**ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"**

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**
**от 22 декабря 2014 г. N 3062p**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТИПОВОГО ПОРЯДКА ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ТЯГОВЫМИ РЕСУРСАМИ НА ВЫДЕЛЕННЫХ ПОЛИГОНАХ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

В целях повышения эффективности использования локомотивов и организации работы локомотивных бригад и в связи с изменением структуры управления тяговыми ресурсами:

1. Утвердить прилагаемый типовой регламент оперативного управления тяговыми ресурсами на выделенных полигонах сети железных дорог при взаимодействии диспетчерского аппарата центров управления тяговыми ресурсами и региональных дирекций управления движением, дирекций тягой, сервисными компаниями по ремонту тягового подвижного состава.

2. Начальнику Центральной дирекции управления движением Иванову П.А., первому заместителю начальника Дирекции тяги Кривоносову В.А., генеральным директорам ООО "ТМХ-Сервис" Гриненко В.И. (по согласованию), ООО "СТМ-Сервис" Измайлову А.Р. (по согласованию) организовать изучение типового регламента с причастными работниками структурных подразделений и предприятий.

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на начальника Центральной дирекции управления движением Иванова П.А., первого заместителя начальника Дирекции тяги Кривоносова В.А., генеральных директоров ООО "ТМХ-Сервис" Гриненко В.И. (по согласованию), ООО "СТМ-Сервис" Измайлову А.Р. (по согласованию), по кругу ведения.

4. Признать утратившим силу распоряжение ОАО "РЖД" от 09 января 2013 г. N 2р "Об утверждении типового регламента оперативного управления тяговыми ресурсами на выделенных полигонах сети железных дорог при взаимодействии диспетчерского аппарата центров управления тяговыми ресурсами и региональных дирекций управления движением, дирекций тяги, дирекций по ремонту тягового подвижного состава".

Старший вице-президент ОАО "РЖД"
А.А.Краснощек

УТВЕРЖДЕН
распоряжением ОАО "РЖД"
от 22.12.2014 г. N 3062р

**ПОРЯДОК**
**ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ТЯГОВЫМИ РЕСУРСАМИ НА ВЫДЕЛЕННЫХ ПОЛИГОНАХ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПРИ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ДИСПЕТЧЕРСКОГО АППАРАТА ЦЕНТРОВ УПРАВЛЕНИЯ ТЯГОВЫМИ РЕСУРСАМИ И РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИРЕКЦИЙ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ, ТЯГОЙ, СЕРВИСНЫХ КОМПАНИЙ ПО РЕМОНТУ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

I. Общие положения

1. Порядок по оперативному управлению тяговыми ресурсами на выделенных полигонах железной дороги при взаимодействии диспетчерских аппаратов дирекций управления движением, тягой, сервисных компаний по ремонту тягового подвижного состава, центров управления тяговыми ресурсами (далее - Порядок), предназначен для установления взаимодействия подразделений, отдельных руководителей и работников дирекций управления движением, тягой, сервисных компаний по ремонту тягового подвижного состава и их структурных подразделений, центров управления тяговыми ресурсами в вопросах обеспечения тяговыми ресурсами предъявляемого объема перевозок.
2. Выполнение порядка обеспечивает: эффективное использование тягового подвижного состава, его оптимальную расстановку на полигоне управления и своевременную постановку на техническое обслуживание, текущие ремонты, рациональную организацию рабочего времени и времени отдыха локомотивных бригад при соблюдении требований трудового законодательства.

3. Порядок устанавливает набор условий и требований, которые участники перевозочного процесса должны строго соблюдать в каждом конкретном случае взаимодействия. Между ними распределена ответственность при нарушении технологической дисциплины и несоблюдении положений данного документа.
4. Порядок является типовым обязательным для исполнения всеми структурными подразделениями участвующих в перевозочном процессе на полигонах.
Распределение основных функциональных обязанностей отражено в матрице ответственности (приложение N 1).

II. Термины, определения и сокращения

В настоящем Порядке используются следующие сокращения с соответствующими определениями:
1.2.1. АСУТ-Т: Автоматизированная система управления локомотивным комплексом;
1.2.2. Д: Начальник дирекции управления движением;
1.2.3. ДГПРУ: Старший диспетчер поездной по району управления (заместитель начальника смены ДЦУП);
1.2.4. ДГС Диспетчер дорожный старший (руководитель смены ДЦУП);
1.2.5. ДНЦ: Диспетчер поездной;
1.2.6. ДРЛ: Диспетчер локомотивный центра управления тяговыми ресурсами;
1.2.8. ДСП: Дежурный по станции железнодорожной;
1.2.9. ДЦУП: Дорожный центр управления перевозками;
1.2.10. КП: Контрольный пост;
1.2.11. ПРМО: Пункт предрейсового медицинского осмотра;
1.2.12. СДРЛ: Старший диспетчер локомотивный центра управления тяговыми ресурсами;
1.2.13. Т: Начальник Дирекции тяги;
1.2.14. ТНЦ: Диспетчер локомотивный по району управления;
1.2.16. ТПС: Тяговый подвижной состав;
1.2.18. ТРЛ Сменный инженер Дирекции тяги центра управления тяговыми ресурсами;
1.2.19. ТРР: Сменный инженер сервисных компаний по ремонту локомотивов;

1.2.20. СЛД: Начальник Сервисного локомотивного депо;
1.2.21. ТЧЭ: Начальник эксплуатационного депо;
1.2.22. ЦД Начальник Центральной дирекции управления движением - филиал "ОАО" РЖД;
1.2.23. ЦТ: Начальник Дирекции тяги - филиал ОАО "РЖД";
1.2.25. ЦУТР: Центр управления тяговыми ресурсами.

