порожних вагонопотоков, в том числе по отдельным операторам, которые передаются в ЦД для корректировки технических норм

эксплуатационной работы и корректировки плана формирования грузовых поездов.

4.4. Технология направления порожних вагонов на станции назначения

4.4.1. Порожний вагон может быть выведен на пути общего пользования станции примыкания с путей необщего пользования при наличии оформленных отправителем перевозочных документов, завизированных перевозчиком.

4.4.2. Порожний вагон, очищенный от остатков грузов, исправный в техническом и коммерческом состоянии в соответствии с нормативными требованиями, может быть принят к перевозке и отправлен по назначению, указанному отправителем в перевозочных документах:

- на станцию предстоящей погрузки;
- на станцию, где осуществляются ремонт, промывочно-пропарочные работы, ветеринарно-санитарная обработка;
- на станцию отстоя, определенную договором с ОАО «РЖД» на временное размещение вагонов;
- на станцию отстоя на путях необщего пользования, при наличии договора оператора подвижного состава с владельцем путей необщего пользования, а также его согласия на размещение конкретных вагонов и согласия станции их примыкания;
- на станцию сбора порожних вагонов, определенную ОАО «РЖД» – если в соответствии с договором между ОАО «РЖД» и оператором подвижного состава такая технология перемещения парка предусматривается в плане формирования поездов;

4.4.3. Направление под погрузку парков порожних вагонов различных операторов, осуществляющих деятельность на основании взаимных соглашений о работе объединенным (взаимозаменяемым) парком, предусматривается с использованием следующих технологических принципов:

- перевозка порожних вагонов под погрузку массовых грузов осуществляется преимущественно маршрутами, в том числе с распылением на отдельные группы вагонов, следующие по одной накладной, с учетом технологических схем операторов подвижного состава;
- подача под погрузку порожних вагонов может осуществляться ОАО «РЖД» без учёта принадлежности конкретному оператору подвижного состава в пределах одной железной дороги и станции погрузки в соответствии с согласованной с ОАО «РЖД» операторами подвижного состава и грузоотправителями технологией работы объединённым парком грузовых вагонов.

4.5. Временное размещение порожних вагонов на железнодорожной инфраструктуре ОАО «РЖД»

4.5.1. Временно не задействованные в перевозках порожние вагоны могут быть направлены оператором подвижного состава для временного размещения на железнодорожные пути необщего или общего пользования.

Порядок размещения порожних вагонов на железнодорожных путях необщего пользования определяется договорами между операторами подвижного состава и владельцами путей необщего пользования.

Порядок и условия временного нахождения порожних вагонов оператора подвижного состава в отстой на железнодорожных путях общего пользования устанавливается Правилами перевозок порожних вагонов и договором оператора подвижного состава с ОАО «РЖД». Данным договором устанавливаются для конкретного оператора подвижного состава:

- железнодорожные станции (выделенные станционные пути) для временного размещения (отстоя) порожних грузовых вагонов;
- порядок и условия перемещения порожних грузовых вагонов на станции отстоя.

Перемещение порожних вагонов в отстой производится ОАО «РЖД» по обращению оператора подвижного состава после обязательного согласования условий с ОАО «РЖД», а в случае, если отстой осуществляется на путях необщего пользования, - и с их владельцем.

4.5.2. Ежегодно на период действия плана формирования грузовых поездов Центральная дирекция управления движением – филиал ОАО «РЖД» определяет и не чаще 1 раза в квартал актуализирует перечень железнодорожных станций, рекомендуемых для заключения договоров с операторами подвижного состава на временное размещение (отстой) порожних грузовых вагонов.

В указанный перечень не включаются железнодорожные станции, где: отстой порожних вагонов ограничивает пропускную и перерабатывающую способность станции;

- станции, обслуживающие морские и речные порты;
- сортировочные, участковые и грузовые станции, расположенные на железнодорожных участках с интенсивным движением поездов;
- перегрузочные пограничные станции;
- грузовые станции, обслуживающие железнодорожные пути необщего пользования, при выгрузке более 300 вагонов/сутки;

промежуточные станции, расположенные на подходах к сортировочным и участковым станциям, коэффициент использования пропускной и перерабатывающей способности которых равен или превышает допустимые значения.

4.5.3. Для согласования перевозки порожних грузовых вагонов для временного размещения (отстоя) оператор до предъявления к перевозке данных вагонов представляет в ОАО «РЖД» запрос на перевозку порожних вагонов для временного размещения по форме, установленной Правилами перевозки порожних вагонов. При временном размещении порожних вагонов на железнодорожных путях необщего пользования оператор подвижного состава согласовывает указанный запрос с владельцем этих железнодорожных путей. При получении запроса оператора подвижного состава на перевозку порожнего

вагона в отстой, производится проверка возможности инфраструктуры по пропуску, приему и размещению на станции назначения.

ОАО «РЖД» вправе отказать в перемещении вагона (или его уборке с мест выполнения грузовых или технических операций) на станцию отстоя, указанную в перевозочных документах, в случае обоснованного отсутствия возможностей отстоя вагонов на этой станции.

При отказе в перемещении порожнего грузового вагона для временного размещения оператору подвижного состава направляются предложения по изменению сроков отправления порожнего грузового вагона для временного размещения или железнодорожной станции временного размещения.

Порядок согласования перевозки порожних грузовых вагонов для временного размещения устанавливается Правилами перевозки порожних вагонов.4.5.4. При согласовании владельцем инфраструктуры перемещения порожнего грузового вагона на железнодорожную станцию временного размещения оператором подвижного состава производится оформление перевозочных документов в соответствии с требованиями Правил перевозки грузов.

4.5.5. В случае создания препятствий для осуществления процесса перевозок, угроз безопасности движения, препятствий для обслуживания и ремонта инфраструктуры, затруднений при ликвидации чрезвычайных ситуаций порожний вагон может быть переадресован на станцию приписки или выделенную для отстоя (в том числе – без согласия оператора подвижного состава) по решению ОАО «РЖД» с оперативным информированием оператора о пункте передислокации вагона.

4.5.6. Порожние вагоны, простаивающие после выгрузки в местах общего пользования (сверх нормативного времени), при отсутствии перевозочных документов на отправление, а также на станциях назначения после завершения перевозки, в случае неприёма их получателем зафиксированном в акте станции нахождения, могут быть перемещены на станции приписки на основании Правил приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки грузов по железнодорожным путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (*примечание: Правила приписки подлежат актуализации*).

На станцию приписки порожний вагон, не задействованный в перевозочном процессе, возвращается в случаях, если не определена станция его назначения, принадлежность подвижного состава, и при этом отсутствуют предложения оператора подвижного состава о станции, на которую он должен быть отправлен.

Примечание: порядок оформления перевозочных документов на передислокацию порожних вагонов устанавливается Правилами перевозок порожних вагонов, утверждаемыми Минтранс России.

4.5.7. Временное размещение (отстой) порожних вагонов операторов подвижного состава на инфраструктуре общего пользования ОАО «РЖД» осуществляется на платной основе при наличии соответствующего договора

между ОАО «РЖД» и оператором подвижного состава в соответствии с положениями Правил перевозок порожних вагонов .

Расчет времени нахождения порожнего вагона на путях общего пользования производится с момента прибытия вагона на станцию отстоя до момента предъявления оператором подвижного состава перевозочных документов на отправление вагона или письменного требования на его подачу на пути необщего пользования под грузовые операции. Отметки о дате и времени в актах оказания услуг по отстою, проставляются станцией при начале и при окончании отстоя порожних вагонов.

4.6. Порядок переадресовки порожних вагонов

4.6.1. Переадресовка порожних вагонов в пути следования допускается в случае изменения с изменением железнодорожной станции назначения и (или) получателя вагона. Также перевозчик вправе переадресовать порожние вагоны в пути следования по заявлению отправителя (оператора подвижного состава) с изменением цели перевозки (например, вагон следовал под погрузку, переадресован на станцию отстоя в отстой) с учетом порядка согласования и осуществления такой перевозки с ОАО «РЖД».

4.6.2. Операторы подвижного состава - отправители порожних вагонов (уполномоченное оператором лицо) заявление на переадресовку порожних вагонов, находящихся в пути следования предоставляют в ТЦФТО железной дороги отправления.

В заявлении о переадресовке указывается:

- наименование оператора;
- номер вагона (номера вагонов);
- номер накладной;
- наименование отправителя и его код (если имеется);
- наименование железнодорожной станции отправления и ее код;
- наименование первоначального получателя и его код (если имеется);
- наименование железнодорожной станции первоначального назначения и ее код;
- наименование железнодорожной станции нового назначения и ее код;
- наименование нового получателя и его код (если имеется) и сведения о согласованной перевозчиком заявке на перевозку груза, если собственный порожний вагон следует на новую железнодорожную станцию под погрузку.

4.6.3. ТЦФТО рассматривает поступившее заявление установленным в ОАО «РЖД» порядком и согласовывает (или не согласовывает заявление). При рассмотрении заявления проверяется наличие на станции нового назначения порожних вагонов, наличие и период действия согласованной перевозчиком заявки формы ГУ-12 на перевозку груза у нового получателя в данном роде подвижного состава с совпадением наименования оператора подвижного состава в заявке формы ГУ-12.

4.6.4. При согласовании заявления на переадресовку ТЦФТО совместно с ЦФТО производится в автоматизированном режиме в АС ЭТРАН учет

исключенных в связи с переадресовкой вагонов в ранее согласованных заявках на перевозку порожних вагонов первоначальному получателю..

4.6.5. При согласовании заявления региональная дирекция управления движением передает приказ о задержании переадресовываемых вагонов в пути следования с предоставлением информации в ТЦФТО о нахождении вагонов; далее, ТЦФТО после принятия решения передает приказ на их переадресовку установленным порядком.

4.6.6. ТЦФТО на полигоне железной дороги нахождения вагонов, в соответствии с установленным в ОАО «РЖД» порядком, передает приказ на станцию нахождения вагонов о переадресовке.

4.6.7. В случае, когда отправитель порожних вагонов принимает решение о перевозке прибывших на станцию назначения вагонов, на иную станцию, эта перевозка может быть осуществлена с соблюдением технологии нового предъявления порожних вагонов к перевозке.

5. ТЕХНОЛОГИЯ МЕСЯЧНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

5.1. Основной задачей технологии месячного планирования перевозок грузов является удовлетворение заявленных объемов перевозок грузов с организацией эффективного использования погрузочных ресурсов и технических и технологических возможностей инфраструктуры общего и необщего пользования

Технология месячного планирования перевозок основана на :

5.1.1. взаимодействии грузоотправителей и операторов железнодорожного подвижного состава при формировании заявок на перевозку грузов и долгосрочных договоров об организации перевозок;

5.1.2. предоставлении грузоотправителями заявок на перевозку грузов в рамках календарного месяца;

5.1.3. взаимодействии филиалов и подразделений ОАО «РЖД» при месячном планировании перевозок грузов;

5.1.4. эффективном использовании технических и технологических возможностей инфраструктуры для осуществления перевозок на планируемый месяц;

Примечание: принцип месячного планирования должен найти отражение в проекте новой редакции Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и иных нормативных правовых актах, регулирующих вопросы грузовых перевозок («Правила приема заявок на перевозку грузов», «Постановление Правительства об операторской деятельности»).

5.2. Заявка на перевозку формируется грузоотправителем на месяц со сроком действия не более календарного месяца и подается:

-за 10 дней до начала планируемого месяца в прямом железнодорожном сообщении;

-за 15 дней до начала планируемого месяца в прямом и непрямом международных железнодорожных сообщениях, в прямом и непрямом смешанных сообщениях;

В пределах календарного месяца не позднее, чем за 10 дней до даты первой погрузки (в прямом железнодорожном сообщении), и за 15 дней до даты первой погрузки (в международном сообщении) грузоотправителем могут подаваться дополнительные заявки (сверх представленных заявок на месяц), которые по усмотрению перевозчика могут быть приняты к перевозке или отклонены.

При этом начало периода действия заявки должно совпадать с первой датой приема груза к перевозке, окончание действия заявки – с последней датой приема груза к перевозке.

5.3. Если перевозка заявляется грузоотправителем в вагонах оператора подвижного состава, то такая заявка представляется перевозчику после ее согласования с этим оператором или иным владельцем железнодорожного подвижного состава. Согласование не требуется, если перевозка заявляется в железнодорожном подвижном составе грузоотправителя.

При отсутствии в заявке отметок о согласовании заявки указанным в графе 12 заявки оператором/владельцем вагонов, заявка не рассматривается и возвращается перевозчиком грузоотправителю.

5.4. Грузоотправитель до предъявления груза к перевозке вправе вносить изменения в заявку на перевозку грузов в части указания в ней информации об операторе подвижного состава - владельце вагона, в котором предусматривается перевозка груза. Такое изменение должно быть согласовано с владельцем вагона, первоначально указанным в заявке, и новым владельцем вагона, в котором предусматривается перевозка груза.

О данных изменениях грузоотправитель в обязательном порядке уведомляет перевозчика не позднее, чем за 5 суток до даты погрузки.

Если порожние вагоны первоначального оператора подвижного состава (владельца вагонов) уже приняты к перевозке под согласованную заявку, он должен в установленном порядке переадресовать вагоны под новую заявку на перевозку груза или для временного отставления по согласованию с владельцем инфраструктуры (в случае, когда согласовано изменение собственника в ГУ-12). В случае не принятия оператором в суточный срок решения о дальнейшем использовании данных вагонов перевозчиком может осуществляться перемещение этих вагонов на установленную станцию без согласования оператором подвижного состава с отнесением на него связанных с этим расходов.

5.5. До заключения долгосрочного договора с перевозчиком об организации перевозок грузоотправитель заключает договор с оператором подвижного состава об обеспечении планируемых долгосрочным договором перевозок соответствующим подвижным составом.

5.6. Не позднее 15 дней до начала планируемого месяца перевозок ЦД представляет ЦФТО параметры технических и технологических возможностей осуществления перевозок, которые формируются с учетом данных, предоставленных филиалами ОАО «РЖД»: ЦДИ, ЦТ и железными дорогами.

5.7. На основании представленных ТЦФТО не позднее, чем за десять дней до начала планируемого календарного месяца проектов месячных планов перевозок грузов по железной дороге, ЦФТО разрабатывает проект месячного плана перевозок грузов по сети железных дорог с учетом представленных ЦД параметры технических и технологических возможностей осуществления перевозок.

Проект месячного плана перевозок грузов по дорогам назначения, согласованный руководством ОАО «РЖД», не позднее, чем за 7 дней до начала планируемого календарного месяца передается в ЦД для разработки технологических норм эксплуатационной работы.

Утвержденный ОАО «РЖД» месячный план перевозок грузов по дорогам отправления не позднее, чем за 4 суток передается в ЦД и на железные дороги – филиалы ОАО «РЖД» для его исполнения.

5.8. В случае необходимости допускается корректировка месячного плана перевозок грузов по корреспонденциям перевозок грузов без изменения объемного параметра перевозок месячного плана.

Технологический процесс проведения корректировки месячного плана перевозок осуществляется в соответствии с регламентом взаимодействия ЦФТО и ЦД.

5.9. В пределах действия заявки на перевозку грузоотправитель не чаще одного раза в декаду может представить перевозчику заявку на корректировку на предстоящую декаду, подтвержденную оператором железнодорожного подвижного состава о возможности предоставления к дате погрузки соответствующих грузовых вагонов, а при наличии таких вагонов на станции погрузки - на следующие сутки, решение о согласовании которой принимается перевозчиком с учетом возможности осуществления перевозок .

6. СИСТЕМА ТЕХНИЧЕСКОГО НОРМИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

6.1. Общие положения

Техническое нормирование эксплуатационной работы сети железных дорог, филиалов ОАО «РЖД» и их подразделений осуществляется на календарный месяц.

Техническими нормами эксплуатационной работы определяются задачи филиалов и подразделений ОАО «РЖД» по оптимальной организации перевозочного процесса и выполнению плана перевозок грузов.

Разработка технического плана эксплуатационной работы ОАО «РЖД» является частью системы технического нормирования железнодорожных

администраций государств – участников Содружества. Расчёт показателей эксплуатационной работы технического плана производится во взаимодействии со специалистами ЦСЖТ. При этом соблюдаются нормативы поезда работы по стыковым пунктам перехода принятые на Совете глав железнодорожных администраций государств – участников Содружества.

Разработка нормативов технического плана ОАО «РЖД» для всех уровней управления осуществляется на основе:

- корреспонденций груженых и порожних вагонопотоков месячного плана перевозок;
- графика движения поездов;
- плана формирования грузовых поездов;
- технологических процессов работы станций.

Показатели технического плана рассчитываются для каждого уровня управления перевозками - сетевого, регионального, линейного в соответствии с Инструкцией по составлению месячных технических норм эксплуатационной работы, утверждаемой ОАО «РЖД».

6.2. Технология разработки технического плана

В целях подготовки к планированию, Центральная дирекция управления движением не позднее 15 числа предпланового месяца представляет в ЦФТО технические и технологические возможности инфраструктуры по осуществлению перевозок на предстоящий месяц.

С учётом представленных Центральной дирекцией управления движением возможностей инфраструктуры ЦФТО осуществляет согласование заявок грузоотправителей на перевозку грузов и заявок (запросов) операторов подвижного состава - на перевозку порожних вагонов.

На основании согласованных заявок и запросов ЦФТО разрабатывает план перевозок грузов ОАО «РЖД» на месяц и формирует междорожные корреспонденции гружёных и порожних вагонопотоков в «вагонах в сутки» во внутрироссийском и экспортном сообщении, с детализацией по родам подвижного состава (крытые, платформы, полувагоны, цистерны, прочие, цементовозы, зерновозы, минераловозы, рефрижераторные вагоны и фитинговые платформы).

Дирекция Совета по железнодорожному транспорту (ЦСЖТ) передает в ЦФТО аналогичную информацию о планируемых размерах импортных, транзитных и внутригосударственных перевозок по железным дорогам государств – участников Содружества.

ЦФТО обеспечивает объединение плановых размеров погрузки по дорогам назначения ОАО «РЖД» и железных дорог государств – участников Содружества в единые междоударственные корреспонденции вагонопотоков по каждому роду вагона («шахматки») и направляет в электронном виде в Центральную дирекцию управления движением не позднее, чем за 7 дней до начала планируемого месяца (*для вагонов привлечённого парка – не позднее, чем за 8 дней*).

В Центральной дирекции управления движением ежемесячно, с 20 по 22 число, рассчитываются проекты норм оборота вагонов (общий, транзитный, порожний, местный) по железным дорогам и родам вагонов на основе анализа выполнения в текущем и предыдущем месяцах, аналогичном периоде прошлого года.

6.3. Порядок расчёта нормативов технического плана по сети

На основании сформированного ЦФТО сводного плана перевозок и междорожных корреспонденций на предстоящий месяц выполняются следующие операции нормирования эксплуатационной работы:

расчет регулировочных разрывов по родам вагонов (крытые, платформы, полувагоны (с выделением вагонов ВСП), цистерны, цементовозы, зерновозы, минераловозы, рефрижераторные вагоны, фитинговые платформы, прочие);

формирование междорожных графических схем перемещения порожних вагонопотоков по родам подвижного состава с распределением по междорожным стыковым пунктам на принципах следования их по кратчайшим направлениям с учетом пропускной способности и минимального порожнего пробега взаимозаменяемого подвижного состава;

установление норм передачи порожних вагонов по каждому стыковому пункту на основе плана направления порожних вагонопотоков;

расчёт параметров выгрузки (всего и по родам вагонов) по плановым междорожным корреспонденциям гружёных вагонопотоков и наличию избытков груженых вагонов в адрес дороги;

расчет размеров передачи груженых и порожних вагонов по междорожным и межгосударственным стыковым пунктам;

определение размеров передачи поездов по междорожным и межгосударственным стыковым пунктам на основании графика движения поездов, плана формирования, длины поездов и с учетом ограничений, связанных с летними пассажирскими перевозками и предоставлением «окон» для ремонта инфраструктуры;

расчет параметров рабочего парка грузовых вагонов по железным дорогам, в т.ч. по структуре парка: порожний, транзитный, местный (всего и по родам вагонов), вагоны ВСП, а также по родам вагонов (крытые, платформы, полувагоны, цистерны, цементовозы, зерновозы, минераловозы, фитинговые платформы, прочие);

определение норм наличия вагонов, следующих на основные припортовые и пограничные станции, исходя из их выгрузочной способности (пропускной способностью пограничных переходов) и вагонопотоков, находящихся в пути следования;

расчет коэффициентов сдачи транзитных вагонов по каждому стыку железных дорог на основании рассчитанных плановых параметров передачи по стыкам и нормативов наличия транзитного парка;

расчёт размеров входа порожних вагонов крупных компаний – операторов железнодорожного подвижного состава, а также вагонов ВСП для

обеспечения принятых заявок на перевозку грузов с железных дорог массовой погрузки, исходя из регулировочных разрывов, рассчитанных на основе плановых корреспонденций порожних вагонопотоков.

График планирования показателей технического плана эксплуатационной работы приведен на рисунке 6.1.

На линейном уровне для каждой станции в зависимости от технологии её работы, рассчитываются плановые параметры: погрузка, выгрузка, простои вагонов, рабочий парк, объемы переработки на сортировочной горке, длины поездов, нормы продолжительности нахождения местного и транзитного вагона на технической станции (с переработкой и без переработки).

