РАСПОРЯЖЕНИЕ  
от 27 мая 2010 г. N 1117р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМЫ МАРШРУТА МАШИНИСТА ТУ-ЗВЦУ

В целях оптимизации учета работы локомотивных бригад и показателей использования подвижного состава, а также реализации пункта 4.29 протокола итогового (за 2009 год) расширенного заседания правления ОАО "РЖД" от 23-24 декабря 2009 г. N 50кт:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2011 г. прилагаемые:  
внутреннюю учетную форму по локомотивному хозяйству ТУ-ЗВЦУ маршрут машиниста;  
Инструктивные указания по заполнению маршрута машиниста унифицированной формы ТУ-ЗВЦУ.

2. Начальнику Департамента информатизации и корпоративных процессов управления Илларионову А.В. включить в Программу информатизации 2011 года работы по корректировке профаммного обеспечения линейного, дорожного и сетевого уровня. Обработку показателей маршрута машиниста формы ТУ-ЗВЦУ производить в системе интегрированной обработки маршрутов машиниста по действующим алгоритмам.

3. Начальникам железных дорог, начальникам дорожных Дирекций тяги, управления движением и по обслуживанию пассажиров в пригородном сообш;ении довести настоящее распоряжение до причастных работников, организовать обучение и обеспечить выполнение требований Инструктивных указаний по заполнению маршрута машиниста унифицированной формы ТУ-ЗВЦУ.

Вице-президент  
ОАО "РЖД"  
А.В.Воротилкин

УТВЕРЖДЕНЫ  
распоряжением ОАО "РЖД"  
от 27 мая 2010 г. N 1117р

Инструктивные указания  
по заполнению маршрута машиниста унифицированной формы ТУ-3ВЦУ

1. Общие положения

Маршрут машиниста формы ТУ-3ВЦУ (далее - маршрут машиниста) является унифицированной формой на бланке формата А4 (210x297 мм с оборотом) и служит первичным документом для учета объема выполненной работы и использования тягового подвижного состава: электровоза, тепловоза, паровоза, электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсового автобуса, (далее - ТПС), времени работы и использования локомотивных бригад, расхода топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов, а также для оценки показателей использования инфраструктуры ОАО "РЖД".  
Маршрут машиниста обязателен к использованию при работе на путях общего пользования ОАО "РЖД" вне зависимости от собственности ТПС и принадлежности локомотивной бригады.

Маршрут машиниста выдается локомотивной бригаде перед началом работы на ТПС во всех видах движения и родам работы, а также при следовании резервом (пассажиром). Порядок выдачи локомотивной бригаде маршрутов машиниста определяется приказом начальника эксплуатационного локомотивного депо, приписки локомотивной бригады, а при работе на путях общего пользования ОАО "РЖД" локомотивных бригад другой принадлежности - руководителем соответствующего предприятия.  
При другой работе локомотивных бригад маршрут машиниста не выдается, а оформляется нарядом на сдельную или повременную работу.  
Если в течение поездки (смены) предусмотрен отдых локомотивной бригады в пункте оборота (подмены), ей выдается два маршрута: один для оформления работы до пункта оборота (подмены) - "туда" и второй для оформления работы от пункта оборота (подмены) - "обратно". Если отдых локомотивной бригады в пункте оборота (подмены) не предусмотрен, ей выдается один маршрут машиниста.  
При работе двух или трех локомотивов по системе многих единиц (СМЕ), сдвоенных тепловозов, отдельных секций локомотивов с обслуживанием их одной локомотивной бригадой заполняется один маршрут машиниста с указанием заводского номера каждого локомотива (секции локомотива).  
При смене ТПС локомотивной бригаде выдается отдельный маршрут машиниста.  
В случае формирования на станционных путях локомотивов для работы по системе многих единиц (СМЕ), а также при отцепке отдельных секций (вагонов) моторвагонного подвижного состава (МВПС) указанные изменения отражаются в действующем маршруте машиниста.  
Данные о времени (Московское) записываются в часах и минутах: незначащие нули в часах и минутах проставляются следующим образом: 0 - 30 (0 ч 30 мин), 5 - 00 (5 ч 00 мин), полночь - 0 - 00 (0 ч 00 мин). Данные о дате представляются следующим образом: 7.03 (седьмое марта), 23.02 (23 февраля), 3.11 (третье ноября).

Для обеспечения правильности заполнения большинство показателей на бланке маршрута машиниста формы расшифровываются (имеют подсказку) непосредственно в полях заполнения, используя при этом более светлый цвет фон по наименованию, и отражение показателей производится поверх "подсказочной" информации.