III. Ссылки на нормативные документы

Настоящий Порядок разработан с учетом требований следующих документов:
порядок взаимодействия Центральной дирекции управления движением и Дирекции тяги в организации и управлении эксплуатационной работой.
инструкция по оперативному планированию поездной и грузовой работы железных дорог, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 16.07.2012 г. N 1415р;
регламент диспетчерского управления движением поездов ОАО "РЖД", утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 9 ноября 2009 г. N 2281р;
распоряжение ОАО "РЖД" "Об утверждении положения о порядке взаимодействия ремонтного локомотивного депо и эксплуатационного локомотивного депо" от 29.12. 2012 г. N 2763р;
Регламент взаимодействия дежурного по эксплуатационному локомотивному депо, приемщика локомотивов дирекции тяги и диспетчера ремонтного локомотивного депо, утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 12.05. 2012 г. N 928р;
распоряжение ОАО "РЖД" "Об утверждении порядка взаимодействия дежурного персонала по эксплуатационному локомотивному депо, управления движением и руководителей территориальных дирекций тяги и региональных дирекций управления движением по организации работы с локомотивами, переданными на сервисное обслуживание" от 07.03. 2014 г. N 609р;
договор на сервисное обслуживание локомотивов между ОАО "РЖД" и сервисной компанией ООО "ТМХ-Сервис" от 31.10.2013 г. N 1087;
договор на сервисное обслуживание локомотивов между ОАО "РЖД" и сервисной компанией ООО "СТМ-Сервис" от 31.10.2013 г. N 1088;
распоряжение ОАО "РЖД" "Об утверждении Регламента оперативного управления тяговыми ресурсами на выделенных полигонах сети железных дорог при взаимодействии диспетчерских аппаратов центральной дирекции управления движением, дирекций тяги и по ремонту тягового подвижного состава в центре управления тяговыми ресурсами (ЦУТР-Ц)" от 19.07. 2013г. N 1591р;

Примечание редакции.
Очевидно, в тексте документа допущена опечатка. Вместо "от 21.04.2013г. N 686р"  следует читать "от 21.03.2013г. N 688р"

распоряжение ОАО "РЖД" "О повышении технологии управления тяговыми ресурсами на Восточном полигоне" от 21.04.2013г. N 686р;
распоряжение ОАО "РЖД" "О совершенствовании технологии управления тяговыми ресурсами на Северном полигоне" от 02.12.2013г. N 2655р;
распоряжение ОАО "РЖД" "О совершенствовании технологии управления тяговыми ресурсами на Южном полигоне" от 16.10.2013 г. N 2208р;
распоряжение ОАО "РЖД" "О совершенствовании технологии управления тяговыми ресурсами на Урало-Сибирском полигоне" от 24.10.2013г. N 2274р;
распоряжение ОАО "РЖД" "О совершенствовании технологии управления тяговыми ресурсами на Волжском полигоне" от 14.11.2013г. N 2449р;
распоряжение ОАО "РЖД" от 17 июля 2012 г. N ЦТ-65/р "Об обеспечении контроля за соблюдением установленной продолжительности рабочего времени локомотивных бригад".

IV. Порядок внесения изменений в документ

Настоящий Порядок считается принятым и становится обязательным для исполнения с момента его утверждения.
Переработка данного Порядка осуществляется при изменении требований нормативных документов ОАО "РЖД", а так же по предложению начальников причастных центральных функциональных дирекций.
Ответственность за ведение данного Порядка и поддержание его в актуальном состоянии возлагается на Центральную дирекцию управления движением филиал ОАО "РЖД", Дирекцию тяги - филиал ОАО "РЖД", центры управления тяговыми ресурсами по кругу ведения вопросов.
Изменения, вносимые в документ, оформляются в виде дополнений или путем издания новой редакции документа и утверждаются старшим вице-президентом ОАО "РЖД".
Сведения об изменении текста, удалении какого-либо раздела или абзаца в настоящем Порядке указываются в разделе "Контроль версий порядка".