Исполнители	Показатели	Числа месяца															
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Подготовка и представление в ЦФТО предложений по параметрам объёмов погрузки с учётом существующих ограничений пропускных способностей инфраструктуры и обеспечения рациональной корреспонденции вагонопотоков																
ЦФТО-филиал ОАО "РЖД"	Планирование по каждой железной дороге: погрузка в ваг./сут. всего, в т.ч. по роду подвижного состава																
ЦФТО-филиал ОАО "РЖД"	Формирование междорожных корреспонденций грузевых вагонопотоков по родам подвижного состава																
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Оценка предварительной шахматки и формирование предложений в ЦФТО по ее корректировке																
ЦФТО-филиал ОАО "РЖД"	Окончательное формирование междорожных корреспонденций грузевых вагонопотоков по родам подвижного состава																
ЦФТО-филиал ОАО "РЖД"	Определение погрузки в "третьи страны" и из "третьих стран", представление данных в ЦД																
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Расчёт проектов норм оборота вагонов (общий, транзитный, порожний, местный) по железным дорогам и родам вагонов																
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Расчёт регулировочных разрывов по родам вагонов																
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Определение выгрузки всего и по родам вагонов																
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Формирование схем междорожных корреспонденций порожних вагонопотоков по родам подвижного состава с распределением по стыковым пунктам																
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Расчёт размеров передачи порожних вагонов по междорожным и межгосударственным стыкам (всего и по родам вагонов)																
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Расчёт размеров передачи грузевых вагонов по междорожным и межгосударственным стыкам (всего и по родам вагонов)																
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Определение размеров передачи поездов по междорожным и межгосударственным стыковым пунктам с учётом плана формирования поездов и графика движения поездов																
ЦД - филиал ОАО "РЖД"	Расчёт параметров рабочего парка грузовых вагонов по железным дорогам и структурным подразделениям ЦД, в т.ч. по структуре парка: порожний, транзитный, местный (всего и по родам вагонов)																

Рисунок 6.1 (начало). График планирования показателей технического плана эксплуатационной работы.

7. ТЕХНОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДНОЙ РАБОТОЙ

7.1. Система диспетчерского руководства

7.1.1. На сетевом уровне оперативное руководство эксплуатационной работой железных дорог осуществляет диспетчерский персонал Центра управления эксплуатационной деятельностью (ЦУЭД), в состав которого входит диспетчерская смена оперативно-распорядительного отдела Управления движения Центральной дирекции управления движением. Работу единой диспетчерской смены ЦУЭД организует Главный диспетчер.

На уровне региональной дирекции управления движением диспетчерское руководство осуществляет Диспетчерский центр управления движением, руководителем смены которого является старший дорожный диспетчер.

На линейном уровне оперативное руководство осуществляется станционным (маневровым) диспетчером и дежурным по железнодорожной станции.

Цели, задачи, структура диспетчерского управления движением поездов определяются «Регламентом диспетчерского управления движением поездов ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 9 ноября 2009 г. № 2281р (в редакции распоряжения ОАО «РЖД» от 29 декабря 2009 г. №2707р).

Для организации взаимодействия, повышения роли и ответственности диспетчерского персонала за оперативное планирование и управление перевозочным процессом, повышение эффективности эксплуатационной работы, укрепление технологической дисциплины, усиление мотивации труда работников в дирекциях управления движением функционируют единые диспетчерские смены.

7.1.2. Диспетчерское управление движением поездов решает следующие задачи:

организация работы единой диспетчерской смены, локомотивных бригад, работников, связанных с движением поездов, по выполнению сменно-суточных и текущих планов и заданий эксплуатационной работы;

обеспечение выполнения графика движения пассажирских, поездов дальнего, местного и пригородного сообщения (далее – пассажирские поезда) и грузовых поездов;

организация беспрепятственного приема и сдачи поездов по стыковым пунктам регионов и районов управления ДЦУП;

обеспечение соблюдения требований нормативных документов по безопасности движения поездов и охране труда, технико-распорядительных актов, технологических процессов работы железнодорожных станций, единых технологических процессов работы железнодорожных путей необщего пользования и железнодорожных станций их примыкания, организация и управление местной работой;

своевременное предоставление плановых «окон» для строительномонтажных работ, ремонта и текущего содержания инфраструктуры;
 эффективное использование локомотивных бригад;
 контроль за содержанием и использованием эксплуатируемого парка локомотивов;
 регулирование погрузочных ресурсов;
 организация местной работы;
 контроль за выполнением нормативов работы вагонов, принадлежащих железнодорожным администрациям государств – участников Содружества;
 принятие оперативных мер по ликвидации нарушений движения поездов, обеспечение своевременного пропуска хозяйственных и восстановительных поездов.

7.1.3. В процессе работы диспетчерский аппарат региональной дирекции управления движением взаимодействует:

- с оперативным персоналом дирекции тяги и с диспетчерским персоналом Центра управления тяговыми ресурсами – по вопросам работы локомотивов и локомотивных бригад, их передислокации;

- с оперативным персоналом дирекции инфраструктуры – по вопросам ремонта, текущего содержания пути, устройств СЦБ, связи, контактной сети, технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, устранения неисправностей, восстановления движения;

- с коммерческими диспетчерами ТЦФТО – по вопросам использования специализированных расписаний в графике движения поездов, исполнения договоров на отправление и доставку груженых и порожних вагонов;

- с диспетчерским персоналом железнодорожных путей необщего пользования и предприятий смежных видов транспорта, а также иных железнодорожных инфраструктур общего пользования – по вопросам организации обмена поездами и вагонами;

- с диспетчерским персоналом операторов железнодорожного подвижного состава – по вопросам организации работы с порожними вагонами и другим оперативным вопросам участия в перевозочном процессе, предусмотренным договором ОАО «РЖД» и оператора железнодорожного подвижного состава;

- с диспетчерским персоналом дирекции ЦСЖТ;

- с диспетчерским персоналом Центра по чрезвычайным ситуациям ОАО «РЖД»;

- с диспетчерским аппаратом соседних дирекций управления движением - по вопросам обмена поездами по стыковым станциям, своевременной передислокации локомотивов и локомотивных бригад, работающих на укрупненных полигонах работы тягового подвижного состава.

Принципиальная схема взаимодействия дирекций управления движением, ТЦФТО и региональных дирекций на полигонах железных дорог в вопросах планирования, нормирования и управления поездной работой приведена на рисунке 7.1.

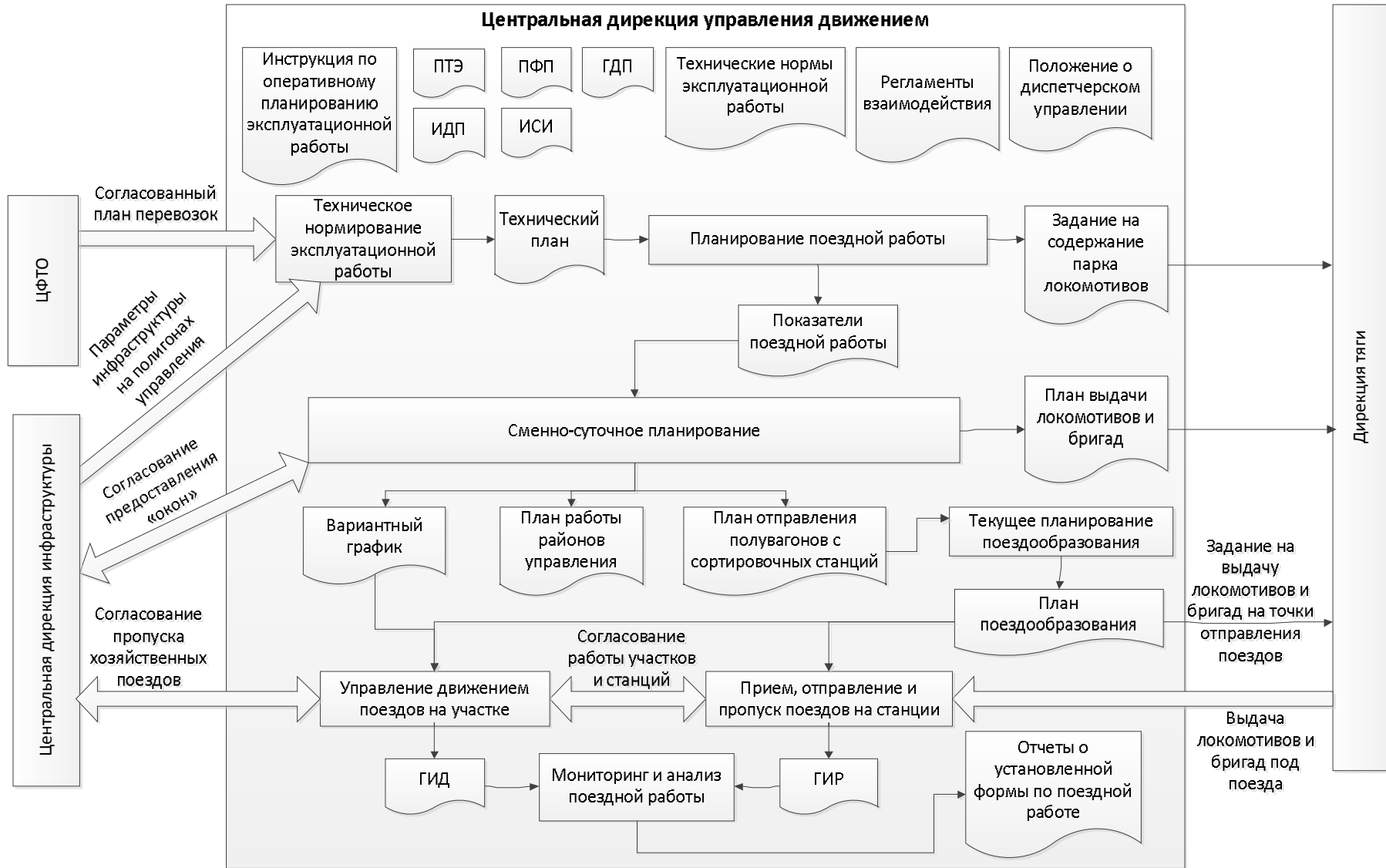


Рис. Процесс планирования, нормирования и управления поездной работой

7.2. Сквозная технология оперативного планирования поездной работы

7.2.1. Оперативное планирование поездной работы производится по сквозным технологиям, определяющим взаимодействие всех уровней управления эксплуатационной работой при использовании единых информационных баз, в состав которых входят:

- технология оперативного планирования поездообразования и поездной работы;
- технология регулирования локомотивных парков и работы локомотивных бригад грузового движения;
- технология оперативного планирования работы со сборными, передаточными и вывозными поездами;
- технология использования погрузочных ресурсов, в том числе с учетом выполнения сдвоенных грузовых операций;
- технология оперативного регулирования количества осмотрщиков вагонов для технического обслуживания составов поездов и подготовки грузовых вагонов к перевозкам.

Сквозные технологии оперативного планирования охватывают три уровня управления:

- 1) Центральная дирекция управления движением, Дирекция тяги, Центральная дирекция инфраструктуры – филиалы ОАО «РЖД»;
- 2) региональные дирекции управления движением, тяги, инфраструктуры, а также территориальные подразделения ЦФТО;
- 3) железнодорожная станция, эксплуатационные локомотивные и вагонные депо.

7.2.2. Планирование поездной работы на сети железных дорог и по каждой региональной дирекции управления движением должно быть направлено на выполнение следующих задач:

- равномерное и беспрепятственное продвижение поездопотоков;
- обмен грузовыми поездами по стыковым пунктам в соответствии с графиком движения поездов;
- выполнение установленных ОАО «РЖД» по сети и каждой региональной дирекции управления движением в отдельности показателей использования подвижного состава;
- эффективное использование пропускной способности инфраструктуры;
- выполнение сроков доставки грузов и порожних грузовых вагонов;
- выполнение норм простоя транзитных вагонов с переработкой и без переработки на технических станциях;
- выполнение нормативов простоя неисправных вагонов в ожидании передислокации и подачи на ремонтные пути;
- своевременное предоставление плановых «окон» для содержания и ремонта инфраструктуры;

– рациональное распределение и использование локомотивного парка и локомотивных бригад и осмотрщиков вагонов пунктов технического обслуживания поездов.

7.2.3. К началу планируемых суток дирекции управления движением определяют на полигонах железных дорог и по районам управления ДЦУП ожидаемое наличие:

– транзитных груженых вагонов по направлениям следования - суммированием их фактического наличия на начало предплановых суток с количеством вагонов, поступающих на полигоны дирекции управления движением и ее районов управления и погруженных на выход (из этой суммы исключаются вагоны, сдаваемые в текущие сутки);

– вагонов с местным грузом для полигонов дирекции управления движением и ее районов управления - суммированием фактического наличия местных вагонов на начало текущих суток с количеством местных вагонов, поступающих на соответствующий полигон и погруженных в адрес станций полигона и исключением из этой суммы числа выгружаемых за предплановые сутки вагонов;

– порожних вагонов - суммированием фактического наличия этих вагонов на начало предплановых суток с количеством поступающих и выгружаемых вагонов и исключением из этой суммы числа сдаваемых порожних вагонов и числа вагонов, которые будут погружены.

По каждому междорожному стыковому пункту на плановые сутки рассчитываются размеры сдачи груженых и порожних вагонов на основе ожидаемого на начало суток наличия транзитных груженых и порожних вагонов, планируемой погрузки в прямом сообщении, размеров сдачи вагонов из-под выгрузки, приема транзитных груженых и порожних вагонов по стыковым пунктам от соседних дирекций управления движением.

7.2.4. При составлении суточного плана поездной работы региональной дирекции управления движением и районов управления ДЦУП учитываются рациональные для полигона железной дороги размеры парков грузовых вагонов и их размещение, а также возможности регулирования внутренними вагонопотоками, чтобы не допустить превышения планируемых размеров движения поездов над пропускной способностью участков. Диспетчерским аппаратом регулируется насыщение участков поездами и сортировочных станций вагонами и составами. Проверяется соответствие сдачи поездов, заявленной соседними региональными дирекциями управления движением:

– максимально допустимому поездопотоку. При превышении часть поездов должна сдаваться по другим междорожным стыкам;

– пропускной способности кратчайшего направления поездопотоков.

При превышении выбираются круглые пути направления поездов.

7.2.5. Суточные планы поездной работы региональных дирекций управления движением увязываются по междорожным стыковым пунктам по количеству сдаваемых поездов и вагонов, плановых ниток графика движения, пересылке поездных локомотивов по регулировке.

Координацию проектов планов поездной работы, подготовленных Диспетчерскими центрами управления движением региональных дирекций, осуществляет оперативно-распорядительный отдел Центральной дирекции управления движением. При этом вносятся необходимые корректировки, формируется проект суточного плана поездной работы сети ОАО «РЖД» в целом и рассчитываются итоговые показатели: передача поездов и вагонов по стыкам региональных дирекций, рабочий парк вагонов сети и региональных дирекций, эксплуатируемый парк локомотивов сети и региональных дирекций.

Размеры сдачи поездов и вагонов определяется суммой транзитных, сформированных на дороге поездов и маршрутов из порожних вагонов. Для планирования учитываются транзитные поезда, находящиеся в зоне предельного времени, требуемого для подвода к стыковому пункту в планируемые сутки.

Сформированные поезда для сдачи определяются из планов поездообразования, своевременного обеспечения локомотивами и находящиеся в зоне предельного времени, требуемого для подвода к стыковому пункту в планируемые сутки.

7.2.6. Рабочий парк вагонов планируется по данным о наличии рабочего парка вагонов на полигонах управления региональных дирекций управления движением и их подразделений на начало периода планирования и с учетом ожидаемых результатов поездной и грузовой работы до конца предплановых суток, включая наличие поездов, временно оставленных на участках. Его плановые параметры задаются региональным дирекциям управления движением в соответствии с объемом выполняемой работы и созданием оптимальных условий работы участков и станций.

7.2.7. Потребный эксплуатируемый парк локомотивов по междорожным участкам обращения, в том числе отправляемых в регулировку, определяется произведением количества принимаемых и сдаваемых поездов и коэффициента потребности локомотивов на 1 пару поездов по каждому участку работы локомотивных бригад, и скорректированный парк, исходя из фактической дислокации локомотивов железных дорог, обслуживающих данный участок. По результатам корректировки определяется количество локомотивов, отправляемых резервом с целью регулировки парка и равномерного обмена поездами.

7.2.8. Текущее планирование поездной работы на уровне региональной дирекции управления движением решает следующие задачи:

- разработку плана подвода и приема поездов станциями;
- распределение ниток графика движения, обеспеченных локомотивами и бригадами для отправления поездов, между станциями железнодорожного участка;
- расчет плана поездообразования и отправления поездов для сортировочных, участковых, предпортовых и грузовых станций с выбором назначений поездов и поездных групп;

- корректировку пономерного назначения поездов, установленного сменно-суточным планом поездной работы, с прикреплением составов по назначениям, локомотивов по номерам и локомотивных бригад;

- составление плана развоза местного груза и порожних вагонов под погрузку по районам управления ДЦУП по выделенным грузовым станциям.

7.2.9. При составлении плана отправления поездов с технических станций в рамках текущего планирования поездной работы региональные дирекции управления движением производят расчет поездообразования по взаимодействующим станциям полигона, в котором устанавливаются:

- назначения поездов и включаемых групп из числа допустимых (при вариантном плане формирования поездов);

- время окончания накопления вагонов по назначениям в соответствии с минимальными и максимальными нормами веса и длины составов;

- время завершения операций по формированию составов, включая их перестановку на пути отправления;

- время готовности поездов к отправлению.

В расчете поездообразования учитываются местные вагоны после завершения выполнения с ними соответствующих операций технологического процесса (погрузки, выгрузки, перегруза, текущего отцепочного ремонта и др.) как с пунктов грузовой работы станции, так и с других станций района местной работы. Для этого производится анализ дислокации этих вагонов и прикрепление их к рейсам участковых, сборных, вывозных поездов и диспетчерских локомотивов.

Понмерное назначение поездов своего формирования и транзитных поездов осуществляется по ниткам нормативного графика движения поездов или вариантного графика движения поездов, действующего в данном плановом периоде.

Формируемые и транзитные контейнерные, рефрижераторные и другие ускоренные поезда, а также технологические маршруты должны быть назначены и подготовлены к отправлению на установленные для них специализированные нитки графика движения поездов, остальные маршруты – на любые нитки графика движения поездов, позволяющие пропуск поездов соответствующего направления, веса и длины.

По окончании расчетов по организации составов поездов и прикрепления последних к ниткам графика движения поездов, обеспеченным локомотивами и бригадами, дорожный диспетчер по району управления ДЦУП готовит приказ о пониточном назначении поездов на период планирования и представляет его на утверждение руководителю диспетчерской смены ДЦУП дирекции управления движением.

Утвержденный руководителем смены ДЦУП приказ о назначении поездов диспетчер по району управления объявляет узловым, поездным и локомотивным диспетчерам, диспетчеру по регулированию вагонных парков, и дежурно-диспетчерскому аппарату станций.

8. ТЕХНОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ МЕСТНОЙ РАБОТОЙ

8.1. Общие положения

Организация и управление местной работой предусматривает: регулирование развоза порожних вагонов и вывоза груженых вагонов со станции, организацию погрузки и выгрузки вагонов в соответствии с планом перевозок, техническими нормативам и заявками грузоотправителей и грузополучателей, формирование и пропуск сборных, вывозных и передаточных поездов, соблюдение нормативных (договорных) сроков доставки грузовых отправок и порожних вагонов, взаимодействие с владельцами железнодорожных путей необщего пользования на основе технологических нормативов, устанавливаемых договорах на эксплуатацию и единых технологических процессов работы железнодорожных путей необщего пользования и железнодорожных станции примыкания.

Оперативное управление местной работой включает в себя процессы суточного, сменного и текущего планирования грузовой и поездной работы при взаимодействии руководителей и диспетчеров дирекций (на разных уровнях управления) с грузоотправителями и грузополучателями; с владельцами железнодорожных путей необщего пользования; с операторами железнодорожного подвижного состава.

Принципиальная схема взаимодействия ТЦФТО и региональных дирекций на полигонах железных дорог в вопросах планирования, нормирования и управления местной работой приведена на рисунке 8.2.1.