2. Порядок заполнения маршрутов машиниста

Для учета выданных бланков маршрутов машиниста нарядчик локомотивных бригад или дежурный по эксплуатационному депо маршрутам машиниста присваивает учетный порядковый номер, который проставляется в левом верхнем углу бланка перед выдачей его локомотивной бригаде.  
Число, месяц и год выдачи маршрута машиниста, наименования железной дороги и эксплуатационного локомотивного депо приписки локомотивной бригады заполняются нарядчиком локомотивных бригад или дежурным по эксплуатационному депо (подменному пункту).  
В случае если локомотивная бригада не принадлежит структурному подразделению ОАО "РЖД", в графе "Депо приписки (компания-собственник) бригады" дежурным по эксплуатационному депо (подменному пункту), нарядчиком локомотивных бригад, а при работе на путях общего пользования ОАО "РЖД" локомотивных бригад другой принадлежности - ответственным лицом, определенным приказом по предприятию (далее - ответственным лицом предприятия), заносится наименование компании приписки локомотивной бригады.

Раздел 1. "Сведения о составе, рабочем времени и отдыхе локомотивной бригады"

Состав локомотивной бригады с указанием табельных номеров, фамилий, инициалов и должностных признаков заполняется в соответствующих графах маршрута машиниста нарядчиком локомотивных бригад или ответственным лицом предприятия.  
При замене одного из работников локомотивной бригады в основном депо (по разным причинам) маршрут машиниста вновь не выдается, а сведения о выбывшем работнике аккуратно перечеркиваются одной нежирной чертой и заносятся данные о работнике, его заменившем. Указанные изменения заверяются подписью лица, вносившего изменения, и штемпелем дежурного по эксплуатационному депо.  
Дата и время явки локомотивной бригады на работу отмечается в маршруте машиниста нарядчиком локомотивных бригад, дежурным по эксплуатационному депо или ответственным лицом предприятия по моменту фактической явки. При явке на работу ранее срока указывается время, установленное графиком, суточным нарядом, или вызовом. Эти данные заверяются подписью лица, вносившего информацию и штемпелем дежурного по эксплуатационному депо.  
Дата и время начала приемки ТПС и дата и время окончания сдачи ТПС отмечается и подписывается дежурным по эксплуатационному депо или ответственным лицом предприятия по моменту фактического начала приемки и окончания сдачи.  
При работе локомотивов на участках обращения большой протяженности с несколькими пунктами смены локомотивных бригад на станционных путях, а также при работе на удаленных станциях маневровых локомотивов, локомотивов - толкачей записи о времени начала приемки и окончания сдачи локомотива производят машинисты. При этом дата и время окончания сдачи ТПС должна быть записаны (продублированы) сдающей локомотивной бригадой в журнал технического состояния локомотива формы ТУ-152, утвержденный ОАО "РЖД" 27.10.2004 (далее - журнал формы ТУ-152), вне зависимости от места сдачи ТПС.  
В графах "Проследование КП депо" "При выходе" и "При заходе" указываются дата и фактическое время прибытия (проследования) ТПС на контрольный пост или к границе, разделяющей станционные и деповские пути (далее КП). Заполнение этих граф осуществляет локомотивная бригада.  
Время окончания работы локомотивной бригады указывается дежурным по эксплуатационному депо, нарядчиком локомотивных бригад или ответственным лицом предприятия в соответствующей графе маршрута машиниста по моменту фактического окончания работы и сдачи маршрута машиниста с учетом выполнения заключительных и вспомогательных операций, а при смене локомотивной бригады на станционных путях - с учетом прохода до помещения дежурного по депо. Эти данные заверяются подписью лица, вносившего информацию, и штемпелем дежурного по депо.

Время окончания работы резервной локомотивной бригады указывается с учетом фактического времени прибытия на станцию поезда, в котором следовала локомотивная бригада, и времени на проход ее от станции до помещения дежурного по депо (подменного пункта). При этом в графе "Явка" указывается дежурным по депо (подменного пункта) время фактической явки резервной локомотивной бригады и заверяется подписью.  
Использование регламентированных обеденных перерывов допускается на основании Правил внутреннего трудового распорядка локомотивного депо. Дата и время начала и окончания указанных перерывов заполняются машинистом локомотивной бригады и заверяются при сдаче маршрута машиниста дежурным по депо, нарядчиком локомотивных бригад или ответственным лицом предприятия в соответствующей графе.  
Поля "Дата" в графах "Начала приемки ТПС", "Проследование КП при выходе/заходе", "Окончания сдачи ТПС", "Обеденный перерыв начало/окончание" могут не заполняться, если значение даты, заносимое в эти поля, совпадает со значением даты графы "Явка на работу".  
Графы "Следование резервной бригады (пассажиром)" заполняются дежурным по станции отправления, дежурным по вокзалу, билетным кассиром при наличии в маршруте машиниста записей, заверенных ответственным лицом: число, месяц и год выдачи маршрута машиниста, фамилии и инициалы каждого члена локомотивной бригады.  
При следовании резервной локомотивной бригады (пассажиром) в вагоне пассажирского поезда проставляются номер пассажирского поезда, в котором следует локомотивная бригада, фактическое время отправления поезда со станции и прибытия на станцию назначения. Эти данные заверяются подписью и штемпелем дежурного по станции или по вокзалу.  
Если резервная локомотивная бригада (пассажиром) следует автомобильным или иным транспортом, в поле "N поезда" графы "Следование резервной бригады (пассажиром)" делается запись "а/м", и указывается фактическое время отправления и прибытия в пункт назначения.  
Маршрут машиниста, выданный при следовании резервной локомотивной бригады (пассажиром) для приемки ТПС, используется и для записи работы ТПС после его приемки, т.е. на обратный рейс или следование далее до пункта оборота. При этом дежурным по депо, пункту оборота, станции в графе "Явка" указывается время фактической явки резервной локомотивной бригады для приемки ТПС и заверяется подписью.