V. Планирование выдачи локомотивных бригад

1. В соответствии с распоряжением ОАО "РЖД" от 16.07.2012 г. N 1415р "Об утверждении инструкции по оперативному планированию поездной и грузовой работы железных дорог", оперативным персоналом региональных дирекций управления движением на основании планируемого поездопотока ежесуточно формируется сменно-суточный план поездной работы. План предусматривает определение общего числа выдач локомотивных бригад по пунктам их приписки с разложением по графику отправления с трехчасовым периодом. Ответственным за составление сменно-суточного плана является начальник ДЦУП региональной дирекции управления движением.
2. Сменно-суточное планирование производится на основании размеров движения поездов и в соответствии с месячным наряд-заказом на выдачу локомотивных бригад, разработанным и утвержденным для каждой территориальной дирекции тяги.
3. На основании сменно-суточного плана поездной работы ответственным работником территориальной дирекции управления движением формируется суточный приказ на выдачу локомотивных бригад (далее заказ).
4. Сформированный заказ передается не позднее чем за 16 часов до планируемого периода в виде приказа начальникам эксплуатационного локомотивного депо (далее ТЧЭ).
5. После получения приказа руководители ТЧЭ доводят их до работников, ответственных за выдачу локомотивов и локомотивных бригад, для оперативного исполнения.
6. Нарядчики ТЧЭ не позднее чем за 7 часов до планируемого периода представляют по электронной почте в адрес начальника территориальной дирекции управления движением (далее Д) и начальника территориальной дирекции тяги (далее Т) утвержденный суточный план выдачи локомотивных бригад, подписанный начальниками ТЧЭ, с указанием фамилий локомотивных бригад в наряде, в том числе и оборотных, находящихся на отдыхе.
7. Локомотивный диспетчер территориальной дирекции управления движением (далее ТНЦ) не позднее 14-00 часов московского времени передает сменному инженеру дирекции тяги центра управления тяговыми ресурсами (далее ТРЛ ЦУТР) утвержденный суточный план выдачи локомотивных бригад на график отправления по трехчасовому периоду.
8. В условиях автоматизации заказ локомотивных бригад формируется в модуле ПЛАН-ЛБ системы АСУТ-Т в виде сменно-суточного плана регулирования локомотивных бригад (далее - СПРБ) и передается приказом на заставку в эксплуатационное локомотивное депо через электронную книгу приказов. В условиях исправно действующего модуля ПЛАН-ЛБ планирование осуществляется исключительно в автоматизированном режиме.
9. В 11-00 Московского времени в эксплуатационные депо передается уточненный заказ, который должен учитывать выдачу локомотивных бригад:
- на следующие (отчетные) сутки, с подвязкой на графиковые "нитки" отправления по трехчасовому периоду; - по всем пунктам их явки;
- на каждое плечо обслуживания в отдельности;
- по видам тяги (электровозы, тепловозы);
- по видам движения;
- с учетом, находящихся на отдыхе оборотных бригад и следующих в пункт оборота.
10. Заказ должен содержать следующую информацию для обеспечения графика движения поездов:
- количество локомотивных бригад, необходимых для вывоза поездов с участковых станций на планируемые сутки, с разбивкой их по трехчасовым периодам;
- количество локомотивных бригад, необходимых для подъема поездов, временно отставленных от движения на промежуточных станциях;
- количество явок локомотивных бригад по вызывной системе, необходимых для смен локомотивных бригад на промежуточных станциях в условиях сложной поездной обстановки;
- количество локомотивных бригад, которое необходимо вернуть пассажирами из пунктов их оборота в депо приписки;
- необходимое количество локомотивных бригад для отправления пассажирами (резервом) в пункты их оборота.
11. В течение рабочей смены диспетчер локомотивный центра управления тяговыми ресурсами (далее ДРЛ) и ТРЛ ЦУТР контролируют выполнение заказа эксплуатационными локомотивными депо посредством модуля "План регулирования ЛБ" автоматизированной системы АСУТ-Т или по телефону с целью оперативного принятия управленческих решений в случаях не выполнения сменно-суточного задания.
12. При увеличении объема работы по предложению Центра управления тяговыми ресурсами (далее ЦУТР) разрешается увеличение плана постановки локомотивных бригад в наряд после согласования с начальником региональной дирекции тяги. При этом допускается увеличение плана выдачи локомотивных бригад не более чем на 10% от наряд-заказа и не более чем на 2-е суток подряд. После чего, не менее 2-х суток подряд сменно-суточный план данного депо не должен превышать количества локомотивных бригад, установленного наряд-заказом.
13. В случае, если ТЧЭ не может обеспечить выполнение сменно-суточного плана постановки локомотивных бригад в наряд, дежурный по эксплуатационному локомотивному депо (далее ТЧД) или начальник резерва локомотивных бригад обязаны заблаговременно уведомить об этом ТРЛ и совместно с ним принять следующие меры:
- при организации обслуживания участка накладным способом передислоцировать локомотивные бригады соседних ТЧЭ.
- принять меры, разрешенные нормативными документами, для более интенсивного использования локомотивных бригад.
14. Отмена ранее поданной заявки на выдачу локомотивной бригады допускается не менее чем за 3 часа до наступления времени запланированной явки.
15. В случае непредвиденных обстоятельств (отстранение локомотивной бригады при прохождении пункта предрейсового медицинского осмотра (далее ПРМО), несвоевременный подвод поездов из-за отказов технических средств, отказ в приемке локомотивов из-за технической неисправности и т.д.) оперативные работники дорожного центра управления перевозками (далее ДЦУП), согласно должностных инструктивных карт, принимают необходимые корректирующие меры.
16. Обо всех случаях нарушений выдачи локомотивных бригад эксплуатационными локомотивными депо, находящимися в границах полигона, ТРЛ докладывает оперативному дежурному ЦТ по локомотивным бригадам.
17. ТРЛ совместно с ДРЛ регулирует наличие локомотивных бригад в пунктах оборота на накладных плечах в границах соседних дирекций и передает оперативные приказы на регулировку за подписью ЦУТР;
18. Организация работы локомотивных бригад на накладных плечах в границах соседних дирекций контролируется ДРЛ и ТРЛ с информированием старшего диспетчера локомотивного Центра управления тяговыми ресурсами (далее СДРЛ) в оперативном режиме (ежесменно), о всех нарушениях СДРЛ докладывает лично на докладах руководителям ЦУТР на 2:45, 08:00, 14:45мск.
19. Ответственность за обеспечение сменно-суточного плана на выдачу локомотивных бригад в пределах потребности нормативного графика движения поездов несет дирекция тяги.
20. Ответственность за постановку в наряд невостребованных за плановые сутки и не отмененных установленным порядком локомотивных бригад несет дирекция управления движением.