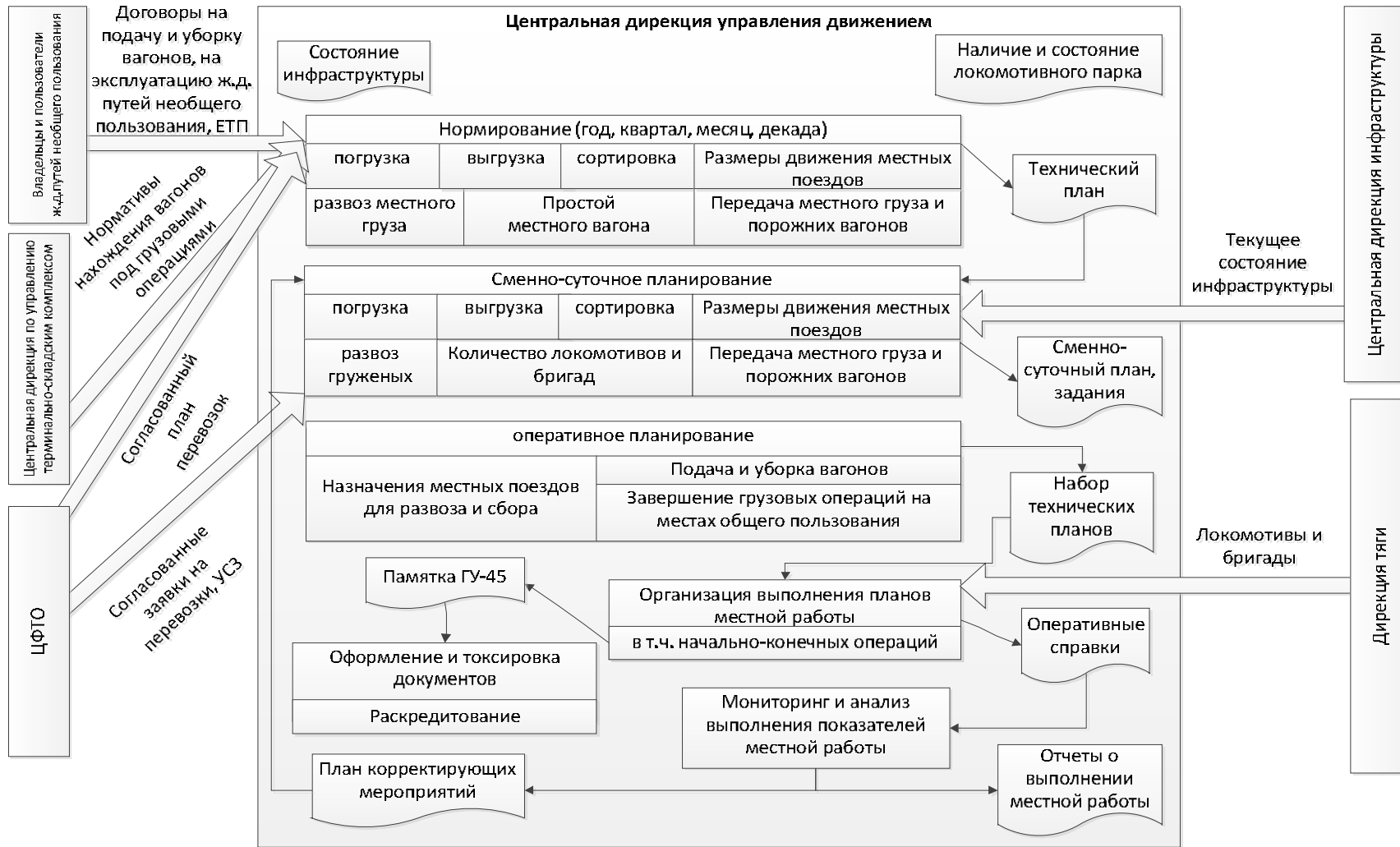


Рис. Процесс планирования, нормирования и управления местной работой

Рис. 8.1. Принципиальная схема взаимодействия ТЦФТО и региональных дирекций на полигонах железных дорог в вопросах планирования, нормирования и управления местной работой.

8.2. Технология планирования местной работы

8.2.1. *Сменно-суточное планирование местной работы* включает в себя следующие основные функции:

- планирование порядка продвижения порожних вагонов согласно сводному плану, сформированному в соответствии с согласованными заявками операторов, владельцев подвижного состава;
- планирование порядка выполнения заданий по уборке порожних вагонов со станций после выгрузки согласно принятым заявкам операторов;
- планирование поездной работы на сутки и смену в части продвижения местных вагонопотоков;
- сменно-суточное планирование грузовой работы станций.

Показатели технологии местной работы нормируют в целом для грузового вагонного парка и по выделенным родам подвижного состава без дифференциации по принадлежности вагонов.

8.2.2. *Текущее планирование местной работы* включает в себя следующие основные функции:

- текущее планирование поездообразования и отправления со станций формирования грузовых поездов местных назначений;
- текущее планирование работы вывозных (передаточных), диспетчерских и разъездных маневровых локомотивов;
- увязку суточных и текущих планов местной и грузовой работы станций.

Текущее планирование местной работы предусматривает конкретизацию заданий суточного и сменного плана на период 3-6 часов в зависимости от изменений в оперативной обстановке.

Текущий план местной работы по каждому району управления ДЦУП предусматривает:

- развоз местного груза и порожних вагонов под погрузку по станциям;
- подачу и уборку с путей необщего пользования вагонов для погрузки и выгрузки;
- сбор, отправление и доставку вагонов на технические станции после выполнения грузовых операций.

Текущее планирование местной работы предусматривает пономерное назначение местных поездов с указанием порядка их работы на станциях, планирование работы вывозных, передаточных и диспетчерских локомотивов на основе утвержденной технологии и твердого графика движения местных поездов, с учетом дислокации и состояния вагонов, локомотивов, рационального взаимодействия с железнодорожными путями необщего пользования и режимом работы грузовых фронтов.

При планировании учитываются данные о планируемой передислокации порожних вагонов под свою погрузку, вагонов отправляемых по регулировочным заданиям и направляемых в отстой.

Дорожный диспетчер по управлению перевозками района управления ДЦУП при необходимости корректирует текущий план местной работы в части:

- прикрепления локомотивов к поездам, отправляющимся с базовых технических станций;
- времени отправления сформированных вывозных поездов с базовых технических станций;
- продвижения вывозных поездов в узлах (как правило, по твердым ниткам графика движения), времени прибытия и отправления сборных, вывозных поездов на станции узла;
- организации пропуска сборных, участковых, вывозных поездов в условиях «окон», различных затруднений и прочих ситуаций, требующих изменения графиковых ниток и принятия особых решений по организации пропуска поездов.

При организации ступенчатого маршрута с нескольких станций погрузки в соответствии с заданием сменно-суточного плана поездной и грузовой работы станциям погрузки в текущем плане местной работы объявляется график подвода порожних вагонов, порядок уборки и продвижения по участку погруженных групп вагонов до станции формирования (объединения) ступенчатого маршрута. Аналогично должна быть спланирована работа по ступенчатой маршрутизации порожних вагонов в регулировку.

8.3. Планирование выгрузки

Выгрузка общая, по основным родам и принадлежности подвижного состава планируется для железнодорожной сети, исходя из наличия и подхода местных вагонов.

До начала разработки проектов планов выгрузки на уровне районов управления, в ДЦУП региональной дирекции управления движением, исходя из наличия и прогнозируемого поступления местного груза и порожних вагонов по регулировке в течение предплановых и плановых суток, разрабатывается проект заданий:

- по передаче местного груза между районами управления;
- по развозу местного груза, поступающего в маршрутах – до станций выгрузки;
- поступающего в поездах по плану формирования – до технических станций;
- по подводу порожних вагонов на погрузочные станции, установленные действующей технологией местной работы.

Проект суточного плана выгрузки составляется для районов управления региональной дирекции управления движением на основе следующих исходных данных:

- хода выполнения плана выгрузки в предплановые сутки, наличие не выгруженных вагонов и вагонов, находящихся под выгрузкой на станциях района управления;

- подхода вагонов под выгрузку к станциям района управления (из плана подвода, рассчитанного на региональном уровне);

- наличия вагонов на станциях района управления под выгрузку на станциях назначения и на других станциях этого района управления к развозу (таблица внутридорожных корреспонденций местных вагонопотоков);

- прогноза выгрузки, который производится по каждому вагону путем автоматизированного прогнозирования продвижения местных вагонов к пунктам выгрузки и их выгрузки на основании нормативно-справочной информации, содержащей данные о технологических маршрутах следования вагонов, плановых нитках графика движения поездов для развоза местного груза и технологических норм времени на выполнения операций с вагонами на станциях.

Диспетчер по регулированию вагонного парка (ДНЦВ), не позднее 13 часов производит пономерную корректировку машинного прогноза выгрузки с учетом временных ограничений по развозу местного груза, необходимости восполнения плана выгрузки за прошлые сутки, обеспечения сроков доставки грузов.

Понмерная корректировка (при ее необходимости) производится по отдельным местным вагонам или группам вагонов в адрес одной станции выгрузки, либо по всем вагонам в одном поезде. При корректировке планируемого числа выгружаемых вагонов в меньшую сторону ДНЦВ в обязательном порядке указывает причину исключения вагона (группы вагонов) из плана.

Таким образом, составляется проект плана развоза местного груза от технических станций до станций назначения.

Начальник железнодорожной станции:

- получает проект плана выгрузки, составленный ДНЦВ, а также данные о местных вагонах в адрес станций, не включенных в план выгрузки, в том числе из-за позднего прибытия;

- уточняет с владельцами железнодорожных путей необщего пользования и грузополучателями ограничения по выгрузке вагонов (временное закрытие грузовых фронтов, конвенционные запрещения и т.д.), а также порядок эффективного использования грузовых фронтов и маневровых локомотивов в целях сокращения времени простоя вагонов на станциях в ожидании подачи под выгрузку;

- дает предложения для корректировки плана выгрузки составленного ДНЦВ.

Варианты предложений могут быть как по сокращению числа выгружаемых вагонов в плане (с обязательным указанием причины

невыгрузки), так и по увеличению этого показателя (запрос на ускоренный подвод вагонов к станции выгрузки).

Дорожный диспетчер по району управления ДЦУП региональной дирекции управления движением:

- принимает решения по выполнению плана выгрузки;
- выдает дополнительные задания по ускорению развоза и выгрузке вагонов;

Заместитель начальника района управления по грузовой работе региональной дирекции управления движением:

- принимает решения по проекту плана выгрузки;
- предоставляет проект плана выгрузки на предстоящие сутки руководителю ДЦУП Региональной дирекции управления движением не позднее 14 часов;
- докладывает предварительные результаты планирования выгрузки на следующие сутки на плановом селекторном совещании, проводимом руководителем ДЦУП региональной дирекции управления движением в 14-00 по московскому времени.

Если наличие местных вагонов в адрес района управления недостаточно для выполнения технического плана выгрузки с учетом допустимых отклонений от нормы, дорожный диспетчер по району управления ДЦУП принимает решение по увеличению объема подводимого в районы управления местного груза, за счет ускорения его продвижения по полигону и увеличение объемов выгрузки вагонов.

Перевозочный процесс считается завершенным с момента подачи вагонов для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателей.

8.4. Планирование погрузки

8.4.1. Оперативный план погрузки на предстоящие сутки формируется на основании календарного плана и в соответствии с принятыми заявками формы ГУ-12 на перевозку грузов отдельно по каждому грузоотправителю и может корректироваться по следующим причинам:

- не предъявление груза к отправлению в плановые сутки;
- несвоевременный подвод под погрузку порожних вагонов;
- отказ владельцев вагонов от их подачи под погрузку;
- наличие конвенционных запрещений и ограничений на погрузку;
- дебиторская задолженность грузоотправителя.

8.4.2. Диспетчерский центр управления перевозками на основании оперативного плана погрузки, передаваемого из ТЦФТО, планирует задание по продвижению порожних вагонов под погрузку, в котором для каждого района управления ДЦУП устанавливаются:

- количество вагонов, с выделением родов и при необходимости типов вагонов, которое требуется собрать после выгрузки, подготовки, ремонта,

отстоя на станциях района управления для отправления на другие районы управления и другие железные дороги;

– количество вагонов, с выделением родов и при необходимости типов вагонов, которое будет подведено в плановые сутки под погрузку из других районов управления (с достаточным сроком на ее выполнение), ремонт, подготовку и направления в отстой.

Для каждой станции учитываются:

– ход выполнения плана погрузки в предыдущие дни и допущенные недогрузки;

– данные о наличии и предстоящем прибытии вагонов под погрузку и о количестве вагонов, освобождающихся после выгрузки;

– конвенционные запрещения;

– наличие ограничений на выполнение погрузочно-выгрузочных операций и на подачу-уборку вагонов к фронтам погрузки и выгрузки;

– данные о занятости путей станции порожним подвижным составом собственников и операторов подвижного состава;

– информацию о финансовом состоянии грузоотправителя, об осуществлении оплаты за предстоящую перевозку и погашении предыдущих задолженностей;

– специальные задания и указания по занятию порожнего подвижного состава.

На ежесуточном плановом совещании, проводимом до 15 часов, начальник Диспетчерского центра управления перевозками во взаимодействии с дорожными диспетчерами районов управления планирует погрузку региональной дирекции управления движением.

8.4.3. Погрузка отправительских и формирование ступенчатых маршрутов в суточном плане устанавливается на основе календарного плана, разработанного региональной дирекцией управления движением. Календарные планы погрузки маршрутов разрабатываются на месяц и корректируются по декадам с учетом вновь поступивших и согласованных заявок грузоотправителей, а также изменений, внесенных по инициативе грузоотправителей в ранее поданные месячные планы перевозок и заявки. На их основе разрабатывается на предстоящие сутки план-задание на погрузку грузов маршрутами и сдачу маршрутов по стыковым пунктам железной дороги.

В суточном плане поездной и грузовой работы региональной дирекции управления движением и ее подразделений устанавливается порядок и сроки обеспечения станций погрузки вагонами, вывоза груженых маршрутов, а также порядок объединения групп вагонов после их погрузки в ступенчатые маршруты.

8.4.4. В 15 часов предплановых суток Центральная дирекция управления движением и ЦФТО совместно с руководителями региональных дирекций управления движением и ТЦФТО на ежесуточном плановом селекторном

совещании планируют погрузку сети ОАО «РЖД» в соответствии с календарным планом погрузки на предстоящие сутки.

План погрузки региональной дирекции управления движением с учетом корректировок Центральной дирекции управления движением утверждается начальником региональной дирекции управления движением как составная часть суточного плана поездной и грузовой работы региональной дирекции и не позднее, чем за 2 часа до начала плановых суток, передается дорожным диспетчерам по районам управления.

Утвержденный план грузовой работы, а также задания на подачу подвижного состава на подготовку к погрузке с учетом рода груза и необходимой категории годности, а также по развозу порожних вагонов по станциям погрузки доводятся до станций и пунктов подготовки вагонов.

На основании суточного плана грузовой работы, установленного для станции, начальник станции или его заместитель с участием представителей агентства ТЦФТО, руководителей дистанции погрузочно-разгрузочных работ, грузоотправителей, грузополучателей составляет сменное задание по погрузке грузоотправителями (в том числе по родам грузов) и выгрузке грузов - по каждому грузополучателю, по подготовке подвижного состава под погрузку, а также выдает наряд-задания маневровым диспетчерам или дежурным по станциям по подаче и уборке вагонов.

8.4.5. В процессе текущего планирования диспетчер по регулированию вагонного парка передает маневровым диспетчерам технических станций или дежурным по станциям, где есть ПТО, задания на осмотр, подготовку порожних вагонов под погрузку и груженых вагонов - под сдвоенные операции. На указанных станциях производится окончательный отбор вагонов под погрузку, с оформлением записи в книге формы ВУ-14 и фиксацией результатов в дорожной вагонной модели. По результатам осмотра вагонов под погрузку на основании утвержденного текущего плана назначения поездов производится передислокация порожних вагонов на станции погрузки.

Текущее планирование грузовой работы на уровне технических и грузовых станций включает:

- составление плана местной работы станции, определяющего основные приоритеты формирования внутростанционных передач, очередность и сроки подачи и уборки вагонов с пунктов погрузки и выгрузки, порядок погрузки и формирования отправительских маршрутов;

- составление плана работы маневровых локомотивов, закрепленных за станцией.

8.5. Взаимодействие с владельцами железнодорожных путей необщего пользования

8.5.1. Взаимодействие ОАО «РЖД» как владельца железнодорожной инфраструктуры и перевозчика с владельцами железнодорожных путей необщего пользования производится на основе технологических нормативов,

устанавливаемых в договорах на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, в договорах на подачу и уборку вагонов, а в случаях, установленных Правилами перевозок грузов - в Единых технологических процессах работы железнодорожных путей необщего пользования и железнодорожных станций примыкания (ЕТП).

8.5.2. Для организации слаженной работы железнодорожного пути необщего пользования и станции примыкания ЕТП предусматривает:

ритмичную работу станции примыкания и железнодорожного пути необщего пользования с соблюдением условий взаимодействия станционных процессов;

взаимную увязку порядка и сроков обработки вагонов на станциях примыкания и железнодорожном пути необщего пользования с графиком движения поездов и с контактными графиками межцеховых железнодорожных перевозок;

непрерывность и максимальную параллельность операций при обработке составов и групп вагонов на станции примыкания и железнодорожном пути необщего пользования;

рациональное распределение сортировочной и поездной работы, технических и коммерческих операций с составами и вагонами между станцией примыкания и станциями железнодорожного пути необщего пользования для наиболее эффективного использования их путевого развития и технического оснащения;

скоординированное оперативное планирование работы станций примыкания и железнодорожного пути необщего пользования;

взаимную информацию о предстоящей подаче вагонов, подготовке груза к погрузке и погрузке-выгрузке вагонов, имеющихся на железнодорожном пути необщего пользования;

порядок обмена информацией для планирования, учета и документального оформления технических и коммерческих операций перевозочного процесса;

обеспечение погрузки готовой продукции порожними вагонами с минимизацией непроизводительных простоев с учетом их принадлежности и технического состояния;

своевременный вывоз готовых поездов, сформированных на железнодорожном пути необщего пользования и на станциях примыкания.

8.5.3. Определение технологических сроков оборота вагонов на железнодорожном пути необщего пользования производится в соответствии с «Порядком разработки и определения технологических сроков оборота вагонов, а также технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки» с учетом специфики путевого развития и технологии транспортного обслуживания грузоотправителей.

Технологические сроки оборота вагонов дифференцируются по признакам: с одной грузовой операцией, с двумя грузовыми операциями, для маршрутов и состоят из следующих операций:

- расформирование и подгруппировка;
- подача и расстановка вагонов под грузовые операции;
- грузовые операции (погрузка, выгрузка);
- перестановка (под вторую грузовую операцию);
- уборка;
- прочие операции (ожидание подачи и уборки, взвешивание, накопление и другие межоперационные простои);
- формирование;
- приемо-сдаточные операции.

Длительность укрупненных операций с учетом межоперационных простоев определяется на основании суточного плана-графика работы станции примыкания и железнодорожного пути необщего пользования

8.5.4. Кроме технологических сроков оборота вагонов на железнодорожных путях необщего пользования в состав технологических нормативов входят:

- технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов;
- перерабатывающая способность железнодорожных путей необщего пользования;
- нормы веса и длины передаваемых и принимаемых составов, количества одновременно подаваемых и убираемых вагонов;
- нормы времени на выполнение владельцем железнодорожного пути необщего пользования технологических операций, которые являются обязанностью перевозчика;
- сроки уборки вагонов перевозчиком с выставочных путей;
- количество одновременно подаваемых и убираемых вагонов.

Технологические нормативы рассчитываются для всех вагонов, находящихся на железнодорожных путях необщего пользования и имеющих право выхода на инфраструктуру ОАО «РЖД», независимо от владельца вагонов и служат для нормирования параметров наличия вагонов на железнодорожном пути необщего пользования, регулирования подвода груженых и порожних привлеченных вагонов, определения ответственности сторон за сверхнормативное занятие инфраструктуры вагонами и за несвоевременное выполнение заявок на перевозку грузов.

8.5.5. В ЕТП должны отражаться:

- рациональная организация работы локомотивных парков (ОАО «РЖД» и владельца железнодорожного пути необщего пользования);
- выбор эффективной схемы организации вагонопотоков и норм веса и длины поездов и маневровых передач, обращающихся между станциями железнодорожных инфраструктур общего и необщего пользования

– рациональное распределение сортировочной работы:

1) по переработке немаршрутизированных вагонопотоков, поступающих на железнодорожный путь необщего пользования с внешней сети, и формированию передач на грузовые станции ветвевладельца и контрагентов и включению их в передачи на станции погрузки, принадлежащие железнодорожному пути необщего пользования;

2) по переработке вагонопотоков, поступающих с грузовых станций ветвевладельца и контрагентов, формированию поездов на внешнюю сеть по плану формирования поездов ОАО «РЖД» и плану организации отправительских маршрутов;

3) по переработке порожних вагонопотоков, поступающих с грузовых станций ветвевладельца и контрагентов, и включению их в передачи на станции погрузки, принадлежащие железнодорожному пути необщего пользования.

Для повышения качества и достоверности нормативов, разрабатываемых в договорах на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, в ЕТП предусматривается пооперационная детализация нормативов для вагонов любой принадлежности.

8.6. Технология оперативного управления, контроля и анализа выполнения нормативных (договорных) сроков доставки

8.6.1. Оперативный контроль и анализ выполнения нормативных (договорных) сроков доставки грузовых отправок и порожних вагонов операторов железнодорожного подвижного состава (далее – сроков доставки) осуществляется на основании соответствующих автоматизированных систем мониторинга и анализа, а также отчетности по причинам нарушений в продвижении вагонов и превышения сроков доставки на всех уровнях управления перевозками и включает:

- осуществление мониторинга за продвижением грузовых отправок и вагонов в нормативные (договорные) сроки;
- выявление вагонов, следующих с просрочкой в доставке; причин задержек с разграничением ответственности, контроль за оформлением задержек вагонов в пути следования согласно действующего регламента, принятие мер к сокращению задержек;
- принятие оперативных диспетчерских мер по соблюдению сроков доставки;
- анализ допущенных нарушений и их причин с выработкой технологических мер по их дальнейшему недопущению.

8.6.2. Объектами оперативного управления, контроля и анализа являются:

- груженые вагоны – от момента оформления перевозочных документов до момента передачи вагонов грузополучателю на станции назначения;
- порожние вагоны операторов железнодорожного подвижного состава, для которых, на основании правил перевозок грузов железнодорожным

транспортом или на основании соглашения сторон, определен срок доставки грузов и указан в транспортной железнодорожной накладной, и для которых, на момент контроля, зафиксировано одно или несколько нарушений:

- вагоны с нарушением нормативного срока доставки;
- вагоны не отправляются со станции погрузки (а для порожних частных вагонов – со станции отправления) свыше времени установленного норматива;
- вагоны, находящиеся в поездах, временно отставленных от движения.