Раздел 2. "Сведения о составе и оборудовании ТПС, расходе топлива или электроэнергии"

В графе "Составность ТПС (моторные и прицепные вагоны)" нарядчик или дежурный по депо (ответственное лицо) или по пункту оборота проставляет серию, номер и индекс секции ТПС.  
При смене локомотивных бригад на станционных путях эти сведения о локомотивах заполняются машинистом на основании данных журнала формы ТУ-152.  
При обслуживании одной локомотивной бригадой двух или трех локомотивов, соединенных по СМЕ до начала работы бригады, отмечаются серии и номера локомотивов (в строках с 1 по 6) в зависимости от порядка их соединения.  
При работе на ТПС, состоящим из нескольких секций, различающихся сериями или заводскими номерами, а также при работе отдельных секций локомотива, указываются также серия, номер и индекс каждой секции.  
При работе дизель-поездов в составе нескольких секций с обслуживанием их одной локомотивной бригадой, кроме номера дизель-поезда, необходимо указать номера моторных вагонов, а при работе сдвоенного поезда записать номера каждого дизель-поезда, с указанием всех номеров моторных вагонов.  
При смене ТПС на путях станции или в оборотном депо в графе "Окончание сдачи ТПС предыдущей бригадой" машинист записывает дату и фактическое время окончания сдачи ТПС предыдущей бригадой из журнала формы ТУ-152. В случае отсутствия указанной информации маршруты машиниста к дальнейшей обработке центром оперативно-технического учета работы тягового подвижного состава не принимаются.  
В графах "Код", "Принято при постановке ТПС в депо", "Показания счетчика при приемке/сдаче ТПС" записи производят дежурный по эксплуатационному депо (ответственное лицо), приемщик топлива, а при смене бригад на путях - машинисты (с росписью машинистов в обоих маршрутах машинистов: сдающего и принимающего при одновременной сдаче/приемке локомотива).  
В графе "Код" указывается код счетчика топлива или расходомера, используемого на локомотиве (секции), в соответствии с классификатором средств измерения топливно-энергетических ресурсов (далее - ТЭР) на тягу поездов. Размерность и единицы измерения последующих заполняемых показателей использования ТЭР на тягу поездов должны соответствовать паспортным данным счетчика топлива или расходомера, по которым они определяются.  
В общем случае сведения о расходе дизельного топлива заполняются - в литрах, электроэнергии - в киловатт-часах.  
При работе по СМЕ, сдвоенными тепловозами или отдельными секциями сведения о расходе топлива или электроэнергии по каждому локомотиву (секции) записывают отдельной строкой (строки с 1 по 6) в порядке расположения локомотивов (секций).  
Данные о наборе и расходе дизельного топлива дизель-поездами, автомотрисами и рельсовыми автобусами записываются по каждому моторному вагону. Данные о расходе электроэнергии для электропоездов - для каждой секции электропоезда.  
В графе "Принято при постановке ТПС в депо" записывается количество топлива или показания электросчетчиков, принятое от предыдущей бригады при постановке ТПС в депо. Запись производит дежурный по эксплуатационному депо (ответственное лицо) при приемке машинистом ТПС из книги учета расхода топлива в депо формы ТХУ-5. Данная графа не заполняется, если ТПС в депо не заходил.  
В графе "Показания счетчика (количество топлива) при приемке ТПС" записывается количество топлива или показания электросчетчиков, принятое машинистом перед работой после простоя ТПС в депо или от другой бригады при приемке ТПС на станционных путях. Значение, записанное в данную графу, при приемке ТПС на станционных путях должно совпадать с записью, занесенной в журнал формы ТУ-152 предыдущей бригадой. В случае расхождения этих значений должны быть сделаны исправления в журнале формы ТУ-152 с указанием фактического значения принимаемого количества топлива или показаний электросчетчиков, заверенные штемпелем станции и подписью дежурного по станции. В маршруте машиниста проставляется штемпель станции в графе "Показания счетчика (количество топлива) при приемке ТПС" и заносится запись в раздел 5 "Замечания" с указанием номеров секций, по которым выявлены расхождения.  
Данные граф "Принято при постановке ТПС в депо" и "Показания счетчика (количество топлива) при приемке ТПС" должны иметь расхождения на количество топлива или электроэнергии, израсходованное за время простоя ТПС в депо без бригады. Если за время простоя ТПС в депо расхода ТЭР не было, то данные граф "Принято при постановке ТПС в депо" и "Показания счетчика (количество топлива) при приемке ТПС" должны совпадать.  
В графе "Показания счетчика (количество топлива) при сдаче ТПС" записываются показания электросчетчиков или количество топлива, сданное машинистом после работы. Если сдача ТПС производится в депо, дежурный по депо (ответственное лицо) обязан проверить достоверность записанных в графу "Показания счетчика (количество топлива) при сдаче ТПС" показателей и занести (продублировать) их в книге формы ТХУ-5.  
При непосредственной смене бригад на путях станции данные графы "Показания счетчика (количество топлива) при сдаче ТПС" в маршруте сдающей бригады должны соответствовать данным, указанным в графе "Показания счетчика (количество топлива) при приемке ТПС" маршрута бригады, принимающей локомотив.  
При применении локомотивной бригадой рекуперативного торможения или отоплении вагонов графы "Показания счетчика при приемке/сдаче ТПС" при рекуперации и отоплении вагонов заполняются аналогично графам сдачи-приемки топлива или электроэнергии на тягу поездов.  
В случае осуществления сцепки СМЕ уже в ходе работы локомотивной бригады с использованием ТПС, на котором работала бригада, отсутствующие данные по соединяемым локомотивам (секциям) должны быть занесены (продублированы) из раздела 3 "Сведения о ТПС, работающим по СМЕ, в подталкивании, двойной тяге и пересылаемом" в раздел 2 "Составность ТПС (моторные и прицепные вагоны)". При этом если записи раздела 2 не соответствуют порядку соединения локомотивов по СМЕ, в раздел 5 "Замечания" заносятся данные о действительном расположении локомотивов в соединении.  
Показатели расхода топлива или электроэнергии по каждому используемому в СМЕ локомотиву (секции) заносятся аналогично описанной выше методике заполнения данного раздела.  
Графы "N картриджа РПДА", "N картриджа КЛУБ", "N картриджа РПРТ, БОРТ" заполняются нарядчиком или дежурным по депо (ответственным лицом) при оснащении ТПС соответствующим оборудованием.