VI. Выполнение норм подготовительно-заключительных и вспомогательных операций

1. Нормативное время подготовительно-заключительных и вспомогательных операций локомотивных бригад разрабатывается территориальными дирекциями тяги на основании методических рекомендаций и нормативного времени выполнения технологических операций, заложенного в графике движения поездов, Норматив времени согласовывается с территориальными дирекциями управления движением и утверждается первыми заместителями начальников региональных центров корпоративного управления.
2. Ответственность за выполнение установленного нормативного времени от явки до контрольного поста и от контрольного поста до сдачи маршрута машиниста несет территориальная дирекция тяги.
Ответственность за выполнение установленного нормативного времени от контрольного поста до отправления и от прибытия до контрольного поста несет территориальная дирекция управления движением.
3. Отправление со станций формирования поезда и смены локомотивных бригад с рабочим временем более 2-х часов разрешается только по регистрируемому приказу старшего диспетчера по району управления ДЦУП (далее ДГПРУ). Выдача приказа допускается при условии, что локомотивная бригада будет пропущена по всему участку в пределах установленного режима работы. Приказ передается машинисту по радиосвязи, с указанием причины, вызвавшей задержку отправления поезда. Ответственным за передачу приказа является ТНЦ.

Учет при определении ответственности за данное нарушение ДЦУП

Грузовое движение - во всех случаях кроме:
- отправление локомотивной бригады из пункта оборота без отдыха;
- отправление локомотивной бригады со станции, где установленное соответствующим порядком накладное и подготовительное время превышает 2 часа;
Маневровое, Хозяйственное, Передаточно-вывозное движение, в том числе и подталкивание - не учитывается;
Пассажирское движение - только в случае отправления не по графику;
Пригородное движение - только в случае отправления не по графику;
4. Случаи нарушения нормативного подготовительно-заключительного и вспомогательного времени локомотивных бригад должны разбираться ежесуточно на всех технологических станциях смены локомотивов и локомотивных бригад комиссией под председательством начальника железнодорожной станции. В состав комиссии входят руководители эксплуатационных и ремонтных локомотивных депо, сервисных локомотивных депо, эксплуатационных вагонных депо, а также руководители других структурных подразделений, по вине которых было допущено нарушение.
5. Ежемесячно случаи нарушения нормативного подготовительно-заключительного и вспомогательного времени работы локомотивных бригад должны разбираться руководителями региональных дирекций управления движением, тягой, представителями сервисных компаний под председательством первых заместителей начальников региональных центров корпоративного управления. На разборы приглашаются все причастные структурные подразделения ОАО "РЖД" и сервисных компаний за кем были отнесены случаи нарушений.

VII. Контроль за работой локомотивных бригад в пути следования

1. Продолжительность рабочего времени, по участкам работы локомотивных бригад устанавливается приказом начальника региональной дирекции тяги.
2. Увеличение установленного времени работы локомотивной бригад на участке допускается по приказу начальника региональной дирекции тяги, на территории которой находится локомотивная бригада.
3. Продление рабочего времени, установленного для данного участка работы, выполняется в следующей последовательности:
- машинист локомотива при движении по участку за два часа до окончания установленного режима работы предупреждает дежурную по станции или ДНЦ (при диспетчерской централизации) об оставшемся рабочем времени с записью в маршрут машиниста фамилии предупрежденной ДСП или ДНЦ;
- дежурная по станции незамедлительно передает информацию диспетчеру участка;
- диспетчер участка принимает все меры для доведения поезда до станции назначения в установленное нормативом рабочее время локомотивной бригады для участка, а в случае невозможности решает вопрос с ДГПРУ о временном оставлении поезда на промежуточной станции ("бросании") поезда, смене локомотивной бригады на промежуточной станции (подмене), или (при наличии разрешения) продлении режима работы локомотивной бригады, заявившей об окончании рабочего времени;
- "бросание" поезда или подмена локомотивной бригады должны производиться в пределах установленного режима работы, но не более 12 часов от момента ее явки на работу (порядок указан в разделе 5 данного порядка);
- при принятии решения о продлении режима работы локомотивной бригаде диспетчер локомотивный дорожный региональной дирекции тяги согласовывает с начальником региональной дирекции тяги (при отсутствии - с лицом, его замещающим) выдачу регистрируемого приказа, который заносится в специальный журнал и предоставляет его Т для подписания. Ответственность за своевременное проставление росписи в книге выдачи приказов несет Т. Диспетчер дорожный региональной дирекции тяги передает приказ машинисту локомотива лично по селекторной связи, через диспетчера поездного участка или через дежурного по железнодорожной станции. Машинист локомотива записывает в маршрут машиниста N приказа, фамилию и должность лица подписавшего приказ, фамилию и должность лица, передавшего приказ и причину продления.
4. Обо всех случаях продлений рабочего времени, установленного для данного участка работы, диспетчер дорожный региональной дирекции тяги докладывает ТРЛ ЦУТР.
5. При сбоях движения поездов, вызывающих нарушения режима рабочего времени локомотивных бригад, оперативный персонал ДЦУП принимает все необходимые меры к устранению причин задержки, ускоренному пропуску поездов по участку.
6. Ответственность за нарушение установленного на участке обслуживания режима непрерывного рабочего времени локомотивной бригады в пути следования несет структурное подразделение дирекции, железной дороги или функциональных филиалов ОАО "РЖД" по кругу ответственности.
7. Ответственность за своевременность смены локомотивных бригад в пути следования несет региональная дирекция управления движением.
8. Ежемесячно случаи выдачи приказов на продление режима и невыполнения установленного рабочего времени для участка должны разбираться руководителями региональных дирекций управления движением, тяги, представителями сервисных компаний под председательством первых заместителей начальников региональных центров корпоративного управления. На разборы приглашаются все причастные структурные подразделения ОАО "РЖД", за кем были отнесены случаи нарушений.