8.6.3. Ответственными за формирование отчетных данных являются:

- на станции – начальник станции или его заместитель;
- в ДЦУП – первый заместитель начальника ДЦУП, начальник оперативно-распорядительного отдела, начальники районов управления;
- в региональной дирекции управления движением – заместитель начальника службы по коммерческой работе в сфере грузовых перевозок, начальник сектора (группы) организации выполнения сроков доставки грузов;
- на сетевом уровне – причастные руководители и работники отдела организации выполнения сроков доставки грузов, а в отношении порожних вагонов операторов железнодорожного подвижного состава – соответствующего отдела Центральной дирекции управления движением.

Распределение причин нарушений в продвижении вагонов производится на основании Классификатора причин, повлекших задержку доставки грузов и порожних вагонов, не принадлежащих ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 09 ноября 2011 г. № 2409р. По каждому нарушению, определенному данным классификатором, уточняется полнота оформления работниками станций актов общей формы о задержке вагонов, с проставлением отметок об этом в перевозочных документах.

Распределение причин нарушений в продвижении вагонов в Отчете производится до 21 часа московского времени. По завершении всех необходимых корректировок Отчет передается на дорожный уровень.

Отчет включает следующие разделы (формы).

- «Анализ динамики нарушений» характеризующий:
 - общее число нарушений в продвижении вагонов и просрочки в доставке грузов и порожних вагонов владельцев (собственников, операторов), с градацией по зонам ответственности региональных дирекций управления движением железных дорог;
 - динамику допущенных нарушений по дням текущей декады, по декадам текущего месяца, по месяцам текущего года – в абсолютных и среднесуточных значениях;
- «Контроль нарушений» для определения и детализированного ввода причин нарушений в продвижении вагонов и просрочки в доставке грузов и порожних вагонов операторов железнодорожного подвижного состава.

8.6.4. После 21 часа московского времени причастные работники региональных дирекций управления движением производят анализ данного отчета, сформированного на станциях и районах управления ДЦУП, в том числе:

- общее наличие на дороге и районах управления вагонов с нарушениями в продвижении вагонов и просрочки в доставке грузов и основная классификация их причин (вина клиента, таможенное оформление, исправление технических и коммерческих неисправностей, неприем вагонов станциями погрузки или выгрузки, вина железной дороги и др.);
- детализированные причины, отнесенные на вину железной дороги;
- прочие детализированные причины просрочек доставки вагонов, скорректированные причастными работниками станции и районов управления.

Анализ детализированных причин (определенных причастными работниками станции и района управления) производится с рассмотрением группы вагонов с общей причиной или по каждому конкретному вагону. Обоснованность определения конкретной причины уточняется:

- путем анализа операций с вагонами – на предмет контроля выполнения нормативов времени (на погрузку, обработку вагонов на станциях погрузки, технических станциях, по прибытию на станциях назначения);
- на основании действующих ограничений по приему и выгрузке вагонов на станциях назначения (превышение нормативов наличия вагонов под выгрузку и порожних под погрузку, режим работы фронтов выгрузки, смерзшийся груз, неисправность выгрузочных механизмов, и т.д.);
- по докладам причастных работников станции и района управления.

8.6.5. По результатам расследования нарушений сроков доставки, допущенных по вине железной дороги, реализуются мероприятия, предусматривающие:

- корректировку сетевого и вариантного плана формирования и графика движения поездов, включая направление вагонопотоков кружностью, формирование технических маршрутов (при увеличении вагонопотока) или групповых поездов (при снижении вагонопотока), перераспределение сортировочной работы;
- ограничение погрузки и отправления порожних вагонов в адрес станций назначения при затруднениях в их приеме, переработке или невыполнении норм выгрузки;
- ускоренную переработку и отправление вагонопотоков срочной доставки;
- приоритетный пропуск поездов по специализированным расписаниям в графике движения;
- приоритетный подъем и продвижение поездов с груженными и порожними вагонами с истекающими сроками их доставки;
- регулирование подвода вагонов к районам массовой погрузки и выгрузки.

9. ТЕХНОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ РАБОТОЙ ЛОКОМОТИВОВ И ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД

9.1. Основные положения

9.1.1. Настоящая технология регламентирует порядок управления тяговым подвижным составом (далее ТПС) и локомотивными бригадами (далее ЛБ) на сети железных дорог, а также взаимодействия филиалов ОАО «РЖД» и их подразделений и других участников перевозочного процесса.

Основной целью взаимодействия Центральной дирекции управления движением с Дирекцией тяги – филиалом ОАО «РЖД» (далее – Дирекция тяги) является обеспечение перевозки пассажиров и грузов, вагонов на железнодорожном транспорте общего пользования тяговым подвижным составом и локомотивными бригадами.

Взаимодействие Центральной дирекции управления движением с Дирекцией тяги строится на принципах:

- соблюдения единых технологий и методического обеспечения процессов планирования тяговых ресурсов, формирования бюджетов, определения качественных показателей и контроля их выполнения;

- централизованного управления локомотивными бригадами и локомотивами в границах участков их обращения;

- строгого выполнения: графика движения поездов, технологических процессов работы станций, эксплуатационных локомотивных депо и технологических норм и нормативов, рассчитанных на их основе;

- соблюдения требований к условиям труда и отдыха локомотивных бригад;

- своевременной постановки локомотивов на техническое обслуживание и плановые виды ремонта;

- соблюдение требований по обеспечению безопасности движения поездов.

Основополагающими технологическими документами являются разработанные технологии работы обезличенного парка локомотивов на выделенных (укрупненных) полигонах сети железных дорог:

Востока - на полигоне Мариинск (Междуреченск) – Находка (Владивосток), Ванино - Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной железных дорог.

Урала - на полигоне Балезино (Дружинино), Челябинск (Карталы) – Мариинск (Междуреченск) - Свердловской, Южно-Уральской, Западно-Сибирской железных дорог.

Самарского - на полигоне Челябинск – Рыбное - Московской, Куйбышевской, Южно-Уральской железных дорог.

Южного - на полигоне Сызрань, Пенза, Новоперелюбская – порты Северо-Кавказской железной дороги - Куйбышевской, Юго-Восточной, Приволжской, Северо-Кавказской железных дорог.

Центрального - на полигоне Балезино, Дружинино, Рыбное – порты Октябрьской железной дороги - Московской, Горьковской, Северной, Октябрьской железных дорог.

9.1.2. Технология управления ТПС и ЛБ строится на основе:

- схем и длин участков обращения локомотивов и локомотивных бригад, устанавливаемых ОАО «РЖД»;

- технологии обслуживания грузовых поездов тяговыми ресурсами (одиночная, кратная, распределенная тяга) и локомотивными бригадами локомотивов, с учетом особенностей организации их работы на каждом участке;

- соответствия потребности локомотивного парка и контингента локомотивных бригад на предъявляемые объемы перевозок;

- особенности организации движения поездов при предоставлении «окон» для выполнения работ по текущему содержанию, модернизации и ремонту объектов инфраструктуры;

- своевременности направления локомотивов на техническое обслуживание, плановые ремонты;

- экономически обоснованных принципов по оптимизации технологии работы локомотивов и локомотивных бригад.

9.2. Установление схем участков обращения локомотивов и работы локомотивных бригад, норм веса и длины грузовых поездов.

9.2.1. Технология установления схем и длин участков обращения локомотивов (далее УОЛ) и работы локомотивных бригад (далее УРЛБ), норм веса и длины грузовых поездов, а также их изменение включает в себя следующие этапы:

- формирование пакета необходимых исходных данных, включающих: тип и серию тягового подвижного состава, его тяговые характеристики, станции смены родов тока, вида тяги, профиля пути и техническими особенностями тягового подвижного состава;

- определение конкурентоспособных вариантов и технико-экономическое обоснование размещения границ участков обращения локомотивов и связанных с ними потребностей в состоянии инфраструктуры, нормативов межремонтных пробегов локомотивов и гарантийных плеч безопасного следования вагонов;

9.2.2. Установление и изменение в схемах УОЛ производится Центральной дирекцией управления движением в случаях:

- поступления предложений по оптимизации работы тягового подвижного состава;

- ввода в эксплуатацию новых серий локомотивов или проведения модернизации существующим;

- изменения состояния инфраструктуры (электрификации, открытие новых участков и т.д.)

- выпуска на пути общего пользования локомотивов владельцев собственных поездных формирований.

В определении схем работы локомотивов и локомотивных бригад должны принимать участие региональные дирекции тяги, дирекции инфраструктуры, а также владельцы тягового подвижного состава, локомотивы, которых будут работать или работают на рассматриваемых УОЛ.

9.2.3. Дирекция тяги и Дирекция по ремонту подвижного состава совместно разрабатывают технологию постановки локомотивов на техническое обслуживание и в ремонт для каждого вновь сформированного УОЛ для чего:

- дирекция управления движением предоставляет информацию о планируемом среднесуточном пробеге и парке локомотивов для обеспечения перевозок на рассматриваемом УОЛ;

- определяется общий линейный пробег для серий локомотивов обслуживающих УОЛ;

- по установленной в ОАО «РЖД» методологии рассчитывается программа ремонта и определяется номерной список локомотивов для постановки в разные виды ремонта;

- на основании среднесуточного пробега определяется срок постановки локомотивов из выделенного списка на ремонт, и в зависимости от загрузки мощностей локомотиворемонтных предприятий место его проведения;

- составляется годовой, квартальный, месячный график постановки локомотивов на ремонт.

Собственники локомотивного парка, участвующего в продвижении поездных формирований на путях общего пользования, представляют графики постановки локомотивов на ремонт в соответствующую региональную дирекцию управления движением не менее чем за трое суток предшествующего периода.

Установление и изменение длин участков работы локомотивных бригад в границах железной дороги производится совместно региональными дирекциями управления движением и тяги. При организации работы локомотивных бригад в границах двух и более железных дорог – Центром управления тяговыми ресурсами Центральной дирекции управления движением

9.2.4. Выполняется комплексный подход к установлению рациональных весовых норм составов поездов (далее ВНСП) во взаимосвязи с организацией оптимального варианта тягового обслуживания составов поездов (далее ТОСП). Критерием оценки сочетания ВНСП и вариантов ТОСП являются минимальные эксплуатационные расходы на перевозку при существующих технических возможностях инфраструктуры.

Унифицированный и максимальный (рациональный) вес поезда для рассматриваемого полигона устанавливается, исходя из результатов тягово-энергетических испытаний.

Оптимальный вес грузового поезда на полигонах двух и более железных дорог устанавливается Центральной дирекцией управления движением, по

согласованию с Дирекцией тяги и Центральной дирекцией инфраструктуры; в границах одной железной дороги – региональной дирекцией управления движением по согласованию с региональными дирекциями тяги и инфраструктуры.

Не допускается использовать тяговый подвижной состав, не обеспечивающий выполнение технологии вождения поездов ВНСП, установленных на полигоне.

9.3. Нормирование парков поездных локомотивов и контингента локомотивных бригад в грузовом движении.

9.3.1. Общие положения

Нормирование парков ТПС в грузовом движении выполняется как графическим, так и аналитическим способом.

Нормирование устанавливает на всех уровнях управления потребность в ТПС и ЛБ грузового движения на сутки и смену (оперативное сменно-суточное планирование), месяц (при установлении месячного технического плана), год (годовой), на нормативный график движения поездов.

9.3.2. Нормирование поездных локомотивов и потребности в контингенте локомотивных бригадах для освоения годового объема грузовых перевозок.

9.3.2.1. Расчет потребности в поездных локомотивах грузового движения (включая передаточные и вывозные поезда) с разбивкой по видам тяги выполняется исходя из заявленного на расчетный год грузооборота в грузовом движении и среднесуточной производительности локомотивов. Плановое значение грузооборота на предстоящий год, ответственным структурным подразделением ОАО «РЖД» должно передаваться в Центральную дирекцию управления движением только в виде объема перевозок организованного для перевозки локомотивным парком, приписанным к Дирекции тяги. Плановое задание передается с разбивкой по границам региональных дирекций управления движением и полигонам обслуживания.

9.3.2.2. Центральная дирекция управления движением устанавливает задание по среднесуточной производительности локомотивов эксплуатируемого парка на расчетный год с разбивкой по месяцам и передает его региональным дирекциям управления движением.

9.3.2.3. Исходя из представленного грузооборота и планируемой производительности эксплуатируемого парка локомотивов на предстоящий год, Центральная дирекция управления движением рассчитывает потребный среднесуточный эксплуатируемый парк локомотивов на год с разбивкой по кварталам, месяцам и региональным дирекциям.

9.3.2.4. Центральная дирекция управления движением совместно с Центром фирменного транспортного обслуживания и Дирекцией тяги определяют наличие собственного тягового подвижного состава с целью

корректировки расчета потребности парка локомотивов принадлежности ОАО «РЖД» для освоения предъявленных объемов перевозок.

9.3.2.5. На основании результатов расчета и программы ремонтов локомотивного парка Дирекцией тяги совместно с Центральной дирекцией по ремонту подвижного состава устанавливается общий процент неисправных локомотивов и определяется общий потребный локомотивный парк, необходимый для организации перевозок на предстоящий год.

9.3.2.6. Расчет контингента локомотивных бригад производится Дирекцией тяги совместно с Центральной дирекцией управления движением.

9.3.2.7. Дирекцией тяги, исходя из договоров на аренду локомотивных бригад для организации перевозок грузов в собственных поездных формированиях, определяется дополнительная потребность в локомотивных бригадах.

9.3.2.9. Дирекцией тяги производится работа по набору расчетного количества контингента локомотивных бригад на предстоящий период.

9.3.2.10. Установленные Дирекцией тяги планы-задания на потребность в ЛБ грузового движения распределяются по эксплуатационным локомотивным депо региональной дирекцией тяги.

9.3.2.11. Нормы содержания явочного и списочного штата локомотивных бригад по эксплуатационным локомотивным депо утверждаются руководством региональной дирекции тяги.

9.3.3. Нормирование поездных локомотивов и работы локомотивных бригад для освоения графиковых размеров грузового движения

9.3.3.1. Расчет количества поездных локомотивов осуществляется графическим способом на основе оборота локомотивов и разработанного графика движения поездов.

График оборота локомотивов составляется централизованно для каждого участка их обращения:

- расположенного в пределах одной региональной дирекции управления движением - специалистами дирекции;
- расположенного в пределах двух и более региональных дирекций управления движением – специалистами Центра управления тяговыми ресурсами полигона.

9.3.3.2. Установление нормативных времен нахождения оборота локомотивов выполняется в два этапа:

- нормируется время нахождения локомотивов грузового движения на тракционных (деповских) и станционных путях;

- на основании нормативов времени оборота локомотивов в депо, на станциях путей и нормативного графика движения грузовых поездов по УРЛБ, расположенных в границах УОЛ, региональными дирекциями управления движением составляются графики оборота локомотивов. 9.3.3.3. Исходя из полученного оборота локомотивов, по каждому поездоучастку, определяется коэффициент потребности локомотивов на пару поездов.

9.3.3.4. Определение потребности явочного контингента локомотивных бригад для обеспечения перевозок соответствующих нормативному графику выполняется аналогичным расчету потребности парка локомотивов методом:

- устанавливаются нормативы накладного времени выполнения подготовительно-заключительного и вспомогательного времени работы локомотивных бригад;
- исходя из нормативов времени на поездку по графику и накладных времен в основных депо и на станциях оборота составляется график оборота локомотивных бригад в соответствии с действующей методологией в ОАО «РЖД».

9.3.3.5. На основании графика оборота локомотивов и локомотивных бригад формируется каждой региональной дирекцией управления движением «Ведомость потребности локомотивов для грузового движения на график движения поездов (форма ЦДЛ-13)». Потребность в локомотивах и показатели их использования рассчитываются в целом по локомотивному парку с разбивкой по видам тяги, а также отдельно для участковых, транзитных, сборных поездов и отдельно для вывозных и передаточных поездов. При этом потребность в локомотивах и показатели их использования группируются по:

- участкам работы локомотивных бригад;
- пунктам приписки локомотивных бригад;
- эксплуатационным локомотивным депо;
- региональной дирекции управления движением в целом.

9.3.4. Нормирование поездных локомотивов и контингента локомотивных бригад при составлении месячных технических планов.

9.3.4.1. Месячное нормирование парка грузовых локомотивов включает в себя:

- расчет и установление среднесуточного за месяц эксплуатируемого парка грузовых локомотивов необходимого для обеспечения плановых объемов перевозок по участкам работы локомотивов и в целом для региональных дирекций управления движением и тяги с разбивкой по эксплуатационным локомотивным депо;

- перераспределение (при необходимости) наличного исправного парка локомотивов по участкам их обращения.

Месячное нормирование поездных магистральных локомотивов грузового движения осуществляется в соответствии с действующей методикой в ОАО «РЖД» в автоматизированном режиме.

9.3.4.2. Месячное планирование локомотивов грузового движения производится в следующей последовательности:

- региональная дирекция управления движением осуществляет расчет среднесуточного, на планируемый месяц, эксплуатируемого парка грузовых локомотивов в границах работы локомотивных бригад, с учетом вывозного и передаточного видов движения, а так же работы подталкивающих локомотивов;

- полученная потребность в локомотивах на планируемый месяц рассматривается и согласовывается с региональной дирекцией тяги и передается в Центральную дирекцию управления движением и в Дирекцию тяги;

- Центральной дирекцией управления движением совместно с Дирекцией тяги рассматриваются потребности в грузовых локомотивах, переданные с региональных дирекций, и после согласования устанавливается задание региональным дирекциям тяги (технический план);

- приказом Дирекции тяги на предстоящий месяц и эксплуатационным локомотивным депо устанавливается месячное задание по содержанию парка исправных локомотивов грузового движения.

9.3.4.3. Месячное нормирование контингента локомотивных бригад грузового движения выполняется в следующей последовательности:

- на основании установленных среднемесячных размеров движения поездов (по техническому плану) по пунктам смены локомотивных бригад, выполняемого времени на поездку и месячной нормы выработки рассчитывается явочный контингент локомотивных бригад;

- с учетом планируемого коэффициента замещения выполняется расчет списочного контингента локомотивных бригад по депо приписки в границах обслуживания.

9.3.4.4. В зависимости от установленной технологии работы локомотивных бригад на полигоне определяется порядок организации выдачи локомотивных бригад в поездку по эксплуатационным локомотивным депо:

- по твердым ниткам графика (безвызывная система);
- по вызывной системе;
- смешенной системе;
- по именованным графикам.

9.3.5. Нормирование поездных локомотивов и контингента локомотивных бригад грузового движения при сменно-суточном планировании поездной работы подразделений

9.3.5.1. В рамках сменно-суточных планов поездной работы подразделений осуществляется нормирование парка локомотивов грузового движения для участков их обращения, региональных дирекций управления движением и сети в целом на предстоящие сутки работы.

Парк магистральных локомотивов грузового движения рассчитывается по коэффициенту их потребности на пару поездов для каждого УРЛБ на график движения поездов в планируемые сутки с учетом сложившейся участковой скорости.

При оперативном нормировании локомотивного парка соблюдаются условия: обеспечения своевременного вывоза поездов со станций, исключения случаев необоснованных резервных пробегов локомотивов, плановой постановки на техническое обслуживание и текущие виды ремонты.

Нормирование эксплуатируемого парка локомотивов грузового движения осуществляется до 14 часов московского времени в рамках сменно-суточного планирования поездной работы подразделений. Ответственными за расчет потребности в локомотивах эксплуатируемого парка для обеспечения установленных суточных размеров движения являются:

- для участков обращения локомотивов, расположенных в границах одной дирекции управления движением – начальник диспетчерского центра управления движением дирекции управления движением;

- для участков обращения локомотивов, расположенных в границах двух и более дирекций управления движением – начальник диспетчерского Центра управления тяговыми ресурсами (далее ЦУТР) полигона сети, на который возложено оперативное управление локомотивным парком централизованно на всем участке обращения локомотивов.

Рассчитанное суточное содержание парка локомотивов в эксплуатации, дирекцией управления движением или ЦУТРОм для полигона, для каждого УОЛ, эксплуатационного локомотивного депо, до 14-00 часов московского времени предоставляется диспетчерскому аппарату отдела организации работы локомотивов и локомотивных бригад Центральной дирекции управления движением. После рассмотрения и согласования оперативным приказом Центральная дирекция управления движением на предстоящие сутки устанавливает регулировочное задание по содержанию и передислокации эксплуатируемого парка локомотивов дирекциям управления движением и тяги.

9.3.5.2. Нормирование потребности локомотивных бригад для выдачи в грузовое движение при сменно-суточном планировании включает в себя:

- определение общего числа выданных локомотивных бригад по пунктам их приписки и оборота для обеспечения пропуска запланированного на предстоящие сутки поездопотока;

- определение потребности в выдаче локомотивных бригад для конкретного эксплуатационного депо с учетом «оборотных» бригад.

Общее число выданных локомотивных бригад по пунктам их приписки устанавливается в зависимости от планируемых на сутки размеров движения, варианта тягового обслуживания поездов и планируемого числа отправок локомотивных бригад пассажирами по регулировке.

Нормирование потребности локомотивных бригад грузового движения производится до 14 часов московского времени в рамках сменно-суточного планирования поездной работы подразделений.

Организация работы локомотивных бригад и их плечи обслуживания поездных формирований собственников должны соответствовать установленным в действующей технологии работы локомотивов и локомотивных бригад на полигонах железных дорог.

9.3.6. Нормирование маневровых локомотивов и контингента локомотивных бригад на маневровой и прочей работе.

9.3.6.1. При планировании обеспечения эксплуатационной работы парком маневровых тепловозов и контингентом локомотивных бригад региональными дирекциями управления движением и тяги выполняются расчеты потребности маневровых тепловозов:

- по заявкам дирекций – структурных подразделений и филиалов ОАО «РЖД» на выполнение маневровых работ по обработке подвижного состава на подъездных и тракционных путях предприятий;

- для производства маневровых работ на станциях - в зависимости от объема перерабатываемых вагонов и технологии обслуживания подъездных путей к станции.