Раздел 3. "Сведения о ТПС, работающего по СМЕ, в подталкивании, двойной тяге и пересылаемом"

Раздел заполняется машинистом, а заверяется дежурным или другим выделенным работником станции.  
При этом следует иметь ввиду, что в маршруте машиниста локомотива, указанного в разделе 2, при подталкивании, двойной тяге и пересылке данные раздела 3 должны содержать сведения о других совместно работающих локомотивах, т.е. в маршруте машиниста головного локомотива в графе "Вид следования" делается запись о виде следования вспомогательного локомотива, а в маршруте вспомогательного локомотива в этой графе - запись о виде следования ведущего локомотива.  
В этом же разделе маршрута машиниста головного локомотива указываются начальные и конечные пункты участка двойной тяги, подталкивания и пересылаемых локомотивов, эксплуатационное локомотивное депо приписки или компания-собственник, серия и номер вспомогательного локомотива, а в маршруте вспомогательного локомотива - аналогичные данные только для ведущего локомотива.  
Если работа осуществляется по СМЕ указываются депо приписки или компания-собственник, серия и номер входящих в СМЕ локомотивов, а в графе "Вид следования" указывается: "СМЕ".  
При этом если сцепка (расцепка) СМЕ была осуществлена в ходе работы локомотивной бригады (на станции) с использованием ТПС, на котором бригада работала указываются информация о начальном (конечном) пункте работы по СМЕ, в противном случае запись начального и конечного пунктов - не производится.  
В случае формирования на станции локомотивов по СМЕ данные о серии, номере локомотивов и показания счетчиков заносятся в раздел 2 "Сведения о составе и оборудовании ТПС, расходе топлива или электроэнергии".  
Если ведущий или вспомогательный локомотив сочленен из секций, или присоединенные локомотивы для работы по СМЕ имеют секционное разложение, то в графах "Номер (секция)" указываются номера секций. В других случаях оставшиеся графы "Номер (секция)" не заполняются.  
Двойной тягой учитывается работа вспомогательных локомотивов, идущих в поезде после головного локомотива и управляемых самостоятельными локомотивными бригадами.  
Если локомотив следует с прицепленными к нему одним или несколькими пересылаемыми локомотивами эксплуатируемого парка, возвращаемыми сплоткой без бригад, то заполняется один маршрут машиниста, в разделе 3 которого записываются сведения по каждому локомотиву. В графе "Вид следования" указывается: "Сплотка", а при пересылке одиночного локомотива эксплуатируемого парка без бригады записывается: "Без бригады". В этих случаях локомотивы, как ведущий, так и пересылаемые, учитываются в одиночном следовании.  
Для определения бюджета времени использования и пробега локомотивов, работающих по СМЕ или следующих без локомотивной бригады, машинист по каждому локомотиву записывает в графу "Окончание сдачи ТПС предыдущей бригадой" фактические значения соответствующих показателей из журнала формы ТУ-152.  
Если сцепка (расцепка) пересылаемых без бригад локомотивов эксплуатируемого парка осуществлялась на станционных путях, в разделе 3 указываются станции отправления и прибытия данных локомотивов.  
При пересылке локомотивов эксплуатируемого парка без локомотивных бригад после их расцепки машинист должен сделать в журнале формы ТУ-152 каждого локомотива запись даты и времени их сдачи.