VIII. Организация взаимодействия при смене локомотивных бригад на промежуточных станциях

1. При появлении необходимости смены локомотивной бригады на промежуточной станции из-за окончания установленного режима работы, диспетчер поездной (далее ДНЦ) заблаговременно планирует станцию смены и ориентировочного времени ее прибытия. ДНЦ ставит в известность локомотивного диспетчера соответствующего района управления (далее ТНЦ).
2. ТНЦ оформляет за подписью диспетчера дорожного старшего (далее ДГС) заявку на выдачу локомотивной бригады для обеспечения смены и приказ на следование локомотивной бригады пассажиром. В приказе указывается причина, по которой производится смена бригад на промежуточной станции. Заявка, заверенная подписью ТНЦ, передается в ТЧЭ для выполнения. Организация подмены осуществляется локомотивными бригадам ближайшего к станции смены депо (цеха эксплуатации, участка подмены).
3. ДНЦ для организации смены бригад на промежуточной станции получает у ДГПРУ разрешение на неграфиковую остановку поезда и оформляет запись в книге приказов на неграфиковые остановки поездов с указанием причины.
4. При доставке локомотивных бригад, используются поезда меньшей приоритетности, не превышающие по весу и длине норм, установленных для участка по условиям трогания с места.
5. На основании разрешения ДГПРУ ДНЦ передает регистрируемый приказ станции выдачи предупреждений - для выдачи письменного разрешения на остановку для посадки/высадки локомотивных бригад. При отсутствии такой возможности - приказ передается непосредственно машинисту поезда по радиосвязи (или через дежурного по ближайшей станции).
6. На станциях, где разрешается временно оставлять поезд с локомотивом от движения допускается отправление бригады пассажиром до прибытия подменной локомотивной бригады. "Бросание" с локомотивом, поезда производится после выполнения технологических операций по его закреплению. При этом локомотивная бригада должна вызывать локомотивного диспетчера или дежурного по эксплуатационному локомотивному депо и проинформировать о "бросании" и закрепление поезда на станции с тяговым подвижным составом.
7. Локомотивный диспетчер с дежурным по эксплуатационному локомотивному депо должен принять необходимые меры для производства смены локомотивной бригады за период времени не более 3-х часов.

IX. Контроль локомотивных бригад в пункте оборота

1. ДРЛ ЦУТР контролируют, а ДЦУП обеспечивают соблюдение установленных норм времени отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота. Они должны применять оперативное регулирование локомотивными бригадами при изменении поездной обстановки не допуская передержку их на отдыхе. Ответственность за необоснованное превышение отдыха локомотивной бригадой 100% времени предшествующей поездки возлагается на региональные дирекции управления движением.
2. В случаях превышения отдыха локомотивной бригадой 100% времени предшествующей поездки, дежурный по эксплуатационному локомотивному депо, либо лицо, назначенное приказом начальника эксплуатационного локомотивного депо, вызывает по селекторной, телефонной или другим видам связи диспетчера локомотивного (по району управления) и берет приказ на превышение норматива отдыха с записью в маршруте машиниста. Информация должна содержать N приказа, фамилию и должность лица подписавшего приказ, фамилию и должность лица, передавшего приказ с указанием причин превышения норматива отдыха, номер поезда и время отправления пассажиром.
В случаях, когда место явки локомотивных бригад установлено непосредственно в парках станций, дежурный по эксплуатационном локомотивному депо передает информацию о приказе дежурному по дому отдыха по телефону.
3. В случаях необходимости продления установленного времени отдыха в оборотных депо, ограничивающих участки, обслуживаемые двумя дирекциями тяги, приказ выдается ДРЛ.
4. Отправление пассажиром локомотивных бригад после отдыха производится по регистрируемому приказу ЦУТР, а при отсутствии приказа в течение 2-х часов после окончании отдыха в объеме 100% времени предшествующей поездки.

X. Содержание эксплуатируемого парка локомотивов

1. Целью оперативного управления парком локомотивов является создание в конкретных условиях планируемого периода безусловного и качественного обеспечения объема перевозок локомотивами с минимальными эксплуатационными затратами и выполнении своевременной постановки локомотивов на текущие ремонты, техническое обслуживание и экипировку.
2. Оперативное планирование и регулирование парка локомотивов осуществляется на основании месячного наряд-заказа и сменно-суточного плана поездной работы, на уровне полигона под руководством СДРЛ, на региональном уровне - ДНЦТ.
3. Исходными данными для сменно-суточного планирования эксплуатируемого парка локомотивов являются: месячный наряд-заказ, поездное положение, план поездообразования на станциях, наличие и дислокация локомотивов, разложение исправного парка локомотивов полигона, заявки на отвлечение локомотивов от поездной работы, участковая скорость, план предоставления "окон", информационно-справочные данные АСОУП, ЦОММ и АСУТ.
4. В рамках составления сменно-суточного плана регулирования локомотивами ТНЦ определяют их число, пересылаемое по регулировке между пунктами избытка и недостатка локомотивов в границах региональных дирекций тяги.
5. Суточное задание по содержанию парка локомотивов в эксплуатации, рассчитывается ДРЛ, для каждого участка обслуживания, эксплуатационного локомотивного депо и в целом для полигона дороги до 14-00 часов московского времени, предоставляется на согласование руководству ЦУТР и оформляется регистрируемым приказом начальника ЦУТР.
6. Для обеспечения сменно-суточного плана поездной работы региона управления диспетчерский персонал ЦУТР осуществляет контроль за содержанием эксплуатируемого и рабочего парка локомотивов в соответствии с потребностью на 06.00 и 18.00 ч. московского времени с составлением отчетности и оперативный контроль по 3-х часовым периодам.
7. При возникновении нестандартной ситуации, связанной с повреждением или отказом локомотива в пути следования, оперативный персонал ЦУТР и ДЦУП принимают оперативные меры для пополнения эксплуатируемого парка.
8. Начальники ЦУТР в границах своего полигона обслуживания имеют право оперативно передислоцировать парк локомотивов сроком не более чем на 1 месяц для распределения его между региональными дирекциями.
9. Персонал ЦУТР контролирует учет состояния парка локомотивов, руководствуясь Инструкцией по учету локомотивов, утвержденной распоряжением ОАО "РЖД" от 29.10.2012 г. N 2155р.
10. Ответственность за достоверность информации по состоянию ТПС, вводимой в АСОУП оперативным персоналом депо, несут начальники эксплуатационных и сервисных ремонтных локомотивных депо в зависимости от дислокации локомотивов при изменении их состояния.
11. Ответственность за правильность присвоения номеров поездов возлагается на региональную дирекцию управления движением.