9.3.6.2. Расчет потребности в маневровых локомотивах для сети ОАО «РЖД» в целом выполняется по заданному грузообороту, исходя из:

- среднесуточного числа переработанных вагонов по региональной дирекции управления движения и планируемой ей среднего за сутки количества вагонов, приходящихся к переработке одним маневровым локомотивом;

- исключения сверхнормативной загрузки маневрового тепловоза (максимальная загрузка (отношение продолжительности работы маневрового тепловоза к продолжительности смены) не должна превышать 87%). Определяется исходя из анализа сложившейся работы маневровых тепловозов за последний квартал перед планируемым периодом.

9.3.6.3. Региональные дирекции управления движением рассчитывают потребное количество маневровых локомотивов по станциям в следующем порядке:

- на сортировочных, участковых и грузовых станциях потребное число маневровых локомотивов определяется в соответствии с действующей методологической базой по нормативам времени на выполнение маневровой работы, выполняемой на железнодорожном транспорте и разработанного Технологического процесса работы станции;

- на промежуточных станциях число маневровых локомотивов определяется так же, как и для грузовых станций, с учетом времени следования локомотивов (с вагонами или без вагонов) с одной промежуточной станции на другую;

- на пассажирских станциях потребное число маневровых локомотивов определяется на основе суточного плана-графика прибытия пассажирских поездов и Технологического процесса работы станции.

9.3.6.4. Региональные дирекции тяги на основании представленных планов содержания маневровых тепловозов производят расчет необходимой потребности в обеспечении локомотивными бригадами маневрового движения.

9.3.7. Нормирование локомотивов и контингента локомотивных бригад на хозяйственную работу.

9.3.7.1. Центральная дирекция инфраструктуры в конце предшествующего года на основании разработанных планов работ по диагностике, текущему содержанию, модернизации и ремонту объектов инфраструктуры на предстоящий год определяет потребность в локомотивах с помесечной и посменной разбивкой с учетом привлечения локомотивов собственников.

Расчет (заявка) на необходимое количество парка локомотивов в хозяйственном движении и потребное количество локомотиво-часов выполняется региональной дирекцией по ремонту пути - структурным подразделением Центральной дирекции по ремонту пути - филиала ОАО "РЖД" (далее ДРП) или дирекцией инфраструктуры на основании утвержденных календарных графиков производства работ и Инструкции о порядке обращения хозяйственных поездов, сформированных из специального железнодорожного подвижного состава, утвержденной МПС России 26.07.2002г. № ЦП-910.

9.3.7.2. Дирекция тяги на основании полученных от Центральной дирекции инфраструктуры данных формирует план содержания локомотивов на предстоящий год в хозяйственном движении. Сформированный план передается в региональные дирекции тяги.

9.3.7.3. Технические характеристики локомотивов, выдаваемых на хозяйственное движение, должны удовлетворять требованиям планируемой работы (мощности, наличие электрических соединений, производительности компрессоров и т.д.).

9.3.7.4. Необходимый контингент локомотивных бригад для обеспечения хозяйственной работы устанавливается исходя из потребности в локомотиво-сменах.

9.3.7.5. Подготовка локомотивных бригад для работы в хозяйственном движении ведется установленным в ОАО "РЖД" порядком.

9.4. Оперативное управление работой локомотивов и локомотивных бригад

9.4.1. Основные положения

9.4.1.1. Целью оперативного управления ТПС и ЛБ является создание в течение рабочих суток обеспечения перевозок локомотивами и локомотивными бригадами с минимальными эксплуатационными затратами при выполнении своевременной постановки локомотивов на ремонты, техническое обслуживание и экипировку, а также соблюдение установленных норм рабочего времени и отдыха локомотивных бригад.

9.4.1.2. Критериями оценки разрабатываемого оперативного плана управления ТПС и ЛБ является снижение:

- потребности эксплуатируемого парка локомотивов и контингента локомотивных бригад для обеспечения перевозок в планируемых сутках;
- расхода энергоресурсов в поездной работе за счет сокращения локомотивного парка, числа следований локомотивов резервом по регулировке и стоянок поездов;
- расходов, связанных с непроизводительными потерями рабочего времени локомотивных бригад.

9.4.1.3. Варианты разрабатываемых оперативных планов управления ТПС и ЛБ должны обеспечивать технологические и ресурсные ограничения, устанавливаемые:

– для регионов – центральными дирекциями управления движением и тяги;

– для подразделений регионов (районов управления) и линейного уровня (станциям смены локомотивов и бригад, эксплуатационным локомотивными депо, пунктам приписки и оборота локомотивных бригад, ПТОЛ) – региональными дирекциями управления движением и тяги.

9.4.1.4. Для решения основной задачи – обеспечения перевозок ТПС и ЛБ оперативно определяется:

а) для каждого полигона и сети в целом задание по:

– потребности в локомотивах и локомотивных бригадах по всем видам движения.

– потребности в пересылке локомотивов резервом в пределах участка их обращения и локомотивных бригад «пассажиром» по регулировке в пределах участков их работы

– постановке локомотивов в ремонт и выхода из депо после выполнения ремонтов, технического обслуживания и модернизации;

передислокации локомотивов между полигонами их обращения

б) для каждого эксплуатационного локомотивного депо:

– плана выдачи локомотивов и локомотивных бригад под поезда по трехчасовым периодам;

– плана постановки локомотивов на ремонты, техническое обслуживание и модернизацию и выхода из ремонта, технического обслуживания и модернизации;

– плана подвязки локомотивов и локомотивных бригад к поездам (по периодам текущего планирования) – по трехчасовым периодам.

9.4.1.5. Система оперативной работы с ТПС и ЛБ включает в себя исполнение принятых решений и контроль результатов, прогнозирование, планирование, оценку обстановки..

9.4.2. Функциональный состав оперативного управления локомотивами и контингентом локомотивных бригад

Оперативное управление ТПС и ЛБ направлено на осуществление диспетчерским аппаратом следующих функций:

9.4.2.1. На региональном уровне:

- контроль наличия, состояния и дислокации локомотивов, находящихся в группе «Эксплуатируемый парк» (по видам тяги) на объектах и участках дислокации и оперативное регулирование им на УОЛ;

- контроль наличия, состояния и дислокации локомотивов, находящихся в группе «Неэксплуатируемый парк» (по видам тяги) на объектах дислокации, а так же слежение за их пересылкой;

- не допущение работы локомотивов на незакрепленных участках обращения (по видам тяги);

- выдачу заданий по обеспечению своевременной постановки локомотивов на техническое обслуживание ТО–2, на текущие ремонты, модернизацию;

- контроль наличия и дислокации локомотивных бригад по участкам их работы и оперативное их регулирование на УРЛБ;

- контроль за соблюдением режима труда и отдыха локомотивных бригад;

- составление прогноза явок локомотивных бригад, работающих по вызывной системе;

- контроль выполнения пробегных норм;

- обеспечение своевременной подмены локомотивных бригад на участке их работы;

- расчет прогноза своевременного возврата работающих по именованным графикам локомотивных бригад из пункта оборота на станцию их приписки;

- планирование подхода поездов и локомотивов к выделенным станциям полигона;

- оперативное нормирование эксплуатируемого парка локомотивов по участкам их обращения;

- контроль пропускаемых по участкам обращения локомотивов.

- составление планов подвода локомотивов и бригад для поездов, временно оставленных на участке.

9.4.2.2. На сетевом уровне:

- контроль наличия, состояния и дислокации локомотивов, находящихся в группе «Эксплуатируемый парк»;

- контроль наличия, состояния и дислокации локомотивов, находящихся в группе «Неэксплуатируемый парк»;

- слежение (по трехчасовым периодам) за локомотивами, работающими на незакрепленных участках обращения (*по видам тяги*);

- контроль соблюдения суточного плана возвращения локомотивов, работающих на незакрепленных УОЛ, на участки обращения дороги приписки локомотивов;

- контроль передачи (обмена) локомотивов по междорожным стыковым пунктам;

- слежение за пересылкой недеятвующих локомотивов (в том числе, пересылаемых по распоряжению ОАО «РЖД»);
- слежение за локомотивами (кандидатами на ремонт), следующими в депо для выполнения плановых видов текущих ремонтов, модернизации и технического обслуживания по участкам обращения локомотивов, расположенным в пределах двух и более дирекций;
- контроль наличия и дислокации локомотивных бригад по участкам их работы (УРЛБ), расположенным в пределах междорожных стыковых пунктов;
- контроль выполнения графика движения пассажирских поездов дальнего следования, пропускаемых по участкам обращения локомотивов, расположенных в пределах двух и более дирекций управления движением.
- формирование задания по регулированию локомотивным парком грузового движения на УОЛ, расположенных в пределах двух и более дирекций управления движением;
- оперативное нормирование эксплуатируемого парка локомотивов по участкам их обращения, расположенным в пределах двух и более дирекций управления движением;
- формирование задания по регулированию локомотивными бригадами грузового движения на УРЛБ, расположенных по междорожным стыковым пунктам;
- составление планов подъема поездов в пределах двух и более управления движением.

9.4.3. Технология оперативного управления локомотивным парком и локомотивными бригадами грузового движения

9.4.3.1. Технологической основой оперативного управления ТПС и ЛБ является:

в грузовом движении – нормативный график движения поездов, вариантный график движения (на период окон или особых условий следования) и устанавливаемый на их основе технологические графики оборота локомотивов, и прогнозные модели пропуска поездопотока на ближайший период (сутки) с разбивкой по периодам текущего планирования на 6 часов, через каждые 3 часа;

на маневровой и прочей работе, а также в хозяйственном движении – заявки руководителей соответствующих региональных дирекций (управления движением, инфраструктуры и др.).

9.4.3.2. Обеспечение грузовых поездов локомотивами производится на основе:

- плана поездообразования и прикрепления к «ниткам» графика движения;
- согласованного обмена поездами по стыковым пунктам;

- наличия в пункте оборота и на выделенных технических станциях локомотивов технологического резерва в соответствии с разработанными технологиями работы парка локомотивов на полигоне;

– планирования смены локомотивов транзитных поездов в пунктах оборота.

При этом должна применяться единая сквозная технология обеспечения составов локомотивами:

а) маневровый диспетчер станции совместно с дежурным по эксплуатационному локомотивному депо заблаговременно (за три часа) на основании плана составления, наличия локомотивов на станции и на подходе к ней планирует обеспечение составов локомотивами, локомотивными бригадами и прикрепление к «ниткам» графика;

б) если возможности станции для обеспечения всех составов локомотивами и локомотивными бригадами недостаточны, подключаются локомотивный диспетчер района управления и дорожный диспетчер по району управления;

в) если возможностей района управления недостаточно, подключается локомотивный диспетчер ЦУТР.

9.4.3.3. Своевременная постановка локомотивов на ТО-2 обеспечивается путем непрерывного контроля работы всех локомотивов, обслуживающих участок обращения.

Для своевременной постановки локомотивов в различные виды плановых ремонтов, технического обслуживания и модернизации в суточном плане на основе данных локомотивной модели полигона и графиков эксплуатационных локомотивных депо устанавливается количество и номера локомотивов, направляемых в ремонт, техническое обслуживание и модернизацию. Постановку и выдачу локомотивов после ремонта, технического обслуживания и модернизации контролируют локомотивные диспетчеры дирекции управления движением или ЦУТР.

9.4.3.4. Совместно с разработкой регулировочных мероприятий по локомотивному парку осуществляется разработка плана выдачи локомотивных бригад, который включает:

– количество явок локомотивных бригад по основному пункту заступления на работу;

– план отправления и возврата бригад в качестве «пассажира» в/из пункта их оборота в основное депо;

– план явки бригад по пунктам их оборота под конкретные поезда на ближайшие 3...6 ч (в рамках текущего плана поездной работы);

– план подсылки бригад (для подъема поездов, оставленных без локомотивов на промежуточных станциях участка).

9.4.4. Оперативное управление локомотивным парком и локомотивными бригадами, занятыми на маневровой и прочей работах

9.4.4.1. Ежегодно в региональных дирекциях управления движением и тяги формируется приказ, устанавливающий план выдачи маневровых локомотивов по линейным предприятиям. Установленный приказом план является обязательным для исполнения руководителями эксплуатационных локомотивных депо.

9.4.4.2. Сменно-суточное планирование выдачи маневровых локомотивов заключается в выполнении приказа на выдачу маневровых локомотивов. Допускается уменьшение плана суточной выдачи локомотивов со стороны региональной дирекции управления движением в маневровое движение, но не менее чем за 6 часов до явки локомотивных бригад.

9.4.4.3. Время загрузки маневровых тепловозов ежемесячно анализируется для принятия решений по увеличению или уменьшению их количества.

Увеличение парка маневровых тепловозов к установленному сменно-суточному плану допускается в случаях:

- ввода дополнительных маневровых районов станции после реконструкции;
- заключение дополнительных договоров на обслуживание подъездных путей общего и необщего пользования.

9.4.5. Оперативное управление локомотивным парком и локомотивными бригадами, занятыми на хозяйственной работе.

9.4.5.1. Приказ, устанавливающий на год план выдачи локомотивов, является основой для сменно-суточного планирования по количеству локомотивов и локомотивных бригад для организации хозяйственного движения.

9.4.5.2. При сменно-суточном планировании, подразделения региональных дирекций инфраструктуры, ежедневно предоставляют в Центр по управлению объектами инфраструктуры (далее ЦУСИ) и в региональную дирекцию тяги заявки на выделение локомотивов на предстоящие сутки в которых указывают:

- наименование заказчика;
- планируемое место работ;
- вид работы;
- планируемое время выполнения работ;
- максимальный вес хозяйственного поезда;
- тип локомотива;

– эксплуатационное локомотивное депо (ТЧЭ), к которому приписаны локомотивы;

– станцию и время прибытия локомотива.

Дирекция тяги направляет подтвержденную заявку в эксплуатационные локомотивные депо для принятия мер по обеспечению потребным количеством локомотивов и локомотивных бригад.

9.4.5.3. При разработке технологии обеспечения локомотивами и локомотивными бригадами хозяйственных работ, проводимых на объектах инфраструктуры, определяются:

– дата, время и порядок отправления локомотивов к месту работы, а также их возвращения в депо приписки или на станцию дислокации;

– нитки графика следования хозяйственных поездов к месту работ и их возвращения к месту дислокации;

– количество и серии выделяемых локомотивов, депо приписки локомотивов;

– порядок приемки и выдачи локомотивов;

– порядок проведения экипировки, технического обслуживания и плановых видов ремонта локомотивов, выделенных на проведение ремонта железнодорожной инфраструктуры;

– локомотивные депо, в которых будет производиться экипировка, ТО и ТР;

– график пересылки и постановки локомотивов на ТО и ТР;

– количество локомотивных бригад, депо приписки;

– пункты явок локомотивных бригад;

– порядок прохождения медицинского осмотра;

– порядок прохождения предрейсового инструктажа;

– порядок доставки локомотивных бригад к месту работы и обратно;

– места и порядок отдыха локомотивных бригад (при необходимости) и организации их питания в течение и по окончании рабочей смены по заявкам соответствующей дирекции тяги.

9.4.6. Оперативное руководство эксплуатацией локомотивов

Оперативное руководство работой локомотивов и локомотивных бригад осуществляется Центральной дирекцией управления движением:

- на сетевом уровне – диспетчером по регулированию локомотивного парка;

- на полигоне двух и более дирекций – региональным локомотивным диспетчером ЦУТР;

- в районе управления ДЦУП – локомотивным диспетчером района управления ДЦУП дирекции управления движением.

Основные функции локомотивных диспетчеров приведены в таблице 9.1. По вопросам организации работы локомотивов и бригад локомотивные диспетчера тесно взаимодействуют с оперативными работниками дирекций управления движения и тяги.

В процессе своей работы региональный локомотивный диспетчер взаимодействует:

- с ведущим локомотивным диспетчером Центральной дирекции управления движением;

- с ведущими диспетчерами по направлениям ЦЭУД;

- с диспетчерским аппаратом Центра управления тяговыми ресурсами;

- с главным диспетчером дирекции управления движением;

- с локомотивными и поездными диспетчерами районов управления ДЦУП дирекции управления движением;

- с дежурными по эксплуатационным локомотивным депо и пунктам оборота локомотивов;

- с нарядчиками локомотивных бригад.

Функциональное взаимодействие локомотивного диспетчера района управления с оперативно-диспетчерским персоналом приведено в таблице 9.2.

Таблица 9.1 – Оперативное руководство работой локомотивов и локомотивных бригад

<i>Показатели</i>	<i>Л о к о м о т и в н ы е д и с п е т ч е р ы</i>		
	Района управления	Центра по управлению тяговыми ресурсами	Центральной дирекции управления движения
1	2	3	4
1. Назначение персонала локомотивных диспетчеров	1.1. Организация оперативного управления локомотивами и бригадами в пределах района управления	1.2. Организация оперативного управления локомотивами и бригадами по участкам обращения, контроль за использованием вывозных и передаточных локомотивов и внепоездного парка в границах региона	1.3. Осуществление оперативного руководства эксплуатацией локомотивного парка в целом на регионах и по участкам обращения, расположенным в пределах двух и более регионов
2. Основные функции локомотивных диспетчеров	2.1.1. Обеспечение выполнения сменного плана эксплуатационной работы района управления локомотивами и локомотивными бригадами	2.2.1. Регулирование эксплуатируемого парка электровозов и тепловозов по участкам их обращения в границах региона.	2.3.1. Организация руководства и работы диспетчерского и оперативного персонала сетевого и регионального уровней по регулированию локомотивами и локомотивными бригадами для выполнения заданных размеров грузового движения по межрегиональным стыковым пунктам
	2.1.2. Регулирование локомотивами и локомотивными бригадами для обеспечения своевременной выдачи под поезда по станциям района управления	2.2.2. Организация своевременной подсылки локомотивов на ремонты, модернизацию, техническое обслуживание и экипировку	2.3.2. Составление плана работы на смену, контроль выдачи локомотивов и локомотивных бригад под поезда

Продолжение таблицы 9.1

<i>Показатели</i>	<i>Локомотивные диспетчеры</i>		
	Района управления	Центра по управлению тяговыми ресурсами	Центральной дирекции управления движения
1	2	3	4
	2.1.3. Обеспечение совместно с дежурными по эксплуатационным локомотивным депо (пунктам оборота), с поездными диспетчерами района управления установленных нормативов продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад	2.2.3. Контроль продвижения локомотивов с заводов промышленности, а также следуемых в ремонт или из ремонта. Принятие мер по обеспечению беспрепятственного пропуска таких локомотивов	2.3.3. Принятие мер к устранению причин задержек пропуска поездов по вине персонала дирекции тяги
	2.1.4. Организация своевременной подсылки локомотивов на ремонты, модернизацию и техническое обслуживание	2.2.4. Контроль выполнения установленных норм содержания локомотивов на своей и соседних региональных дирекциях	2.3.4. Принятие оперативных мер к устранению причин задержек и срывов графика движения грузовых и, особенно, пассажирских поездов по вине персонала дирекций тяги.

	2.1.5. Контроль продвижения недействующих локомотивов; выполнение установленных норм времени работы локомотивов и локомотивных бригад в границах района управления	2.2.5. Обеспечение установленных норм непрерывной продолжительности работы локомотивных бригад и времени их отдыха в пунктах оборота по участкам работы, расположенных в пределах двух и более районов управления	2.3.5. Контроль наличия и норм содержания локомотивного парка в границах регионов и участков их обращения локомотивов, расположенных в пределах двух и более регионов
--	--	---	---

Окончание таблицы 9.1

<i>Показатели</i>	<i>Л о к о м о т и в н ы е д и с п е т ч е р ы</i>		
	Района управления	Центра по управлению тяговыми ресурсами	Центральной дирекции управления движения
1	2	3	4
	2.1.6. Обеспечение эксплуатации локомотивов строго в границах участков их обращения		

Таблица 9.2 – Взаимодействие локомотивного диспетчера района управления с оперативно-диспетчерским персоналом

Взаимодействие через соответствующие АРМы	Функция
ТЧД	<ul style="list-style-type: none"> • проверка наличия локомотивов в эксплуатационном локомотивном депо и пунктах оборота; • контроль выполнения графика постановки и план выхода локомотивов из текущих видов ремонта и технического обслуживания; • обеспечение локомотивов бригадами на все виды движения и рода работ; • недопущение перепростоев недействующих локомотивов в пунктах оборота; • перечисление в НЭП неисправного локомотива при отцепке из-за повреждений или отказа; • выполнение установленных норм простоя на тяговой территории эксплуатационных локомотивных депо и пунктов оборота; • своевременное информирование об изменении сменно-суточного плана работы и поездной обстановки; • обеспечение установленных норм времени отдыха локомотивных бригад в пунктах их оборота; • обеспечение своевременной выдачи локомотивов и бригад под поезда; • обеспечение своевременной отправки по регулировке локомотивов – резервом, а бригад – пассажирами; • организация своевременной постановки локомотивов в оперативный резерв Центральной дирекции управления движением или изъятия его из этого резерва.
Нарядчик локомотивных бригад	<ul style="list-style-type: none"> • организация явки локомотивных бригад на работу; • обеспечение установленных норм времени отдыха локомотивных бригад в пунктах их оборота .