Раздел 4. "Сведения об экипировке ТПС, снятии топлива и масла"

Данный раздел заполняется и подписывается работниками баз топлива или экипировочных пунктов с указанием наименования пункта экипировки, номера суточной ведомости, времени прибытия локомотива на экипировочный пункт и времени окончания набора топлива. Записи в графах "Плотность топлива (экипировка)" и "Марка масла (экипировка)", а также их набранное количество должны соответствовать записям в суточных ведомостях.  
В графе "л/Кг" необходимо оставить ту единицу измерения, которая принята для определения количества набранного топлива, а неиспользуемую единицу измерения нужно зачеркнуть.  
В графе "Номер (секция)" указывается заводской номер (секция) экипируемого локомотива и индекс секции.  
При экипировке в графе "Количество" указывается количество набранного топлива в тех единицах измерения, которые были выбраны. В графе "Кг" проставляется количество масла в кг, которое было набрано на локомотив (секцию).  
Сведения о набранном топливе и масле при экипировке локомотива заверяются ответственным за отпуск лицом.  
Расход топлива и масла, взятых с локомотива для нужд депо, обязательно оформляются актами, по одному экземпляру которых прилагаются к маршруту машиниста.  
В графе "Снято топлива N акта" записывается номер акта снятия топлива, в графе "Снято масла N акта" - номер акта снятия масла, а в графах "Количество" и "Кг" - количество снятых топлива и масла соответственно.

Раздел 5. "Замечания"

Данный раздел предназначен для записи данных, не предусмотренных в других разделах маршрута машиниста. Информацию в раздел "Замечания" могут заносить нарядчик локомотивных бригад, дежурный по эксплуатационному депо (ответственное лицо) или локомотивная бригада в зависимости от содержания замечания.  
Раздел "Замечания" условно разбит на 2 части. В левой части заносятся данные, которые определяются "Классификатором замечаний маршрута машиниста".  
"Классификатор замечаний маршрута машиниста" с перечнем обязательных к заполнению полей (столбцы с 1 по 4 графы "Значение полей") представлен в Приложении.  
Правая часть раздела "Замечания" предназначена для записи текстовых сообщений, классификация которых на сегодня затруднительна.

Раздел 6. "Сведения о ходе и массе поезда, маневровой работе"

Графы, наименование которых выделено курсивным текстом (с наклоном), заполняются при выполнении локомотивом специальной маневровой работы на станции, маневров в депо, на путях предприятий ОАО "РЖД", а также прочей и маневровой работы хозяйственного характера.