XI. Порядок взаимодействия при планировании ремонта, технического обслуживания и модернизации локомотивов

1. Взаимодействие осуществляется в соответствии с требованиями положений: "Порядка взаимодействия дежурного персонала по эксплуатационному локомотивному депо, управления движением и руководителей территориальных дирекций тяги и региональных дирекций управления движением по организации работы с локомотивами, переданных на сервисное обслуживание" утвержденного распоряжением от 07.03.2014 г. N 609р и "О порядке взаимодействия ремонтного локомотивного депо и эксплуатационного локомотивного депо" от 17.01.2005 г. N 3р. Планирование технического обслуживания, ремонта, модернизации локомотивов приписного парка осуществляется Т и ТЧЭ.
2. ТЧЭ в срок до 25 марта, предыдущего к плановому году формирует потребность во всех видах плановых ремонтов и технического обслуживания локомотивов в Модуле "Планы ремонтов" АСУТ-Т приписного парка (в соответствии с нормативами межремонтных пробегов и цикличности ранее выполненных ремонтов) и направляет в Т для обобщения.
3. ТЧЭ в срок до 1 апреля, предыдущего плановому году, представляют в Т пономерные списки локомотивов, требующих проведения ремонта в объеме КР, СР, ТР-3, а также потребность в проведении КР, СР, ТР-3, ТР-2, ТР-1, совмещенных с комплексом работ по продлению срока службы (ПСС-5, ПСС-4, ПСС-3, ПСС-2, ПСС-1 соответственно), в условиях завода и ремонтных локомотивных депо в следующем году с разбивкой по кварталам для дальнейшего согласования и утверждения.
4. Ежегодно в срок до 1 апреля ТЧЭ направляют в Т расчет потребности на проведение текущих ремонтов локомотивов в объеме ТР-1 и ТР-2, технических обслуживании в объеме ТО-2, ТО-3, ТО-4 и ТО-5 (всех индексов), модернизации с разбивкой по кварталам для согласования и формирования планов ремонта и технических обслуживании локомотивов.
5. Рекомендуемое годовое, квартальное, ежемесячное планирование Сервисного обслуживания осуществляется в соответствие с требованиями главы N 2 Приложения N 4 к договорам сервисного обслуживания.
6. На основании представленных за 10 суток до начала месяца сервисной компанией ежемесячных графиков ежедекадно (за 5 суток до начала декады) ТЧЭ формирует десятидневные графики постановки локомотивов на плановые виды ТО и ТР-1, которые согласовывает с представителями сервисных компаний не позднее, чем за 4 суток и направляют их в Т, ТЧЭ приписки локомотивов, ДЦУП, ЦУТР. График постановки локомотивов на сервисное обслуживание должен содержать пономерной список локомотивов, (за исключением технического обслуживания в объеме ТО-2), направляемых на сервисное обслуживание, пробег локомотива, на дату составления графика, дату, время и место проведения сервисного обслуживания.
7. Т, ТЧЭ сервисная компания определяют количество локомотивов и их номера в сутки, необходимых для обеспечения технологического процесса сервисного ремонтного депо по видам ТО и ТР, коме ТО-2. ЦУТР, Д, Т -отвечают за своевременную подгонку локомотивов в депо сервисного обслуживания в соответствии с утвержденным количеством локомотивов. Перепробеги свыше норматива плюс допуск 10% не допускаются. Допуск (10%) устанавливается для подвязки локомотива в направлении сервисного ремонтного депо с его последующей отцепкой от поезда (резервом). Оперативный контроль пробегов локомотивов производится по данным АСОУП-2. Ответственность за актуализацию нормативов межремонтных пробегов в АСОУП-2 несет Т.
8. Согласованные пономерные десятидневные графики постановки локомотивов на ТР-1, ТР-2 передаются в ДЦУП, ЦУТР для обязательного исполнения с учетом фактического пробега локомотивов и обеспечения своевременной отцепки локомотивов от поездов, а также обеспечения планирования локомотивов под поезда, с целью исключения у локомотивов перепробегов в эксплуатации.
9. Десятидневные пономерные графики проведения ТР-1, ТР-2 локомотивам в зависимости от эксплуатационной обстановки могут корректироваться ТЧЭ, Т по согласованию с сервисными компаниями. Скорректированные десятидневные графики согласовываются не позднее, чем за сутки до наступления декады.
10. Оперативное трехсуточное планирование на основании фактической загрузки депо, десятидневного графика постановки локомотивов с формированием прогнозной потребности в постановке локомотивов на плановые виды ТО, ТР, а также непредвиденного обслуживания осуществляется в соответствии с пунктами NN 2.1.12. - 2.1.15. приложения N 4 к договорам сервисного обслуживания.