Окончание таблицы 9.2

Взаимодействие через соответствующие АРМы	Функция
Мастер ПТОЛ	<ul style="list-style-type: none"> • план поставки локомотивов на ТО-2 и выхода их из ТО-2; Соблюдение норм простоя локомотивов на ПТОЛ, а также организации экипировки.
ДНЦ	<ul style="list-style-type: none"> • требование подмены локомотивных бригад в пути следования; • организация ускоренного пропуска поездов по участку с целью недопущения нарушения режима работы локомотивных бригад, а также при опоздании поездов – с целью своевременного подвода локомотивов в конечный пункт их оборота; • контроль поездного положения по участкам полигона управления и дислокации ТПС; • наличие на участках сплотов и одиночных локомотивов, следующих с заводов из ремонта и на завод в ремонт, а также для постановки на ТР, ТО и модернизацию; • обеспечение выдачи локомотивов и локомотивных бригад для своевременного выполнения сменного плана работ.
ДНЦ соседних районов управления	<ul style="list-style-type: none"> • контроль локомотивов на соседних районах управления; • контроль возврата локомотивов в установленные сроки.
ДСП	<ul style="list-style-type: none"> • согласование обеспеченности локомотивами и локомотивными бригадами вывоза поездов; • контроль ускоренного пропуска сплотов и одиночных локомотивов в ремонт и обратно; • выполнение установленных норм нахождения локомотивов на станционных путях; • своевременное информированию об изменении сменно-суточных и текущих планов поездной работы и поездной обстановки.
Региональный локомотивный диспетчер	<ul style="list-style-type: none"> • ознакомление с приказами и указаниями дирекции управления движения и тяги; • обеспечение своевременной постановки локомотивов «чужих» регионов управления и районов на текущие ремонты и техническое обслуживание; • согласование сроков передачи одиночно следующих по регулировке локомотивов через стыковые пункты.

9.4.7. Организация выполнения и контроль планов оперативного управления локомотивами и локомотивными бригадами

Общее оперативное управление эксплуатационной работой в границах региональной дирекции управления движением, ее подразделениях, эксплуатационных локомотивных депо и станциях осуществляется диспетчерским аппаратом региональной дирекции управления движением, которая несет ответственность за выполнение показателей оперативных планов использования локомотивов и рабочего времени локомотивных бригад.

Непосредственным организатором выполнения планов оперативного управления ТПС и ЛБ является:

- на сетевом уровне – диспетчер по регулированию локомотивного парка;
- на региональном уровне – региональный локомотивный диспетчер;
- на линейном уровне – станционный или маневровый диспетчер, дежурный по эксплуатационному локомотивному депо, нарядчик локомотивного депо.

Ответственность за выполнение установленных норм времени локомотивов по элементам их оборота возлагается:

- при нахождении на тракционных путях – на персонал региональной дирекции тяги;
- при нахождении на станционных путях и в пути следования – на персонал Региональной дирекции управления движением.

Ответственность за выполнение установленных норм рабочего времени локомотивных бригад за поездку возлагается:

- при приемке (сдаче) локомотива на тяговой территории:
- за время от явки локомотивной бригады на работу до прохода контрольного поста и при возвращении от прохода контрольного поста до освобождения от работы (сдачи маршрута) - непосредственно на эксплуатационное локомотивное депо (ТЧДЭ);
- за время нахождения локомотивной бригады в распоряжении работников станции – непосредственно на дежурного по железнодорожной станции (ДСП) и маневрового диспетчера станции (ДСЦ);
- при приемке (сдаче) локомотива на станционных путях:
- за время от явки локомотивной бригады на работу до начала приемки локомотива, а по прибытии – от момента сдачи локомотива до сдачи маршрута машиниста - непосредственно на ТЧД;
- за время от момента начала приемки локомотива до отправления, а по прибытии – от момента прибытия поезда до сдачи локомотива - непосредственно на ДСП и ДСЦ;
- за время нахождения локомотивной бригады на участке с поездом непосредственно на ДСП, ДНЦ;
- при следовании бригады пассажиром – непосредственно на ТНЦ и ДНЦ.

Ход выполнения плана постоянно контролируется в течение суток и при необходимости – корректируется. Аппарат локомотивных диспетчеров контролирует ход обеспечения ТПС и ЛБ перевозочного процесса и своевременно принимает меры по устранению затруднений или локализации.

Промежуточные итоги работы смены руководители смен ДЦУП подводят перед началом каждого очередного периода текущего планирования поездной и грузовой работы, в т.ч. на 6 ч – в ночную смену и на 12 и 18 ч – в дневную смену. Итоги выполнения сменного плана – задания по локомотивному парку и локомотивным бригадам рассматриваются по истечении дежурства руководством ДЦУП дирекции управления движением. По результатам разбора дается оценка работы смены, и намечаются необходимые меры по устранению недостатков.

Оперативный анализ показателей использования ТПС и рабочего времени локомотивных бригад осуществляется в реальном времени в виде графика.

Анализ использования рабочего времени локомотивных бригад состоит в установлении отклонений фактического значения каждого элемента от нормы-права с указанием причин, вызвавших эти отклонения.

Решение по отнесению ответственности за невыполнение определенных нормативов, связанных с эксплуатацией локомотивов, принимается совместно представителями причастных дирекций. В случае возникновения спорных вопросов в принятии решения по отнесению причин, вызвавших невыполнение сменно-суточного плана отправления поездов, графиков постановки локомотивов на техническое обслуживание и текущие ремонты, сбои в эксплуатационной работе, в технологии работы станции, вызвавших отказы в работе технических средств, нарушение безопасности движения поездов решение выносится на уровень органов управления дирекций.



Рис. Процесс управления тяговыми ресурсами

10. ТЕХНОЛОГИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК

10.1. Общие положения

Реализация ЕСТП требует четкого взаимодействия центральных дирекций: управления движением и инфраструктуры и их структурных подразделений при содержании и обслуживании объектов инфраструктуры, производстве ремонтных и строительно-монтажных работ в железнодорожных узлах, на станциях и участках, при техническом обслуживании вагонов на ПТО, управлении работой смотровых вагонных бригад, передислокации неисправных вагонов на станции примыкания к участкам текущего ремонта и подачи вагонов на ремонтные пути, обеспечении сохранности вагонного парка.

Элементы технологии взаимодействия перевозочного и инфраструктурного комплексов должны быть направлены на выполнение нормативного графика движения поездов, рациональное управление процессом предоставления и использования пропускных способностей при текущем содержании, модернизации, ремонте и реконструкции инфраструктуры железных дорог.

Укрупненная схема технологии взаимодействия Центральной дирекции управления движением с Центральными дирекциями инфраструктуры, по ремонту пути, Дирекцией тяги, ЦФТО, Центральной пригородной пассажирской компанией сообщений представлена на рисунке 10.1.

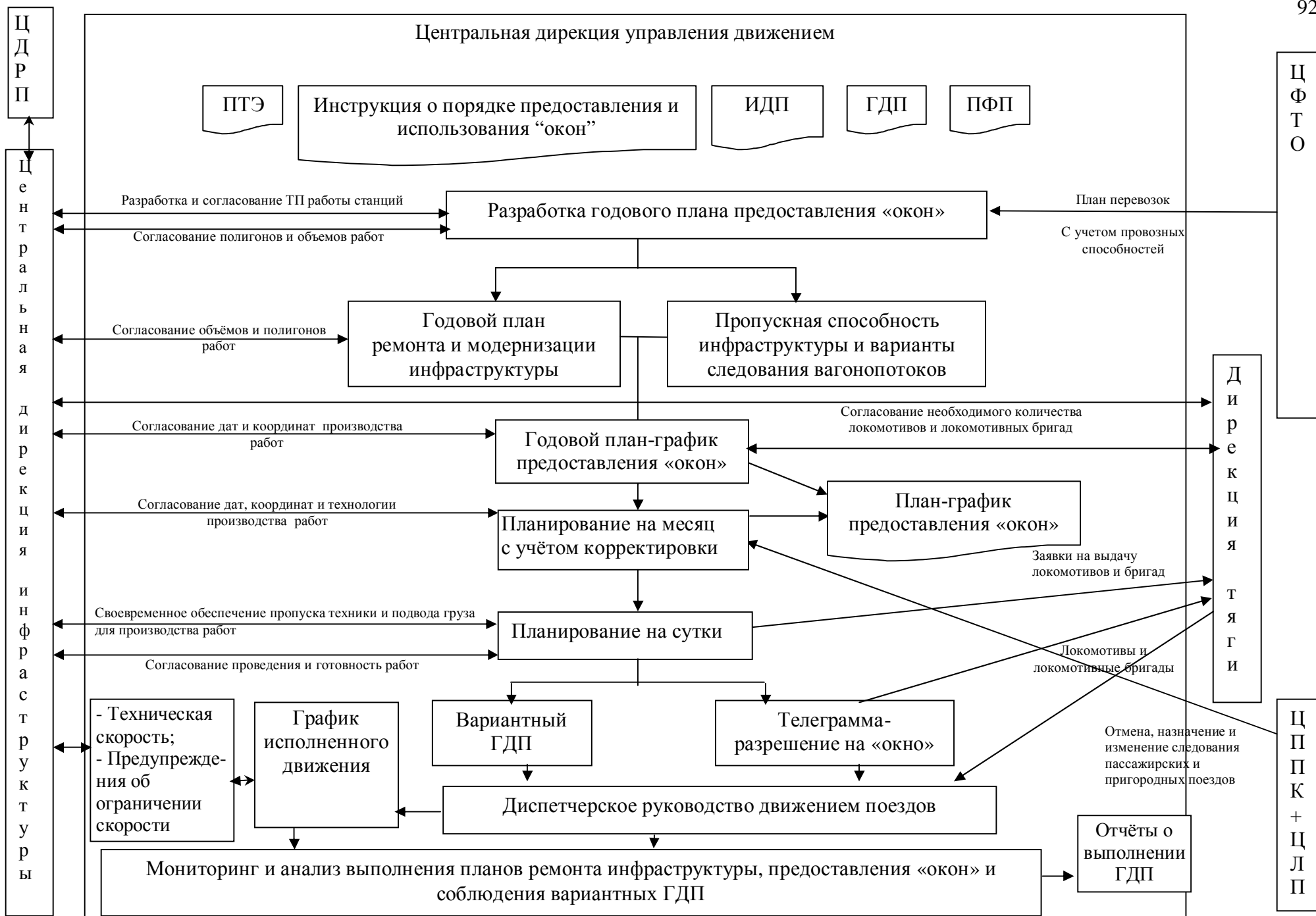


Рисунок 10.1 – Взаимодействие с дирекциями инфраструктуры, тяги, ЦФТО и пригородным комплексом

10.2. Технология взаимодействия Дирекций при планировании и выполнении работ по текущему содержанию и ремонту инфраструктуры

10.2.1. Планирование текущего содержания, ремонтных и строительно-монтажных работ по объектам инфраструктуры производится региональными дирекциями инфраструктуры, исходя из состояния устройств и сооружений пути, СЦБ, электроснабжения, нормативов на их ремонт и потребности в строительстве новых и реконструкции существующих устройств и сооружений.

Комиссия, назначаемая ежегодно начальником железной дороги из представителей региональных дирекций управления движением, инфраструктуры, тяги и региональных центров связи, с привлечением представителей ремонтных и строительно-монтажных организаций, разрабатывает предложения по проекту титульного плана и организационно-техническим мероприятиям, обеспечивающим безусловный пропуск прогнозируемого объёма поездопотока следующего года с установленными нормативами. Предложения направляются региональными дирекциями инфраструктуры в Центральную дирекцию инфраструктуры для согласования.

Центральная дирекция инфраструктуры после согласования этих предложений с учётом объёмов финансирования, готовности подразделений инфраструктуры и ремонтного комплекса, наличия тяговых ресурсов, направляет своим структурным подразделениям на полигонах железных дорог показатели объёмов работ по текущему содержанию, модернизации и ремонту объектов инфраструктуры на предстоящий год для разработки адресного плана ремонтных работ.

Дирекции инфраструктуры совместно с дирекциями управления движением на полигонах железных дорог разрабатывают проекты годовых планов по ремонту сооружений и устройств инфраструктуры, рассматривают их на технических советах железных дорог и представляют на утверждение в ОАО «РЖД».

ЦФТО представляется в ЦДИ информация грузоотправителей о предстоящем снижении объёмов погрузки из-за плановых видов ремонта объектов грузоотправителей на путях необщего пользования для целей организации взаимоувязанного по периоду проведения ремонта инфраструктур магистрального и промышленного транспорта.

10.2.2. В планах по текущему содержанию и ремонту объектов инфраструктуры должны содержаться следующие данные:

- организация - исполнитель;
- объёмы и место выполнения работ по всем видам ремонта пути;
- продолжительность и количество окон в неделю в зависимости от вида ремонта и на весь годовой объём работ;
- сроки начала и окончания ремонтно-путевых работ на участках;
- технология выполнения ремонтно-путевых работ, порядок обслуживания хозяйственных поездов;

- необходимое количество локомотивов для обеспечения работы производственных баз, путевых машин и хозяйственных поездов, продолжительность и режим их работы;
- меры по форсированию пропускной способности в период производства ремонтно-путевых работ;
- размеры движения поездов по стыковым пунктам железных дорог в дни предоставления окон;
- скорость движения поездов после производства работ в «окно»;
- расчетный срок установления нормативной скорости движения поездов на отремонтированном участке.

В планах указываются также ограничения по скоростям движения по каждому виду работ до начала, в период «окна» и после его окончания, размеры движения поездов по стыковым пунктам в дни предоставления «окон».

На основании полученного годового плана ремонта и модернизации инфраструктуры составляется календарный план-график предоставления «окон».

Разработкой суточного плана-графика предоставления «окон» завершается многошаговый процесс планирования текущего содержания, модернизации и ремонта инфраструктуры.

10.2.3. Основным документом, регламентирующим порядок планирования и предоставления «окон» на железных дорогах ОАО «РЖД», выполняемых как силами структурных подразделений и дочерних зависимых обществ ОАО «РЖД», так и сторонних организаций является Инструкция «О порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД», утвержденная ОАО «РЖД» 29 ноября 2011 г., № 2560р.

На железных дорогах ОАО «РЖД» на основании настоящей Инструкции утверждены инструкции, определяющие порядок рассмотрения заявок и оформления разрешений на предоставление «окон» с учетом местных условий.

10.2.4. В целях выполнения планов перевозок, ремонта инфраструктуры и эффективности эксплуатационной работы дирекциями управления движением и инфраструктуры соблюдаются следующие условия:

- достижение максимальной выработки в «окно»;
- выполнение работ, как правило, совмещается в одно «окно» по времени и направлению (в створе) с учетом одновременного выполнения ремонта пути, автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения, контактной сети и других обслуживающих устройств;
- комплексное использование всех механизмов с максимальной концентрацией выполняемых параллельных операций;
- реализация организационно-технических мер по увеличению пропускной способности временно однопутных перегонов за счёт увеличения пакетности грузовых поездов, интервального регулирования движения поездов или отклонения грузовых поездов на параллельные ходы;
- выполнение ремонтных и подготовительных работ «с поля»;

- соединение поездов на период пропуска в «окно»;
- применение универсальных диагностических автоматизированных комплексов по оценке состояния объектов инфраструктуры;
- устройство временных путевых постов, укладка диспетчерских съездов.

10.2.5. Дирекциями управления движением осуществляется диспетчерское руководство движением поездов, выполняется мониторинг и оперативный контроль за соблюдением «окон». По окончании текущих суток проводится анализ выполнения планов предоставления «окон» и графика движения поездов (ГДП).

Контроль проведения «окон» осуществляется на центральном, региональном и линейном уровне управления: станциях и инфраструктурных подразделениях (ПЧ, ШЧ, ЭЧ и т.д.) с использованием автоматизированной системы планирования и контроля проведения «окон» в целях соблюдения установленных нормативов, в том числе:

- выполнения работ в соответствии с утвержденным календарным планом-графиком предоставления «окон»;
- выполнения вариантных графиков движения поездов;
- выполнения норм выработки в «окно».

Центральная дирекция управления движением осуществляет контроль за использованием «окон», реализует решения по оптимизации технологии поездной работы, использованию вариантных графиков движения поездов.

Центральная дирекция инфраструктуры осуществляет контроль за соблюдением плана-графика предоставления «окон», сроков действия и отмены предупреждений об ограничении скорости движения поездов, выполнением технологических процессов при производстве ремонтных работ.

На железных дорогах планирование, организацию, проведение и контроль использования «окон» осуществляют оперативные штабы (группы).

10.3. Технология взаимодействия дирекций в процессе обслуживания инфраструктуры

10.3.1. Взаимодействие дирекций инфраструктуры и управления движением в процессе обслуживания объектов инфраструктуры и поддержания требуемых параметров ее функционирования осуществляется в соответствии с техническими и технологическими нормативами соответствующих инструкций и регламентов, а также графиком движения поездов и технологическими процессами работы железнодорожных станций.

Дирекциями инфраструктуры и управления движением осуществляется совместно оперативный контроль фактического предоставления технологических «окон», выполнения работ в технологическое «окно», своевременного открытия перегонов.

Каждый случай нарушения установленного порядка работы и продолжительности предоставленного технологического «окна» расследуется с

разработкой организационно-технических мер по рациональному использованию технологических «окон».

При возникновении технических или технологических сбоев в инфраструктуре и подвижном составе, вызывающих необходимость смещения «окна», должны быть немедленно приняты корректирующие меры, в соответствии с положениями Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, Инструкции по оперативному планированию поездной и грузовой работы железных дорог, Инструкции о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД».

10.3.2. В ходе проведения комиссионных осмотров станций дирекций управления движением и инфраструктурой взаимодействуют в осмотре сооружений, устройств и служебно-технических зданий железнодорожной станции, а также стрелочных переводов на главных и приемо-отправочных путях.

Для своевременного устранения неисправностей технических устройств, выявленных при проведении комиссионного осмотра станции, диспетчерами дистанций пути, СЦБ, электроснабжения, региональных центров связи через автоматизированную систему комиссионного месячного осмотра (АС КМО), а при ее отсутствии - через дежурного по станции или начальника станции осуществляется оперативный ежедневный контроль.

О неисправностях технических устройств, устранение которых по независящим от станции или дистанций пути, СЦБ, электроснабжения, региональных центров связи причинам в установленные сроки устранить не удастся, в журнале осмотра формы ДУ-46 делается особая запись. При этом председатель комиссии и руководитель соответствующего подразделения немедленно направляют совместную телеграмму заместителю начальника железной дороги по региону.

Заместитель начальника железной дороги по региону в суточный срок после получения такой телеграммы издает приказ о проведении мероприятий по восстановлению нормальной работы технических устройств (с указанием сроков и ответственного исполнителя ремонтных работ) и, при необходимости, о закрытии на этот период станционных путей или стрелочных переводов для движения поездов и производства маневров.

В журнале осмотра станции формы ДУ-46, в том числе в электронном виде в АС КМО, указывается установленный дирекцией инфраструктуры срок устранения неисправностей технических устройств станции и фамилия лица, ответственного за устранение этих неисправностей.

Детальный порядок взаимодействия дирекций в ходе проведения комиссионных осмотров объектов инфраструктуры станций и устранения выявленных недостатков изложен в Положении об организации и проведении комиссионного месячного осмотра железнодорожной станции на железных дорогах ОАО «РЖД». Дополнительные особенности проведения комиссионных осмотров объектов инфраструктуры станций, возникающие в связи с

объективными различиями технологических процессов на железных дорогах, излагаются в соответствующих нормативно-регламентирующих документах конкретной железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Каждый член комиссии (представитель подразделения дирекции инфраструктуры) при проведении комиссионного осмотра под председательством начальника станции несет личную ответственность за качество осмотра и полноту выявления неисправностей по своему хозяйству.

10.3.3. В период подготовки и организации работы в зимних условиях дирекции управления движением и инфраструктуры, а также службы железных дорог взаимодействуют в вопросах подготовки объектов и персонала, очистке стрелочных переводов и путей от снега.

В сложных зимних условиях, для обеспечения пропуска вагонопотока и своевременной расчистки путей и территорий станций от снега, оперативный штаб по снегоборьбе железной дороги может привлекать необходимые машины и механизмы, имеющиеся в распоряжении всех подразделений железной дороги и других филиалов ОАО «РЖД».

Обеспечение инструментом и инвентарем, выделение сигналистов и проведение целевых инструктажей привлекаемых к работе по снегоборьбе работников второй очереди возлагается на эксплуатационные подразделения путевого хозяйства дирекции инфраструктуры.

Ответственность за своевременную очистку от снега закреплённых участков производства работ и соблюдение требований охраны труда дирекций возлагается на руководителей соответствующих подразделений дирекций.

Детально порядок взаимодействия в рамках организации работ бригад второй очереди по очистке путей и стрелочных переводов от снега изложен в нормативном документе «Регламент взаимодействия между железными дорогами, другими филиалами ОАО «РЖД», дочерними и зависимыми обществами на период организации снегоборьбы с привлечением рабочей силы второй очереди».

10.4. Взаимодействие по вопросам контроля технического состояния вагонов

10.4.1. Контроль технического состояния вагонов начинается в пути следования.

При наличии на перегоне аппаратуры КТСМ или других средств контроля технического состояния вагонов, осмотрщик получает от оператора пункта технического обслуживания (ПТО) информацию о времени прибытия поезда, пути его приема, данные о расположении в составе вагонов с греющимися буксами, или другими неисправностями. Конкретный порядок приема поездов на станцию с неисправными вагонами на станцию отражается в техническо-распорядительном акте станции и местной инструкции.

Неисправными считаются вагоны, которые по своему техническому состоянию не могут быть допущены к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования и требуют ремонта или исключения из инвентаря.

Неисправность вагона устанавливается работниками вагонного хозяйства или другими работниками, на которых приказом возложены обязанности по техническому обслуживанию вагонов.

Порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и уведомления об их готовности, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет ПТО, устанавливается железнодорожной администрацией или владельцем инфраструктуры.