Поездная работа

Машинист или другой выделенный работник станции в соответствии с натурным листом поезда заполняет графы "Индекс поезда", "Номер поезда", "Масса поезда в тоннах" и заверяет указанные данные подписью и штемпелем станции отправления (графа 12). При смене локомотивных бригад на путях станции машинист проставляет эти данные из натурного листа поезда.  
В случаях выполнения маневровой работы, изменения массы и состава поезда на промежуточных станциях отметку об этом в маршруте машиниста обязан сделать дежурный по станции с постановкой штемпеля станции.  
В графе 1 "Наименование станций, остановочных пунктов или км, где останавливался поезд, место работы на маневрах" название остановочного пункта, километра или места работы на маневрах вписывается от руки локомотивной бригадой или проставляется штемпель станции с ясным оттиском.  
Если на железной дороге между двумя станциями или раздельными пунктами существует обводная ветка или несколько параллельных путей через раздельные пункты, то при проследовании данного участка поездом без остановок необходимо в маршруте следования указать дополнительно промежуточную станцию на этом участке, кроме конечной.  
Время фактического прибытия поезда или одиночного локомотива на станцию и отправления со станции записывается машинистом по раздельным пунктам, на которых выполнялась остановка, независимо, от того, следовал поезд по расписанию или с опозданием. Это время должно соответствовать данным приборов регистрации параметров движения (скоростемеров, РПДА, КЛУБ-У и т.д.).  
Остановки на перегонах для погрузки и выгрузки грузов или людей записываются аналогично.  
Время проследования без остановки раздельного пункта, являющегося границей поездо-участка или границей отделения железной дороги, железной дороги, указывается машинистом в графах 1, 3, 4. Начальник центра оперативно-технического учета работы тягового подвижного состава обязан предоставить руководству депо (машинистов перечнем таких пунктов.  
В случае простоя локомотивов с пассажирскими или пригородными поездами (электропоездов) на промежуточных станциях более времени, предусмотренного расписанием, указывается время фактического прибытия и отправления поездов по графам 1, 3, 4 маршрута машиниста.  
Сведения о вынужденных остановках на перегонах и задержках у светофоров записываются машинистом в графах 5, 6 маршрута машиниста (в часах и минутах).  
При отправлении поездного локомотива на перегон за оставленной частью поезда в том же маршруте в графах 3 и 4 проставляется время: отправления со станции, прибытия на место остановки поезда на перегоне, отправлении с этого места, прибытия на станцию с перегона со второй частью поезда с указанием в графах 9-12 "Со второй частью".  
При поездках локомотива со станции или с перегона за набором топлива или по другим причинам время отправления и прибытия записывается в графы 3 и 4 с отметкой в графах 9-12 "За набором топлива" и т.д.  
В графе 3-4 "Продолжительность маневров" указывается время, затраченное локомотивом на производство поездных маневров на станциях.  
При маневровой работе, выполняемой на начальной и конечной станциях, если эта работа предусмотрена в плане, в свободном месте граф 9-12 делается пометка "специальные маневры".  
В графах 5 и 6 "Простой" машинист записывает время стоянки поезда (в часах и минутах).  
Графа 7 "Индекс поезда" заполняется дежурным по станции или машинистом локомотива из натурного листа поезда формы ДУ-1 (ДУ-1л - для пассажирских поездов).  
Графа 8 "Номер поезда" заполняется дежурным по станции или машинистом локомотива. Если на станции был изменен номер поезда, то в данной графе указывается номер, с которым поезд отправляется со станции.  
При формировании сдвоенного состава из грузовых поездов и проследовании его от станции соединения до станции разъединения без изменения веса и состава в этом разделе указываются измененные номера поездов. Порядок нумерации соединенных поездов установлен распоряжением ОАО "РЖД" от 7 июня 2004 года N 2485р "О нумерации поездов". При этом должен соблюдаться следующий порядок: головному поезду присваиваются номера с 1901 по 1918, второму по ходу - номера 1921-1938, третьему - номера 1941-1958.  