XII. Порядок взаимодействия при постановке локомотивов в депо сервисного обслуживания для проведения технического обслуживания и ремонта

1. Порядок производства технического обслуживания и текущего ремонта производится в соответствии положения "О порядке взаимодействия ремонтного локомотивного депо и эксплуатационного локомотивного депо" от 17.01.2005 г. N 3р.
2. На основании полученных графиков ТРЛ ежесменно формирует заявки (план-задание) на передислокацию локомотивов и постановку в ремонт и передает СДРЛ под роспись, а так же ТЧЭ и депо постановки локомотивов на ремонт. Графики постановки локомотивов на плановые виды ремонта и обслуживания обязательны к исполнению всеми оперативными работниками дирекций тяги и управления движением. При невыполнении плана-задания на постановку локомотива на ремонт ДГПС указывает причину и виновную службу, либо дирекцию.
Отдел ЦТ ЦУТР предпринимает необходимые меры по отцепке локомотива и дальнейшей его передислокации в ремонтное локомотивное депо для проведения обслуживания и ремонта при отсутствии возможности проведения обслуживания и ремонта по месту достижения пробега.
3. При необходимости проведения непланового ремонта, номера локомотивов, которым требуется пересылка, вносятся в ежесменную заявку на передислокацию до ближайшего депо сервисного обслуживания, где неисправность устраняется.
4. В случае отказа от постановки на ремонт локомотива, запланированного утвержденным графиком, депо сервисного обслуживания передает рапорт с указанием причин оперативным работникам сервисной компании ЦУТР, на основании которого производится корректировка плана и доводится дежурным персоналом ЦУТР до сведения оперативных работников ДЦУП.
5. При наличии на полигоне локомотивов с пробегом, близким к критическому к нормативному, ТРЛ обязан уведомить ДРЛ о необходимости изъятия из эксплуатации указанного локомотива и постановки на ремонт. Далее ТРЛ, по согласованию с ДРЛ и СДРЛ, определяется порядок передислокации данных локомотивов в ближайшее локомотиворемонтное предприятие, специализирующееся на обслуживании локомотивов данной серии, для проведения необходимого ТО, ТР.
6. Локомотив, отцепляемый для производства ТО, ТР должен быть заменен Т на исправный в пределах времени, установленного на станции для технологической операции: смена локомотива и локомотивной бригады.
7. ДРЛ, ТРЛ, ТРР в течение смены контролируют локомотивы с пробегом более нормы (100%) и не допускают их подвязку под грузовые поезда, так же обеспечивает размен локомотива на ближайшей технической станции для следования в направлении депо ремонта.
8. ДРЛ, ТРЛ, ТРР в течение смены контролирует выполнение установленных нормативов межремонтных пробегов, не допуская необоснованной постановки в депо в межремонтный период.
9. Постановка локомотивов в депо сервисного обслуживания для проведения ТО, ТР, НИР осуществляется в соответствии с требованиями главы. NN 2.2.-2.4 приложения N 4 к договорам на сервисное обслуживание.

XIII. Порядок взаимодействия при управлении парком

1. Управление парками локомотивов осуществляется с целью обеспечения объема перевозок тяговым подвижным составом с минимальными эксплуатационными затратами, с учетом выполнения своевременной постановки локомотивов на техническое обслуживание и текущий ремонт в планируемый период согласно с требованиями распоряжения ОАО "РЖД" от 07 марта 2014 года N 609р.
2. Оперативное планирование и регулирование парка локомотивов осуществляется на основании месячного наряд-заказа и сменно-суточного плана поездной работы, на уровне полигона под руководством СДРЛ, на региональном уровне - ТНЦ, ДГПС.
3. Контроль проведения операций, достоверности данных по учету локомотивов в систему АС по заходу (выходу) в депо (из депо) локомотивов, переданных на сервисное обслуживание осуществляется ТРЛ посредством модуля "Локомотивы" подраздел "Сервис локомотивов" АСУТ.
4. При возникновении нестандартной ситуации, связанной с повреждением или отказом в пути следования локомотива, переданного на сервисное обслуживание, оперативный персонал ЦУТР и ДЦУП по заявке сервисных компаний ООО "ТМХ-Сервис", ООО "СТМ-Сервис", принимает оперативные меры по передислокации неисправного локомотива в ближайшее депо сервисного обслуживания для проведения ремонта в соответствии с требованиями договоров на сервисное обслуживание.
5. В случае невыполнения установленного в ОАО "РЖД" задания по содержанию локомотивов в эксплуатируемом парке ТРЛ, ДРЛ принимают решение и оперативно реализуют меры для пополнения эксплуатируемого парка локомотивов в исправном техническом состоянии, удовлетворяющим требованиям организации перевозочного процесса полигона обслуживания.
6. ТРЛ контролирует учет состояния парка локомотивов, руководствуясь требованиями Инструкции по учету локомотивов, регламента взаимодействия ТЧЭД, ТЧПЛ, ТЧРД.
7. Ответственность за достоверность информации по состоянию локомотивов, вводимой в АСОУП-2 оперативным персоналом депо, несут ТЧЭ в зависимости от дислокации локомотивов при изменении состояния.