Техническое обслуживание и ремонт вагонов производится в соответствии с технологическим процессом работы ПТО, станции и графиком движения поездов и производится смотровыми вагонными бригадами (осмотрщиками вагонов и слесарями по ремонту подвижного состава).

10.4.2. При обнаружении неисправностей, требующих отцепки вагона, осмотрщик наносит меловую разметку, сообщает по телефону или радиосвязи оператору ПТО объем ремонта, выписывает в двух экземплярах уведомление формы ВУ23М (ВУ-23) и передает дежурному по станции и оператору ПТО. При оформлении уведомления ВУ-23М (ВУ-23) вводится сообщение 1353 в АБД ПВ с соответствующим кодом (кодами) неисправности, согласно классификатора неисправностей. При обнаружении поврежденного вагона, дополнительно составляется акт формы ВУ-25.

По окончании технического обслуживания вагонов осмотрщик сообщает оператору ПТО о технической готовности поезда с последующей росписью старшего осмотрщика вагонов в книге формы ВУ-14. На станциях, где нет оператора ПТО, такое извещение передают дежурному по станции.

При отправлении поезда осмотрщик головной группы, производивший опробование тормозов, находится на островке безопасности и осматривает движущиеся вагоны поезда, контролируя техническое состояние ходовых частей, тормозного оборудования и автосцепных устройств. Доклад, о результатах осмотра поезда и наличии сигнала ограждения на хвостовом вагоне, передается по имеющейся связи оператору ПТО, а при обнаружении неисправностей по радиосвязи машинисту локомотива через дежурного по станции для остановки поезда.

Решение о возможности использования вагона под погрузку или необходимости производства вагону очередного планового вида ремонта, осмотрщик вагонов принимает, руководствуясь данными трафарета на кузове вагона и данными справок с РГОЦ железной дороги, получаемых у оператора ПТО, а при отсутствии данной должности, у дежурного по станции.

Все вагоны перед подачей под погрузку предъявляются работниками станции к техническому обслуживанию с указанием пункта, железной дороги, государства назначения, государства-собственника, наименования груза и записью об этом в книге предъявления вагонов формы ВУ-14

10.4.3. Технология управления смотровыми вагонными бригадами (СВБ) учитывает:

- схемы и длины участков гарантийного безопасного проследования поездов;
- централизованное управление СВБ в границах участков их гарантийной ответственности безопасного проследования поездов;
- соблюдение единых технологий и методического обеспечения процессов планирования, бюджетирования и контроля;
- строгое выполнение: технологических норм и нормативов, содержащихся в нормативном графике движения и плане формирования поездов, технологических процессах работы станций, ПТО и эксплуатационных вагонных депо; планов эксплуатационной работы подразделений ОАО «РЖД»;
- обеспечение безопасности движения и охраны труда работников, связанных с эксплуатационной работой;
- организацию труда, расстановку и взаимодействие работников, связанных с техническим обслуживанием вагонов.

В целом технологический процесс представляет собой систему организации работы смотровых вагонных бригад, предусматривающую:

- порядок и продолжительность технического обслуживания вагонов на станциях;
- нормирование времени на выполнение каждой операции, а также организацию труда, расстановку и взаимодействие работников, связанных с техническим обслуживанием вагонов.

10.4.4. Технология установления потребности в СВБ на расчетный год предусматривает выполнение следующих пяти этапов.

Первый этап. Центральная дирекция управления движением рассчитывает среднесуточное за год количество поездов, проходящих на станциях с ПТО. Результаты расчетов предоставляются в Центральную дирекцию инфраструктуры.

Второй этап. Центральная дирекция инфраструктуры прогнозирует на расчетный год число СВБ явочного штата.

Третий этап. региональная дирекция инфраструктуры рассчитывает коэффициент, учитывающий замещение СВБ, находящихся в очередных отпусках, больных и др., а также устанавливает средний состав СВБ. Установленные нормативы утверждаются руководством Центральной дирекции инфраструктуры, после чего передаются Центральной дирекции управления движением.

Четвертый этап. После рассмотрения результатов расчета и их согласования с ЦЭУБ, руководство Центральной дирекции инфраструктуры утверждает для каждой региональной дирекции инфраструктуры план-задание на содержание СВБ. Утвержденные планы-задания передаются в региональные дирекции инфраструктуры.

Пятый этап. Установленные Центральной дирекцией инфраструктуры для каждой региональной дирекции инфраструктуры планы-задания на

потребность в СВБ распределяются по эксплуатационным вагонным депо региональной дирекцией инфраструктуры. Установленные нормы содержания явочного и списочного штата СВБ по эксплуатационным вагонным депо утверждаются руководством Региональной дирекции инфраструктуры.

10.4.5. Нормирование работы смотровых вагонных бригад при составлении месячных технических норм эксплуатационной работы подразделений предусматривает:

- определение среднесуточного числа СВБ на станциях производства технического обслуживания и пунктах подготовки вагонов к перевозкам;
- расчет явочного штата СВБ на станциях производства технического обслуживания и пунктах подготовки вагонов к перевозкам;
- составление именных графиков работы СВБ с учетом контингента для замещения отсутствующих работников и с учетом коэффициента сменности. Явочный штат СВБ устанавливается исходя из среднесуточных планируемых на месяц размеров движения в зависимости от нормы времени, необходимой на техническое обслуживание одного вагона.

Технология месячного нормирования работы СВБ в магистральном грузовом движении предусматривает выполнение следующих трех этапов.

Первый этап. Региональная дирекция инфраструктуры рассчитывает на планируемый месяц среднесуточное число и явочный штат СВБ по пунктам их приписки. Результаты расчетов согласовываются с руководством Региональной дирекцией управления движением, после чего нормативы передаются на исполнение в эксплуатационные вагонные депо.

Второй этап. Эксплуатационными вагонными депо совместно со станциями осуществляется расчет нормативов времени, необходимых для организации работы СВБ в планируемом месяце. Установленные нормативы времени на техническое обслуживание вагонов рассматривается региональными дирекциями инфраструктуры и управления движением, согласовывается и утверждается руководством региональной дирекции инфраструктуры, после чего передается на исполнение эксплуатационным вагонным депо.

Третий этап. При необходимости эксплуатационными вагонными депо составляются именные графики работы СВБ, которые после утверждения руководством депо передаются исполнителям (начальнику (мастеру) ПТО, ППВ).

10.4.6. Оперативное управление работой смотровых вагонных бригад направлено на качественное выполнение плана перевозок по условию обеспеченности своевременного технического обслуживания поездов на станциях с минимальными эксплуатационными затратами, а также соблюдение законодательства по труду и отдыху смотровых вагонных бригад.

Варианты разрабатываемых оперативных планов управления СВБ должны удовлетворять технологическим и ресурсным ограничениям, определяемым на основе технических норм эксплуатационной работы на месяц,

нормативов графика движения, а также особенностей организации эксплуатационной работы в планируемом периоде.

Основными задачами оперативного управления СВБ являются:

а) определение потребности в СВБ для обеспечения установленных размеров грузового (в том числе в вывозном и передаточном движении) и пассажирского движения;

б) план выдачи СВБ под обрабатываемый поезд для каждого линейного подразделения (эксплуатационного вагонного депо).

10.5. Взаимодействие в ходе передислокации неисправных вагонов на станции примыкания к участкам текущего ремонта и подачи вагонов на ремонтные пути

10.5.1. Неисправность грузовых вагонов, которые по своему техническому состоянию не могут быть допущены к эксплуатации на железнодорожные пути общего пользования, устанавливается работниками вагонного хозяйства дирекций инфраструктуры.

Документом, удостоверяющим неисправное состояние вагона, является уведомление на ремонт грузового вагона формы ВУ-23М, которое является основанием для зачисления вагона в категорию неисправных. Уведомление формы ВУ-23М выписывается на все грузовые вагоны, не отвечающие по своему техническому состоянию требованиям «Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации, требованиям Положения о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов»

10.5.2. При пересылке неисправных вагонов к месту ремонта с промежуточной станции, помимо формы ВУ-23М, специалисты дирекции инфраструктуры оформляют сопроводительный листок формы ВУ-26М и/или акт о повреждении вагона формы ВУ-25М (в случае, если вагон поврежден и направляется в плановый ремонт на вагоноремонтные предприятия (подразделения филиалов ОАО «РЖД», дочерних зависимых обществ (ДЗО) ОАО «РЖД», сторонние организации). При организации пересылки со станций порожних частных вагонов в ремонт операторами железнодорожного подвижного состава учитывается наличие согласия на прием в ремонт вагоноремонтного предприятия и технические возможности станции его нахождения.

Дирекция инфраструктуры предоставляет данные документы в дирекцию управления движением, которая организует подачу вагона для производства работ, указанных в уведомлении формы ВУ-23М, со станционных путей на пути структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД», ДЗО ОАО «РЖД», сторонних организаций, включая специализированные станционные ремонтные пути, либо на железнодорожные пути необщего пользования в порядке, определяемом местной инструкцией или соответствующим договором с оператором железнодорожного подвижного состава.

Подача вагона оформляется памяткой приемосдатчика дирекции управления движением на подачу и уборку вагонов – формы ГУ-45ВЦ.

Переданный на железнодорожные пути необщего пользования неисправный вагон снимается с учета наличия неисправных и числится в парке вне распоряжения дирекции инфраструктуры на основании памятки формы ГУ-45ВЦ.

Все вагоны нерабочего парка, отправляемые в ремонт, а также к местам исключения из инвентаря или разделки в металлолом, в обязательном порядке должны быть подготовлены к безопасному проследованию на пунктах технического обслуживания вагонов или других структурных подразделениях дирекции инфраструктуры.

Если техническое состояние вагона не отвечает условиям безопасной передислокации, вагон направляется на ближайший пункт текущего отцепочного ремонта для подготовки к передислокации по путям общего пользования к месту проведения планового ремонта. Отправка также организуется работниками дирекции управления движением на основании полученных от работников дирекции инфраструктуры уведомлений форм ВУ-23М, ВУ-26М, а также акта о безопасном проследовании с учетом требуемых ограничений до станции, на которой расположен пункт текущего отцепочного ремонта.

Передислокация вагонов нерабочего парка, требующих проведения текущего ремонта в объеме ТР-1, ТР-2, организуется дирекциями управления движением на условиях, определенных дирекциями инфраструктуры в соответствии с требованиями «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации», на основании уведомлений форм ВУ-23М, ВУ-26М и акта о безопасном проследовании вагона.

В рамках данных операций дирекция инфраструктуры несет ответственность за своевременный перевод грузовых вагонов в категорию неисправных при достижении ими нормативного пробега или межремонтного срока для проведения плановых видов ремонта, а также подлежащих плановому ремонту, независимо от их технического состояния, согласно распоряжению ОАО «РЖД» «О системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов», включая надлежащее документальное оформление. Дирекция управления движением, в свою очередь, несет ответственность за своевременную подачу и уборку вагонов в соответствии с информацией, получаемой от дирекции инфраструктуры.

11. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЕДИНОГО СЕТЕВОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА ПЕРЕВОЗОК

11.1. Информационное обеспечение единого сетевого технологического процесса перевозок включает реализацию комплекса взаимодействующих автоматизированных систем и баз данных, обеспечивающих информационную поддержку по всем элементам организации перевозочного процесса в ОАО «РЖД» и взаимодействие с грузоотправителями, грузополучателями, операторами железнодорожного подвижного состава.

Комплекс автоматизированных систем обеспечения ЕСТП решает следующие основные задачи:

- прогнозирование и планирование на предстоящий год, квартал, месяц объемов перевозок грузов, сбалансированных с возможностями инфраструктуры ОАО «РЖД» и объемами ремонтных и строительно-монтажных работ;
- планирование и нормирование технологических элементов перевозочного процесса; согласование объемов и маршрутов перевозки грузов и порожних вагонов во взаимодействии с грузоотправителями, операторами железнодорожного подвижного состава, и владельцами железнодорожных путей необщего пользования, пунктами перевалки, иностранными железными дорогами с учетом технических и технологических возможностей инфраструктуры;
- оперативное управление и мониторинг перевозочного процесса;
- ведение статистической и оперативной отчетности по показателям перевозочного процесса.

11.2 Прогнозирование и планирование перевозок грузов и перемещения порожних вагонов производится с использованием информационных данных о вагонных парках, их дислокации, тяговых ресурсах, долгосрочных договорах об организации перевозок грузов, состоянии и развитии пропускной способности объектов инфраструктуры (участков, технических и грузовых станций), математических средств моделирования и прогнозирования перевозочного процесса; количества операторов железнодорожного подвижного состава и технологии их работы, особенно на участках и станциях с ограниченной пропускной и перерабатывающей способностью.

В процессе оценки инфраструктурных возможностей производится моделирование хода перевозочного процесса на сетевом уровне.

11.3. Согласование объемов и маршрутов перевозки грузов и порожних вагонов во взаимодействии с грузоотправителями, операторами железнодорожного подвижного состава, и владельцами железнодорожных путей необщего пользования, пунктами перевалки, иностранными железными дорогами с учетом технических и технологических возможностей инфраструктуры предусматривает:

согласование заявок грузоотправителей на погрузку в объемах, соответствующих возможностям инфраструктуры и выгрузочным способностям грузополучателей;

- мониторинг состояния и загрузки инфраструктуры с определением наиболее загруженных элементов инфраструктуры;
- согласование порожних рейсов вагонов в объемах, соответствующих возможностям инфраструктуры;
- предоставление перевозчику грузоотправителями и операторами железнодорожного подвижного состава заявок на планируемый месяц перевозок грузов и логистических схем перемещения порожних вагонов на месяц.

11.4. Планирование и нормирование технологических элементов перевозочного процесса осуществляется с использованием автоматизированных систем:

- разработки и актуализации графика движения поездов;
- расчета и актуализации плана формирования поездов;
- разработка плана отправительской маршрутизации;
- технического нормирования эксплуатационной работы;
- планирования и нормирования тяговых ресурсов и локомотивных бригад;
- расчета и актуализации технологических нормативов выполнения операций на путях общего и необщего пользования.

11.5. Согласование объемов и маршрутов перевозки грузов и порожних вагонов во взаимодействии с грузоотправителями, операторами железнодорожного подвижного состава, и владельцами железнодорожных путей необщего пользования, пунктами перевалки, иностранными железными дорогами с учетом технических и технологических возможностей инфраструктуры осуществляется с использованием информационных систем ОАО «РЖД» во взаимодействии с информационными системами участников перевозочного процесса.

Работа ОАО «РЖД» с крупными клиентами, имеющими свои информационные системы, осуществляется посредством взаимодействия по схеме АСУ клиента – АС ЭТРАН, что позволяет в автоматическом режиме передавать необходимую информацию из первой системы во вторую при подготовке перевозочных документов и получать данные о погрузке в режиме реального времени.

Безбумажная технология на основе взаимодействия автоматизированных систем реализована также для перевозки порожних вагонов в сообщениях с Финляндией и Латвией, ведется подготовка к внедрению в технологию взаимодействия с железнодорожными администрациями Литвы, Белоруссии, Украины.

По разработанному ОАО «РЖД» программному комплексу предусматривается электронное взаимодействие с ФТС России по операции «убытие» с пограничных станций Таможенного союза: Посинь, Бусловская, Светогорск, Наушки.

11.6. Оперативное управление и мониторинг перевозочного процесса осуществляется на основе единой информационной базы с использованием автоматизированных систем управления: вагонными и локомотивными парками, поездной, местной и станционной работой, использованием локомотивных бригад; автоматизированных систем ведения и анализа исполненного графика движения поездов и станционных технологических процессов.

Управление и мониторинг перевозочного процесса осуществляется по каждому объекту единого технологического процесса, включая:

- соблюдения технологических параметров договоров на перевозку грузов и порожних вагонов;
- контроль выполнения плана перевозок и погрузки по грузоотправителям;
- наличие и дислокация парков груженых и порожних вагонов;
- дислокация, состояние и наличие локомотивов и локомотивных бригад;
- выполнение норм простоя вагонов на станциях, в ремонте.

11.7. Ведение статистической и оперативной отчетности по показателям перевозочного процесса осуществляется на основе государственных, отраслевых и корпоративных методических требований, реализованных в информационных системах ОАО «РЖД».

11.8. ОАО «РЖД» в рамках единого технологического процесса грузовых перевозок предоставляет грузоотправителям, грузополучателям и операторам железнодорожного подвижного состава информационные услуги в соответствии с параметрами договоров на информационное обслуживание, долгосрочных договоров об организации перевозок грузов, договоров ОАО «РЖД» с операторами железнодорожного подвижного состава.

12. ТЕХНОЛОГИЯ АНАЛИЗА ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

12.1. Целью анализа эксплуатационной работы является оценка качества работы филиалов и их структурных подразделений по освоению объема перевозок, выполнению технических норм, графика движения поездов. В результате анализа выявляют отклонения от заданий и норм, устанавливают причины и намечают меры по их устранению, а также по ликвидации затруднений. В ходе анализа оценивают эффективность принятых мер для выполнения установленных заданий. При этом полученные показатели сопоставляют не только с плановыми нормами, но и с нормами, скорректированными в соответствии с фактическим объемом работы, а также с данными о выполнении этих показателей за предыдущий период текущего года или соответствующий период прошлого года.

Анализ эксплуатационной работы должен иметь комплексный характер и учитывать взаимосвязь показателей деятельности филиалов. Так, при проведении анализа обеспечения плана погрузки рассматривается динамика изменения рабочих парков вагонов, местная работа, выполнение планов по выгрузке и использованию порожних вагонов, размеры передачи по междорожным стыкам, влияние инфраструктурных и тяговых ограничений и другие факторы.

12.2. Работа структурных подразделений филиалов оценивается по совокупности отчетных и статистических показателей, характеризующих эксплуатационную работу по уровням управления: центральный (сетевой), региональный (на территории железной дороги) и линейный за отчетный период (сутки, месяц, год).

По каждому из функциональных областей управления выполняются следующие основные виды анализа.

В области управления тяговыми ресурсами:

на центральном уровне управления -

оперативный анализ использования локомотивов и рабочего времени локомотивных бригад по регионам и в целом по сети, а также по решающим участкам обращения локомотивов, расположенных в границах 2-х и более регионов;

на региональном уровне управления -

оперативный анализ использования локомотивов и рабочего времени локомотивных бригад в целом по региону и по решающим участкам обращения локомотивов и работы локомотивных бригад /;

на линейном уровне управления –

оперативный анализ использования локомотивов и рабочего времени локомотивных бригад.

В области регулирования размещения погрузочных ресурсов на инфраструктуре общего пользования:

на центральном уровне управления -

оперативный анализ показателей выполнения заявок на перевозку и использования вагонов ;

анализ выполнения ГДП и ПФП при передислокации парков порожних вагонов ;

на региональном уровне управления -

анализ обеспечения заявок на погрузку с выявлением причин необеспечения заявок;

на линейном уровне управления –

поэлементный анализ простоя порожних вагонов на станциях;

анализ учетной карточки формы ГУ-1;

В области планирования, нормирования и управления поездной работой:

на центральном уровне управления -

выполнение заданий:

- по участковой и маршрутной скорости;

- по передаче поездов и локомотивов по полигонам управления

выполнение графика движения пассажирских, пригородных и грузовых поездов;

на региональном уровне управления –

выполнение планов передачи вагонов, поездов и локомотивов;

выполнение графика движения пассажирских, пригородных и грузовых поездов;

выполнение нормативов простоя вагонов- по сортировочным станциям;

отказы технических средств, приведшие к сбоям в эксплуатационной работе;

соблюдение режима работы локомотивных бригад;

выполнение нормативов использования локомотивов (производительность, пробег, вес поезда, участковая скорость);

на линейном уровне управления –
*выполнение норм простоя вагонов по элементам;
выполнение накладного времени локомотивных бригад от контрольного поста до отправления и от прибытия до контрольного поста;
причины задержек поездов по отправлению со станции.*

В области управления местной работой:

на центральном уровне управления -
оперативный анализ количественных и качественных показателей местной работой на регионах сети; анализ выполнения сроков доставки вагонов;

на региональном уровне управления –
анализ выполнения погрузки и выгрузки, развоза и передачи местных вагонов;

анализ выполнения ГДП и ПФП при назначении местных поездов ;

анализ использования вывозных и маневровых локомотивов;

на линейном уровне управления –

поэлементный анализ простоя местных вагонов на станциях;

анализ исполненной местной работы диспетчерской сменой.

12.3. Анализ эксплуатационной работы подразделяется на два вида: оперативный (текущий) и периодический.

При оперативном анализе внимание сосредотачивают на главных аспектах работы за истекшие сутки, поэтому он носит характер разбора результатов работы подразделения (района управления ДЦУП, в целом ДЦУП, дирекции, железной дороги в целом) и выполняется ежедневно.

Оперативный анализ проводится по графикам исполненного движения поездов, данным суточной отчетности, оперативным данным за истекшие сутки и другим материалам. В частности, проверяется выполнение плана погрузки, задания по выгрузке, норм приема и сдачи поездов и вагонов, заданий по сдаче порожних вагонов, графика движения поездов, норм оборота вагона, маршрутной скорости поездов, а также использование локомотивного парка, вагонов, находящихся под управлением ОАО «РЖД», и вагонного парка компаний – операторов железнодорожного подвижного состава.

Особое внимание уделяется обеспечению безопасности движения и выполнению Правил технической эксплуатации железных дорог.

Главная задача оперативного анализа — выявление недостатков и упущений, мешающих нормальному ходу работы; соблюдение графика движения поездов и плана-графика предоставления «окон» для ремонта инфраструктуры, предупреждение потенциальных затруднений в поездной работе, обеспечение выполнения плана в последующие сутки.