Если головному (первому) поезду присваивается номер 1901, второму дается 1921, третьему - 1941; если головному поезду присваивается номер 1918, то номера последующих поездов будут 1938, 1958, соответственно.  
После разъединения сдвоенного состава грузовым поездам, входивших в него, возвращается прежняя нумерация.  
Данные о массе поезда нетто и брутто (графы 9 и 10), количестве осей (графа 11) заполняются в соответствии с данными натурного листа поезда формы ДУ-1 (ДУ-1л - для пассажирских поездов).  
Наряду с натурным листом локомотивной бригаде должна быть выдана работником станции из автоматизированной системы "Справка для заполнения маршрута машиниста", которая в обязательном порядке должна прикладываться к маршруту машиниста при его сдаче после окончания работы и храниться вместе с маршрутом машиниста установленным порядком. В случае невозможности получения указанной справки из АСУ разрешается выписывать справку о составе и весе вручную и заверять штемпелем станции. При отсутствии "Справки для заполнения маршрута машиниста" маршрут машиниста к учету не принимается.  
Масса поезда брутто указывается по всем поездам без исключения с учетом массы недействующих локомотивов неэксплуатируемого парка, вагонов-механизмов, вагонов нерабочего грузового парка и вагонов, следующих как "груз на своих осях". Масса пересылаемых локомотивов эксплуатируемого парка в порядке регулировки в массу поезда брутто не включается. Для снегоочистителя за массу брутто принимается масса самого снегоочистителя.  
Данные о массе поезда нетто и брутто (графы 9 и 10) и количестве осей указываются на начальных станциях и конечных станциях плеч обслуживания локомотивных бригад, а также на промежуточных станциях в случаях, когда на них происходили какие-либо изменения состава поезда (отцепка/прицепка вагонов).  
В случае соединения грузовых поездов масса и состав их в маршрутах машиниста не изменяются. Данные по соединенному поезду в форме приказа поездного диспетчера заносятся в раздел 5 "Замечания" маршрутов машиниста всех соединенных поездов.  
Графа 12 предназначена для подписи дежурного по станции или машиниста, удостоверяющих правильность записей данного раздела.  
В случае работы ТПС по договору с транспортной организацией информация о наименовании организации, а также времени начала и окончания данной работы, должны быть занесены в раздел 5 "Замечания". Эта запись должна производиться дежурным по депо при выдаче маршрута машиниста.  
При использовании поездного локомотива на прочих родах работы, как например: дезинфекция и промывка вагонов, снабжение водой и прогрев составов пассажирских поездов, подогрев цистерн, опробование тормозов, тушение пожаров и т.п., в графах 5-11 делаются об этом записи с указанием времени, затраченного на каждый род работы отдельно.  
При использовании толкача на поездной работе графы массы нетто, брутто заполняются в маршруте машиниста подталкивающего локомотива.  
Всякие изменения в работе подталкивающего локомотива (его переход с одиночного следования на подталкивание и обратно на одиночное следование или поездную работу) должны иметь в маршруте машиниста отметку о моментах перехода в тех пунктах, где работа изменена.  
Время маневровой работы подталкивающего локомотива на начальных, конечных и промежуточных станциях вносится в графу 3-4 под чертой (в знаменателе). Записи времен маневровой работы на начальных и конечных станциях заверяются подписью дежурного по станции и штемпелем станции.  
Время, затраченное на технические операции локомотива (снабжение топливом, водой, песком, смазочными, обтирочными и другими материалами, очистка и обмывка локомотива и т.д.) при работе с передаточными, вывозными поездами и при работе толкачей, записывается в графах 3 и 4, место производства технических операций - записывается в графе 1 с указанием в графах 5-11 "Технические операции" и заверяется дежурным по депо при производстве технических операций с заходом локомотива в депо или дежурным по станции при производстве технических операций без захода в депо (на станционных путях).