XIV. Порядок взаимодействия при выходе из депо локомотивов, переданных на сервисное обслуживание после проведения ТО, ТР, НПР

1. После окончания проведения ремонта и обслуживания локомотивам в депо сервисного обслуживания и оформления учетных и отчетных форм установленного образца в соответствии нормативными документами ОАО "РЖД" и требованиями пункта N 2.7. приложения N 4 к договорам на сервисное обслуживание, ТЧЭ совместно с представителями депо сервисного обслуживания производят испытания локомотива в соответствии с пунктом N 2.11. приложения N 4 к договорам на сервисное обслуживание.
2. После проведения приемки локомотива и испытаний, ТЧПЛ в депо сервисного обслуживания производится регистрация в системе АС ОАО "РЖД" информации о дате и времени выхода локомотива из сервисного обслуживания в соответствии с требованиями инструкции по учету локомотивов и регламента.
3. ТРЛ, ДРЛ после окончания всех необходимых операций в соответствии с требованиями договоров сервисного обслуживания получают из системы АС ОАО "РЖД" оперативную информацию о наличии и состоянии локомотивного парка в исправном техническом состоянии для организации и осуществления перевозочного процесса на полигоне.

XV. Ответственность сторон

1. Ответственность за своевременное представление графиков постановки на ремонт и их достоверное и качественное исполнение возлагается на Т, отдел ЦТ ЦУТР.
2. Ответственность за своевременную выдачу и наличие исправного локомотива для замены отцепляемого для производства ремонта локомотива возлагается на ТЧЭ и контролируется Т, отделом ЦТ ЦУТР.
3. Ответственность за наличие исправного локомотива для замены отцепляемого для производства ремонта локомотива возлагается на Т, контролируется дежурным персоналом ЦУТР.
4. Ответственность за несвоевременную отцепку, подгонку локомотивов на ТО, ТР, НИР в т.ч. постановку для подготовки в завод, в течение смены несет СДРЛ и контролируется /ЩУП, ЦУТР.
5. Ответственность за несвоевременную постановку (выпуск) локомотивов на (с) ТО, ТР, НПР в т.ч. постановку для подготовки в завод, в течение смены несет сервисная компания и контролируется оперативным персоналом сервисных компаний, отделами ЦТ, ЦТР ЦУТР, Т.

Приложение 1

Матрица распределения ответственности между диспетчерским аппаратом дирекции управления движением, дирекций тяги и сервисных компаний по ремонту локомотивов (ТРР) в части организации работы локомотивов и локомотивных бригад.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|                  Процесс                  | СДРЛ |  ТРЛ | ТРР | ТНЦ |  ДГПРУ | ДНЦ |
|                     1                     |   2  |   3  |  4  |  5  |    6   |  7  |
| Нормирование эксплуатируемого парка      локомотивов грузового движения на        предстоящие сутки                         |   О  |   |   |  У  |   |   |
| Содержание эксплуатируемого парка        локомотивов грузового и маневрового      движения                                  |   К  |   У  |  О  |  К  |   |   |
| Перераспределение эксплуатируемого парка локомотивов грузового движения в границахполигона управления                       |   О  |   У  |   |  У  |    У   |   |
| Перераспределение эксплуатируемого парка локомотивов грузового движения в границахрайона управления                         |   К  |   У  |   |  О  |    У   |   |
| Контроль продвижения локомотивов в ремонт(из ремонта) в границах полигона (дороги) |   О  |   У  |  У  |  У  |   |   |
| Контроль продвижения локомотивов в ремонт(из ремонта) в границах района управления |   У  |   У  |  У  |  О  |   |   |
| Обеспечение постановки локомотивов       грузового и маневрового движения на      плановые виды ремонта                     |   |   К  |  О  |   |   |   |
| Контроль выполнения межремонтных         нормативов пробега                        |   У  |   У  |  О  |  У  |   |   |
| Контроль выполнения нормативов простоя   локомотивов в ремонте                     |   К  |   |  О  |   |   |   |
| Контроль продвижения вагонов с запасными частями для предприятий дирекции по      ремонту тягового подвижного состава       |   К  |   |  О  |   |    У   |   |
| Разработка сменно-суточного плана        отправления поездов                       |   |   |   |  У  |    О   |  У  |
| Разработка сменно-суточного заказа-нарядана выдачу локомотивных бригад под грузовыепоезда                                    |   К  |   |   |  О  |    У   |   |
| Обеспечение готовых к отправлению поездовна участковых станциях локомотивными     бригадами                                 |   К  |   О  |   |  У  |   |   |
| Соблюдение нормативного времени отдыха   локомотивных бригад по локомотивным      эксплуатационным депо, локомотивные      бригады которого работают на накладных   плечах с заездами на соседние дороги в   границах полигона                         |   О  |   |   |  У  |    У   |  У  |
| Соблюдение нормативного времени отдыха   локомотивных бригад в пунктах оборота    внутри дорог                              |   К  |   |   |  О  |    У   |  У  |
| Контроль за соблюдением установленной    продолжительности рабочего времени       локомотивных бригад                       |   У  |   У  |   |  У  |    К   |  О  |
| Выполнение процентного соотношения работылокомотивных бригад по локомотивным      эксплуатационным депо, локомотивные      бригады которого работают на накладных   плечах с заездами на соседние дороги в   границах полигона                         |   О  |   |   |  У  |    У   |   |
| Выдача приказа на продление режима работылокомотивной бригады                      |   |   О  |   |   |   |  У  |
| Организация смен локомотивных бригад на  промежуточных станциях                    |   К  |   У  |   |  О  |    У   |  У  |
| Организация регулировочных мероприятий присбое в эксплуатационной работе            |   У  |   У  |  У  |  У  |    О   |  У  |

Условные обозначения:
К - контролирует;
О - ответственный;
У - участвует.