Периодический анализ проводится за определенный период: год, месяц, декаду, неделю, пятидневку и т.п. Он может быть общим и целевым. Общий анализ выполняется, как правило, ежемесячно, при этом рассматриваются все основные аспекты эксплуатационной работы:

выполнение плана погрузки и нормы выгрузки, всех технических норм передачи вагонов, регулировочных заданий, содержания рабочего парка вагонов, находящихся под управлением ОАО «РЖД», и эксплуатируемого парка локомотивов, показателей использования подвижного состава и т.д.;

выполнение графика движения поездов и плана формирования, включая план отправительской и ступенчатой маршрутизации;

выполнение качественных показателей, включая участковую скорость и производительность локомотива в грузовом движении;

эксплуатационная обстановка в подразделении за отчетное время (наличие и размещение парков подвижного состава, поездное положение);

себестоимость перевозок и производительность труда;

состояние безопасности движения.

При целевом периодическом анализе более детально рассматриваются отдельные аспекты эксплуатационной работы из вышеперечисленных. Анализируется также рентабельность перевозок, обеспеченность персоналом, эффективность его использования, трудовая и производственная дисциплина.

Исходными для анализа эксплуатационной работы являются данные о фактически выполненных количественных и качественных показателях, которые отображены в утвержденных формах статистического учета и отчетности за отчетный период, и сведения о задержках поездов и вагонов по различным причинам на всех грузовых, технических, пассажирских станциях и участках дороги.

12.4. Анализ выполнения технических норм по железной дороге, дирекции, региону железной дороги и линейным предприятиям проводится с целью определения уровня выполнения установленных нормативов, выявления причин невыполнения, разработки мероприятий по их устранению, выявления имеющихся резервов для перевыполнения установленных норм, а также определения эффективности влияния на эксплуатационную работу реализованных проектов повышения пропускной и перерабатывающей способности участков и станций.

12.5. При анализе количественных показателей (погрузка, выгрузка, прием и сдача вагонов, регулировочное задание) фактические данные сопоставляют с плановым заданием и техническими нормами и оценивают как за отчетные сутки (смену), так и нарастающим итогом.

Выполнение качественных показателей (оборот вагона, рейс, участковая скорость, время простоя вагонов в ожидании подачи (уборки) на пути необщего пользования, под одной грузовой операцией, простоя на технических станциях и др.) должно сопоставляться с техническим планом. Анализу подлежат все этапы, которые проходит вагон в ходе выполнения перевозочного процесса: движение по участкам, работа на технических и грузовых станциях. Поскольку многие качественные показатели (оборот вагона, рейс, вагонное плечо и др.) не могут быть достаточно точно подсчитаны за конкретные сутки, анализ

выполнения качественных показателей производится по данным нарастающим итогом за требуемый период (декада, месяц).

12.6. Анализ выполнения на железной дороге плана погрузки грузов осуществляется на основании отчетных данных, формируемых в информационных системах ОАО «РЖД», отражающих выполнение плана погрузки дороги и регионов как в вагонах и тоннах, так и с разложением по родам грузов, родам подвижного состава и дорогам назначения грузов, в том числе с сопоставлением объемов погрузки грузов в аналогичном периоде прошлого года.

Для осуществления более подробного анализа выполнения плана погрузки Территориальным центром фирменного транспортного обслуживания (далее - ТЦФТО), по итогам работы за истекшие отчетные сутки, подготавливается «Анализ выполнения сводного заказа за сутки». В данном анализе отражается информация о невыполнении или перевыполнении станциями и предприятиями принятых заявок на перевозку грузов, установленного технического плана погрузки (в вагонах и тоннах), с указанием конкретных причин отклонений к планам. Анализ выполнения сводного заказа за сутки предоставляется в диспетчерский центр управления перевозками, диспетчерам по регулированию вагонных парков, заместителю начальника диспетчерского центра по местной работе и в отдел грузовой работы службы движения, которые на их основе принимают необходимые оперативные меры по продвижению порожних вагонов различных собственников для обеспечения выполнения плана погрузки.

В дирекции управления движением ежемесячный, квартальный, годовой учет погрузки грузов на территории железной дороги и ее регионам, в том числе по выделенной номенклатуре грузов, осуществляется отделом грузовой работы службы движения. По отдельным указаниям руководителей Дирекции отдел грузовой работы во взаимодействии с ТЦФТО осуществляет ежесуточный анализ и учет выполнения плана погрузки, подхода под погрузку порожних вагонов к выделенным станциям и наиболее крупным грузоотправителям.

Определяется наличие порожних вагонов, находящихся под управлением ОАО «РЖД», по роду подвижного состава к началу анализируемых суток, число вагонов, прибывших из других районов управления или с железнодорожных станций своего района, выгрузка вагонов на данной железнодорожной станции и станциях своего района управления, своевременный развоз порожних вагонов и подача их на железнодорожные пути необщего пользования, в том числе в срок, обеспечивающий погрузку в текущие сутки, или с опозданием; выясняется, были ли срывы подачи вагонов под погрузку.

В числе причин невыполнения норм погрузки анализируются:

- недостаток порожних из-за недостаточного поступления их на железную дорогу или недостаточных объемов выгрузки, в результате чего парк порожних не пополняется до необходимых размеров за счет местного груза;

- неудовлетворительная маршрутная скорость продвижения маршрутов из порожних вагонов. В этом случае должны быть установлены причины замедления, зависящие от недостатков в организации движения поездов, формировании поездов на сортировочных станциях или инфраструктурные ограничения;

- непредъявление грузов отправителями в соответствии с принятым планом. При этом в анализе указываются грузоотправители, допустившие наибольший недогруз, и причины недогруза.

12.7. Для осуществления более подробного анализа выполнения плана выгрузки вагонов в дирекциях управления движением по итогам работы за истекшие сутки, подготавливается анализ фактической выгрузки вагонов за отчётные сутки, в том числе по крупным станциям и роду подвижного состава, с указанием причин несвоевременной разгрузки вагонов.

Планирование объемов выгрузки вагонов на предстоящие сутки осуществляется руководителями ДЦУП и дирекций управления движением в соответствии с «Инструкцией по оперативному планированию поездной и грузовой работы железных дорог».

Оперативный контроль выполнения железнодорожными станциями плана выгрузки вагонов в период смен и текущих суток осуществляется диспетчерами по регулированию вагонных парков районов управления местной работы ДЦУП дирекции управления движением.

При анализе выполнения нормы выгрузки рассматриваются размеры выгрузки, скорость продвижения вагонов с местным грузом, время их оборота, соблюдение технологии станциями, с определением степени влияния этих факторов на невыполнение задания по выгрузке. Кроме того, выясняется, не увеличились ли вагонопотоки под выгрузку на отдельные станции, достаточно ли технического оснащения станций и путей необщего пользования для освоения объемов выгрузки.

В числе причин, вызвавших невыполнение нормы выгрузки, рассматриваются:

- недостаток местного груза в результате недогруза или несвоевременного поступления местного груза под выгрузку с других железных дорог;

- неудовлетворительный развоз местного груза по станциям назначения, в частности, из-за недостатков в планировании поездной работы и организации работы сборных, вывозных и передаточных поездов, недостаточности маневровых средств, нарушений в выполнении норм продолжительности технологических операций с местными вагонами на станциях;

- низкий уровень организации выгрузки на путях необщего пользования по вине грузополучателей.

В анализе должно быть отражено выполнение плана погрузки по периодам суток и в течение месяца с отражением неравномерности грузовой работы для рассмотрения причины, вызвавших нарушение ритма в работе.

Диспетчер по местной работе района управления ДЦУП анализирует работу сборных, вывозных, передаточных поездов и диспетчерских локомотивов. Если не было нарушений в их работе, рассматривается ритмичность подачи вагонов под выгрузку на станциях, обеспеченность фронтов рабочей силой и механизмами, свобода складских помещений, простои под грузовыми операциями.

Эти данные содержатся в графиках работы маневрового (станционного) о диспетчера железнодорожной станции.

Анализ выполнения задания по выгрузке по контрольным предприятиям и по вагонам собственников производится так же, как и анализ по железнодорожной станции в целом.

12.8. Анализ выполнения норм приема и сдачи поездов и вагонов производится по данным отчета формы ДО-1, которые сравниваются с техническими нормами и оперативным планом приема и сдачи вагонов по району управления ДЦУП и дирекции, железной дороге в целом.

Анализ приема поездов и вагонов проводится на уровне ДЦУП. При этом обращается внимание на своевременное формирование поездов на сортировочных станциях, их пропуск, а также движение транзитных поездов по участкам и техническим станциям. Для анализа сдачи вагонов по стыковым пунктам рассматривается ввоз транзитных вагонов, погрузка на выход и сдача порожних вагонов, находящихся под управлением ОАО «РЖД», по регулировочному заданию. Данные формируются в автоматизированном режиме по форме отчета формы ДО-15. Далее анализируется продвижение этих вагонопотоков к стыковому пункту путем анализа выполнения нормы оборота вагона данной категории.

Передача груженых вагонов по междорожным стыкам должна сопоставляться с наличием транзита, а передача порожних вагонов с наличием их на железной дороге. Выполнение размеров отправления поездов со станций сопоставляется с наличием парка, распределенным по направлениям.

В случае невыполнения установленных размеров движения анализируется:

- расположение транзита внутри железной дороги;
- ограничение приема поездов смежной дирекцией, а также отсутствие или несвоевременная выдача локомотивов для вывоза поездов со стыковых станций;
- качество работы сортировочных станций по расформированию и формированию поездов;
- соотношение количества вагонов в готовых поездах и неорганизованных составах;
- обеспечение размеров движения локомотивным парком, соответствие эксплуатируемого парка локомотивов рабочему парку вагонов, своевременность развертывания тяговых ресурсов при возрастании вагонопотоков, отказы в работе локомотивов, недостаток локомотивных

бригад, внеплановые заходы локомотивов на межпоездной ремонт в период гарантийного пробега;

- регулировку продвижения поездов и локомотивов;
- отцепку вагонов от готовых поездов;
- предоставление плановых и сверхплановых «окон» для ремонтно-путевых и строительно-монтажных работ и нарушения эффективности их использования, наличие предупреждений об ограничении скорости движения поездов;
- пропуск дополнительных пассажирских поездов и отвлечение локомотивов от грузового движения для вождения этих поездов.

12.9. Для анализа качества продвижения поездопотоков по назначениям дирекции управления движением сравнивают фактические значения времени, пробега и скорости с установленными ими нормативами маршрутной скорости движения поездов в целом и с разложением по элементам времени движения и простоя на маршруте. Выявляются отклонения по железной дороге, районам управления ДЦУП, диспетчерским участкам.

Продвижение поездов по участкам по декадным и месячным периодам анализируется также на основе отчетности о выполнении графика движения поездов, что позволяет определить долю вины причастных подразделений дирекции управления движением и подразделений других филиалов на полигоне железной дороги в нарушениях графика движения.

Задержки поездов в пути следования из-за отказов технических средств и неприема станциями анализируются в автоматизированном режиме с отнесением ответственности на причастные подразделения филиалов и службы железной дороги.

12.10. Анализ выполнения норм развоза и передачи местного груза осуществляется на основе технических норм и оперативного плана работы дирекции управления движением районов управления ДЦУП.

Объем местного груза к развозу определяется путем суммирования его наличия на подразделении на начало анализируемого периода, приема груженых вагонов под выгрузку с соседних железных дорог и районов управления ДЦУП, а также погрузки вагонов «себе под выгрузку». Затем анализируются своевременность формирования поездов на технических станциях, обеспечение их поездными локомотивами, пропуск поездов по станциям и участкам, погодные условия, в которых осуществлялась работа.

Исходной информацией для анализа выполнения норм передачи местного груза осуществляется в автоматизированном режиме на базе суточной отчетности форм ДО-1 и ДО-15.

Число местных вагонов для передачи на соседние районы управления ДЦУП определяется путем суммирования их наличия к началу отчетных суток, погрузки в адрес соседних районов управления ДЦУП и приема груженых вагонов (данные отчета ДО-15). Затем анализируются выполнение плана погрузки в адрес соседних районов управления и приема груженых вагонов, своевременное формирование поездов, продвижение вагонопотоков к пунктам

перехода, обеспеченность поездов локомотивами, условия, в которых осуществлялась работа подразделений (погодные условия, продолжительность «окон» для производства ремонтных работ и др.).

В состав учитываемых факторов входят:

- уменьшение погрузки или приема груженых под выгрузку на соседние районы управления, которое приводит к уменьшению числа вагонов для передачи местного груза и влияет на выполнение плана выгрузки соседними районами управления;

- отставленные от движения поезда в районах управления, которые затрудняют продвижение вагонопотоков и увеличивают сроки доставки их к месту назначения;

- избыточная насыщенность вагонами сортировочных станций и участков.

12.11. Анализ выполнения суточного и текущего плана грузовой работы ведётся дирекциями управления движением в форме таблиц с отражением запланированных и фактических значений числа, веса, рода и назначения вагонов по областям с указанием причин отклонения от плана. Производится анализ выполнения сводного заказа и выгрузки вагонов по обороту, выявляется необеспечение подвижным составом. Осуществляется контроль наличия по прибытию порожних вагонов на отчётные сутки. На 18-00 часов подводятся итоги грузовой работы. Результаты анализа используются руководством и специалистами дирекции, её подразделений и станций при решении вопросов корректировки технологии организации вагонопотоков, поездной и местной работы, ее экономической оценки, материального стимулирования работников диспетчерских и станционных смен.

12.12. Анализ выполнения плана отправления поездов своего формирования с сортировочных станций осуществляется в автоматизированном режиме. В состав анализа входят:

- время отправления поездов по плану и фактически;

- наличие на начало суток груженых вагонов на железной дороге назначением на данную сортировочную станцию в поездах и неорганизованных груженых вагонов;

- прием вагонов из других районов управления ДЦУП и соседних железных дорог назначением на сортировочную станцию;

- наличие вагонов на сортировочной станции на начало суток по назначениям плана формирования;

- наличие поездных локомотивов по эксплуатационным депо и участкам обращения;

- избыточная насыщенность вагонами сортировочной станции и поездами (вагонами) — участков района управления ДЦУП;

- число «брошенных» поездов в районе управления ДЦУП.

12.13. На железнодорожной станции выполняются следующие виды анализа: оперативные (сменные, суточные), периодические и целевые. Анализы работы должны содержать:

данные о фактически выполненных количественных и качественных показателях, оценку выполнения плановых норм, сопоставление значений выполненных показателей с их значениями за прошедший период; причины отклонения выполненных показателей от заданных, выявление имеющихся резервов и потерь (экономии) вагоно-часов по элементам технологии, затруднениям оперативного и технического характера, в том числе по причинам, зависящим от служб перевозок, локомотивного хозяйства, СЦБ и связи, пассажирского хозяйства, а также, если сортировочная станция является пограничной, от подразделений контрольных органов: таможенного, пограничного, санитарно-карантинного, иммиграционного, ветеринарного и фитосанитарного контроля; мероприятия по устранению недостатков в работе и улучшению технологии.

Сменные анализы проводятся по окончании дежурства начальником станции и его заместителями. При анализе устанавливается выполнение заданий на смену по приему и отправлению поездов, погрузке, выгрузке, сортировке и простоя вагонов, а также выполнение плана формирования и графика движения поездов, причины нарушения графика и задержек поездов на подходах по неприему станцией и выполнение других количественных и качественных показателей. Выясняются причины невыполнения норм, обеспечение безопасности движения поездов и техники личной безопасности.

В проведении сменных анализов участвуют представители локомотивного и вагонного хозяйств, механизированной дистанции погрузочно-выгрузочных работ, а в необходимых случаях - транспортных цехов предприятий, пути необщего пользования которых примыкают к железнодорожной станции, водного и автомобильного транспорта.

По итогам анализа дается оценка работы смены, производственных участков, технологических групп и отдельных работников, намечаются необходимые меры по предотвращению имеющихся нарушений. Результаты работы и оценка доводятся до сведения работников смены.

Анализ работы за сутки выполняется на станции в целях выявления допускаемых потерь в использовании мощностей сортировочных горок, путевого развития станции, путей необщего пользования, других элементов станции, причин (по службам) допущенного превышения простоя вагонов, неприема поездов и задержек их на подходах к станции, срывов поездов с графика и их отмены. В процессе анализа устанавливается выполнение следующих показателей (на двусторонних станциях - по каждой системе):

- число транзитных вагонов без переработки и с переработкой;
- число местных вагонов и число грузовых операций;
- простой транзитного вагона с переработкой и без переработки, часы;
- простой местного вагона, в т.ч. под одной грузовой операцией, часы;
- погрузка, выгрузка, вагоны, тонны;
- переработано на горке, вагоны;
- простой поездных (вывозных) локомотивов, минуты.

Для анализа работы станции за сутки с использованием данных соответствующих разделов графика исполненной работы и журналов учета работы горки и парков, ведется ежедневный учет:

- выполнения приведенных выше показателей работы станции;
- выполнения технологических норм простоя с указанием причин нарушения по вине служб;
- допускаемых потерь и полученной экономии вагоно-часов по элементам технологического процесса, в том числе по службам. При этом отдельно ведется учет потерь вагоно-часов по клиентуре из-за отсутствия груза, недостатка технических средств и емкостей. В случае затруднения такого учета потери показываются суммарно;
- потерь поезд-часов в связи с задержками поездов на подходах и со срывами поездов с графика, в том числе по вине подразделений всех хозяйств.

Результаты оперативных анализов регулярно рассматриваются руководителями станции и центра организации работы станций дирекций управления движением для принятия конкретных мер по ликвидации затруднений и недостатков в работе станции и предприятий различных хозяйств, обеспечивающих работу станции, а также для разработки мероприятий по обеспечению устойчивой работы станции.

Периодический анализ работы станции выполняется на основе сменных и суточных анализов, графиков исполненной работы станции и учетно-отчетных данных с целью разработки мер по улучшению работы станции. При этом анализу подлежат:

- график приема и отправления поездов и план формирования; выполнение заданных объемов грузовой работы;
- выполнение норм простоя транзитных вагонов с переработкой, без переработки, местного вагона, а также простоя вагона под одной грузовой операцией и на подъездных путях промышленных предприятий;
- выполнение норм времени на обработку поездов по прибытии, на расформирование, формирование и обработку поездов по отправлению;
- использование технических средств и маневровых локомотивов;
- задания по повышению производительности труда;
- состояние безопасности движения поездов и техники личной безопасности.

Кроме того, в целях объективной оценки результатов деятельности сортировочной станции, оперативного принятия управленческих решений по устранению недостатков, поиска путей улучшения качества и повышения эффективности работы выполняется развернутый анализ производственно-экономических результатов работы сортировочной станции.

Для выявления резервов повышения пропускной и перерабатывающей способности станции, разработки мер по улучшению использования технических средств, сокращению времени нахождения вагонов на станции и совершенствованию организации станционных процессов проводятся более детальные целевые анализы.

Целевые анализы могут быть как общие по работе станции, так и по отдельным ее подразделениям или вопросам, например, по причинам задержки поездов на подходах к станции, качеству поступающей и передаваемой поездной информации, а также информации грузополучателей, выполнению плана формирования поездов по прибытию и отправлению, по причинам завышения простоя вагонов и др.

12.14. Анализ соблюдения нормативных и договорных сроков доставки грузов (в т.ч. порожнего подвижного состава) и расследование их нарушений осуществляются с использованием информационных систем ОАО «РЖД» и включает в себя:

На центральном уровне:

- анализ соблюдения нормативов продвижения отправок по полигонам железных дорог;

На полигонах железных дорог:

- анализ соблюдения нормативов продвижения отправок по участкам полигонов железных дорог и нормативов работы железнодорожных станций;

На линейном уровне:

- анализ выполнения нормативов станционной работы;
- анализ ответственности участников перевозки за сверхнормативный простой вагонов на станции.

Все причины нарушений в продвижении отправок группируются по признаку ответственности филиала, грузовладельца или оператора подвижного состава и отражаются в актах общей формы ГУ-23.

С учетом результатов анализа выполнения технологических нормативов продвижения отправок формируются аналитические отчеты об исполнении нормативных (договорных) сроков доставки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Перечень актуализируемых нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта для реализации Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок

Принятие проекта Единого сетевого технологического процесса потребует изменения следующих федеральных законов, актов Правительства Российской Федерации и федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта:

1) Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;

2) Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;

3) постановление Правительства Российской Федерации от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»;

4) приказ МПС РФ от 16.06.2003 № 20 «Правила составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом»;

5) приказ МПС РФ от 16.06.2003 № 21 «Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом»;

6) приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 26 «Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования»;

7) приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 32 «Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов группами вагонов по одной накладной»;

8) приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 39 «Правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом»;

9) приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 42 «Правила предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом»;

10) приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 43 «Правила оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом»;

11) приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 27 «Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом»;

12) приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 45 «Правила составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом»;

13) приказ Минтранса России от 28.03.2006 № 35 «Правила приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки грузов по железнодорожным путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»;

14) приказ МПС РФ от 29.03.1999 № 10Ц «Правила перевозок грузов отправительскими маршрутами на железнодорожном транспорте»;

15) приказ Минтранса России от 03.10.2011 № 258 «О внесении изменений в некоторые акты Министерства путей сообщения Российской Федерации»;

16) постановление ФЭК России от 17.06.2003 № 47-т/5 «Об утверждении Прейскуранта N 10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами».

Принятие проекта Единого сетевого технологического процесса потребует также принятия следующих актов Правительства Российской Федерации и федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта:

1) постановление Правительства Российской Федерации «Об основах правового регулирования деятельности операторов и их взаимодействия с участниками перевозочного процесса при перевозках грузов»;

2) приказ Минтранса России «Правила перевозки порожних грузовых вагонов».