Маневры и прочая работа

Сведения о маневрах и прочей работе заполняет машинист или лицо, выделенное для этого начальником станции. Дежурный по станции (по парку) или специально выделенный работник станции заверяет достоверность указанных данных подписью и проставляет штемпель станции (графа 12).  
Наименование станции, вид работы или номер поезда при одиночном следовании заполняет машинист в графе 1 "Наименование станций, остановочных пунктов или км, где останавливался поезд, место работы при маневрах". В графе 2 "Парк" производится уточнение места проведения маневровой работы при необходимости.  
Время маневров (начало, конец), время отправления и прибытия при одиночном следовании определяется моментами начала и конца работ и заполняется в графах 3 и 4.  
В графе 5 "Простой "Под техническими операциями" и в графе 6 "Простой "На станции" указывается время соответствующего простоя. Время, затраченное на экипировку локомотива, при маневровой работе входит в графу 5 "Простой "Под техническими операциями".  
В графах 9 и 10 соответственно записывается количество фактически переработанных и отправленных вагонов в физических единицах за время работы бригады.

3. Окончание оформления и сдачи маршрута

Все локомотивные бригады ОАО "РЖД" по всем видам тяги сдают маршруты машиниста в депо своей приписки, независимо от собственности ТПС, на котором производилась поездка. При работе на путях общего пользования ОАО "РЖД" локомотивных бригад другой принадлежности передача маршрутов машиниста для их обработки в центрах оперативно-технического учета работы тягового подвижного состава должно осуществляться установленным порядком, в соответствии с заключенным договором между ОАО "РЖД" и компанией.  
После окончания работы машинист подписывает маршрут машиниста и передает его дежурному по эксплуатационному депо или нарядчику локомотивных бригад.  
Ранее выданные и не использованные, а так же испорченные бланки маршрутов машиниста сдаются дежурному по эксплуатационному депо или нарядчику локомотивных бригад для уничтожения.  
Маршруты машинистов поездных локомотивов должны сдаваться машинистами немедленно после прибытия из поездки и сдачи локомотива, а машинисты, выполнявшие сменную работу на маневровых, передаточных, вывозных и диспетчерских локомотивах и толкачах - после окончания дежурства.  
Порядок пересылки в основное эксплуатационное локомотивное депо маршрутов машиниста маневровых и вывозных локомотивов с промежуточных или удаленных станций устанавливается начальником эксплуатационного локомотивного депо. Срок пересылки - не более 24 часов после окончания работы локомотивной бригады.  
При получении маршрутов машиниста дежурный по эксплуатационному депо или нарядчик локомотивных бригад проверяют полноту, правильность, аккуратность и четкость записей данных о локомотивной бригаде, времени прохода локомотивом контрольного поста и сдачи локомотива.  
Особое внимание уделяют следующим данным: время явки локомотивной бригады на работу; индекс и номер поезда; масса поезда - нетто и брутто; прием, набор и сдача топлива; показания электросчетчиков; следование двойной тягой и в подталкивании; время непрерывной работы локомотивной бригады, при этом данные об индексе, номере и весе поезда должны соответствовать прилагаемым документам.  
В случае обнаружения в заполнении маршрута машиниста неточностей дежурный по эксплуатационному депо или нарядчик локомотивных бригад обязаны потребовать от машиниста уточнения по документам неправильно сделанных записей.  
Исправления в маршруте машиниста должны быть заверены подписями машиниста и нарядчика локомотивных бригад или дежурного по эксплуатационному депо.  
Ошибочно записанные сведения или данные должны быть перечеркнуты одной нежирной чертой, а вместо них проставлены другие - достоверные, при этом запрещаются подчистки и подтирки.  
Исправленные маршруты машиниста к учету принимаются только с приложенным письменным объяснением причин корректировки, заверенными подписями машиниста и нарядчика локомотивных бригад или дежурного по эксплуатационному депо. Указанные объяснения хранятся вместе с маршрутом машиниста. В случае отсутствия по уважительным причинам (болезнь, отпуск, командировка и т.д.) возможности машинисту лично заверить внесенные изменения допускается визирование исправленного маршрута машиниста прикрепленным машинистом-инструктором или заместителем начальника депо по эксплуатации.  
После проверки маршрутов машиниста дежурный по эксплуатационному депо или нарядчик локомотивных бригад присваивает ему регистрационный порядковый номер и проставляет его в маршруте машиниста. Регистрационный порядковый номер присваивается всем маршрутам машиниста, поступившим в депо на обработку, включая с удаленных станций, из филиалов депо, пунктов оборота локомотивных бригад, где обработка маршрутов машиниста не производится, не зависимо от собственности локомотивов и локомотивных бригад.  
Присвоение регистрационных порядковых номеров маршрутам машиниста производится по мере их поступления в эксплуатационное депо. Если в депо установлен порядок, предусматривающий первоначальное поступление маршрутов машиниста со скоростемерными лентами для расшифровки, порядковый регистрационный номер присваивается непосредственно перед передачей их техникам по расшифровке скоростемерных лент.  
Регистрационный номер маршрута машиниста необходимо использовать в автоматизированных информационных системах в качестве идентификатора маршрута машиниста.  
В центрах оперативно-технического учета работы тягового подвижного состава маршруты машиниста обрабатываются в соответствии с действующими инструктивными указаниями по обработке маршрутов машиниста.  
Делать исправления показателей или вносить в маршрут машиниста какие-либо дополнения работникам центров оперативно-технического учета работы тягового подвижного состава категорически запрещается.  
Ответственность за правильное заполнение, ведение и оформление маршрутов машиниста в депо возлагается на дежурного по эксплуатационному депо и нарядчика локомотивных бригад, а в пути следования - на дежурного по станции и машиниста ТПС.  
Дежурные по эксплуатационному депо, начальники центров оперативно-технического учета работы тягового подвижного состава, нарядчики локомотивных бригад обязаны инструктировать и контролировать машинистов в части правильного заполнения и оформления маршрута машиниста.  
Хранение маршрутов машиниста осуществляется в центрах оперативно-технического учета работы тягового подвижного состава установленным ОАО "РЖД" порядком.

4. Автоматизированная выдача маршрута машиниста

Допускается применение технологии автоматизированной выдачи маршрута машиниста с применением комплекса АСУ эксплуатационного локомотивного депо (далее Технология).  
Порядок прохождения подготовительных операций и выдачи маршрута машиниста определяется приказом начальника эксплуатационного локомотивного депо.  
Учет и нумерация выданных с применением Технологии бланков маршрутов машиниста ведется автоматически. Учетный порядковый номер является уникальным идентификатором и обеспечивает накопление информации по данному маршруту, получаемой в режиме реального масштаба времени, из других автоматизированных систем.  
Маршрут машиниста, выданный с применением Технологии, должен содержать следующие заполненные графы:  
- учетный номер;  
- число, месяц, года выдачи маршрута машиниста;  
- наименование железной дороги и депо приписки бригады;  
- табельный номер,  
- фамилия и.о. каждого работника локомотивной бригады;  
- дата и время явки на работу;  
- дата и время начала приемки ТПС;  
- серия, номер, наименование секции локомотива;  
- N картриджа.