



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 24 » октября 2013 г.

Москва

№ 2274р

**О совершенствовании технологии управления тяговыми ресурсами на
Урало-Сибирском полигоне**

В соответствии с требованиями распоряжения ОАО «РЖД» от 23 ноября 2012 г. № 2374р «Об управлении тяговыми ресурсами на Северном, Южном и Урало-Сибирском полигонах», созданием вертикалей производственного блока, изменениями инфраструктуры полигона, с целью повышения уровня эксплуатационной работы, оптимизации участков обращения локомотивов и локомотивных бригад в границах Свердловской, Южно-Уральской и Западно-Сибирской железных дорог (далее Урало-Сибирский полигон):

1. Утвердить и ввести в действие с момента подписания прилагаемую технологию управления тяговыми ресурсами на Урало-Сибирском полигоне.

2. Вице-президенту, начальнику Дирекции тяги Воротилкину А.В., начальникам: Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Акулову А.П., Центральной дирекции инфраструктуры Супруну В.Н. в срок до 1 декабря 2013 г. привести в соответствие утверждаемой технологии состояние инфраструктуры, техническую оснащенность структурных подразделений и нормативную базу для организации технического обслуживания и ремонта локомотивов, обеспечивающих их устойчивую работу на Урало-Сибирском полигоне.

3. Старшему вице-президенту Краснощеку А.А., вице-президенту, начальнику Дирекции тяги Воротилкину А.В., начальникам: Центральной дирекции управления движением Иванову П.А., Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Акулову А.П., начальникам железных дорог: Свердловской – Миронову А.Ю., Южно-Уральской – Попову В.А. и Западно-Сибирской – Регеру А.А.:

а) организовать изучение требований технологии всеми причастными работниками структурных подразделений и предприятий;

б) обеспечить выполнение утвержденной технологии управления тяговыми ресурсами на Урало-Сибирском полигоне с момента подписания.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на старшего вице-президента Краснощека А.А., и вице президента, начальника Дирекции тяги Воротилкина А.В. по кругу ведения.

5. Признать утратившим силу распоряжение ОАО «РЖД» от 18 сентября 2008 г. № 1961р «О повышении уровня эксплуатационной работы и оптимизации участков обслуживания локомотивов и локомотивных бригад на полигонах Южно-Уральской, Свердловской и Западно-Сибирской железных дорог».

Первый вице-президент
ОАО «РЖД»



В.Н. Морозов

Исп. Богач Владислав Николаевич, ЦД
(978-50) 4-46-65

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением ОАО "РЖД"
от «24» октября 2013 г. № 2274р.

ТЕХНОЛОГИЯ
УПРАВЛЕНИЯ ТЯГОВЫМИ РЕСУРСАМИ НА УРАЛО-СИБИРСКОМ
ПОЛИГОНЕ

Оглавление

1. Общие положения.....	3
2. Основные термины и определения.....	6
3. Тяговые полигоны обращения и участки работы локомотивов на урало-сибирском полигоне.....	9
4. Пункты технического обслуживания грузовых локомотивов.....	12
5. Парк локомотивов на полигоне.....	13
6. Порядок планирования выдачи локомотивов под поезда.....	15
7. Содержание оперативного резерва локомотивов на станциях урало-сибирского полигона.....	22
8. Организация работы локомотивных бригад.....	23
9. Порядок обеспечения тяговыми ресурсами в период предоставления окон.....	31
10. Формирование наряд-заказа локомотивных бригад грузового движения	32
11. Порядок расчета потребного парка локомотивов на предъявляемые объемы перевозок	34
12. Работа подталкивающих локомотивов на урало-сибирском полигоне.....	36
13. Обеспечение системы планово-предупредительного ремонта локомотивов.....	37
14. Распределение обязанностей между диспетчерским аппаратом региональных дирекций и ЦУТР УСП.....	40
Приложение 1 - Участки обращения локомотивов на урало-сибирском полигоне	41

1. Общие положения:

1.1. Настоящая Технология устанавливает порядок:

- нормирования и распределения тяговых ресурсов (локомотивов и локомотивных бригад) на полигоне для обеспечения равномерного продвижения поездопотоков, стабильной работы узлов внутри полигона и станций стыкования тяговых полигонов;
- управления работой локомотивного парка и локомотивных бригад штата Западно-Сибирской, Свердловской, Южно-Уральской дирекций тяги на основных тяговых полигонах;
- текущего, сменно-суточного и других видов планирования при управлении тяговыми ресурсами грузового движения;
- своевременной постановки локомотивов на текущие осмотры (ТО-2, 3) и текущие ремонты ТР-1, 2, 3.

1.2. В технологии определены методика и алгоритм нормирования парка локомотивов, порядок сменно-суточного планирования потребного количества локомотивов для обеспечения ожидаемых (прогнозируемых) размеров движения на предстоящие сутки и более длительные периоды по каждому участку работы локомотивных бригад полигона.

1.3. Технология определяет порядок взаимодействия оперативных работников станций, локомотивных эксплуатационных и ремонтных депо, диспетчерского аппарата региональных дирекций управления движением, дирекций тяги, дирекций по ремонту тягового подвижного состава, центра управления тяговыми ресурсами на урало-сибирском полигоне Управления движения Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД» (далее ЦУТР УСП) и других подразделений ОАО "РЖД", участвующих в перевозочном процессе.

1.4. Задания по распределению парка локомотивов на полигоне передаются в форме приказов руководителей ЦУТР УСП.

1.5. Пропуск локомотивов на незакрепленные тяговые плечи и отклонения от выполнения требований настоящей технологии в порядке исключения разрешаются регистрируемым приказом руководителя ЦУТР УСП.

1.6. Для выполнения регулировочных заданий ЦУТР УСП и обеспечения равномерности в организации движения поездов на полигоне допускается временное оставление поездов без локомотивов.

1.7. Условием временного оставления поездов без локомотивов являются обеспечение сохранности перевозимых грузов, соблюдение нормативного срока доставки грузов и другие особые условия, устанавливаемые Центральной дирекцией управления движением.

1.8. Для равномерного движения и полного использования пропускных способностей на урало-сибирском полигоне организуется предоставление «окон» в оптимальных створах.

1.9. Разработка нормативных графиков движения поездов производится с учётом технологий сквозного пропуска тяжёловесных, длинносоставных, соединённых, ускоренных поездов на полигоне.

1.10. Для каждой нитки грузового поезда нормативного графика рассчитывается участковая скорость, для сквозных (для полигона в целом) ниток – маршрутная скорость.

1.11. Весовые нормы грузовых поездов на урало-сибирском полигоне определяются и изменяются в соответствии с действующими на железных дорогах приказами об установлении весовых норм.

1.12. Для станций формирования поездов устанавливаются унифицированные весовые нормы.

1.13. Для обеспечения графика отправления поездов устанавливаются нормативы наличия и времени оборота локомотивов на станциях дислокации оборотных, основных депо и станциях смены локомотивных бригад.

1.14. Для соблюдения технологических процессов, регламентов взаимодействия, руководителями региональных дирекций вносятся изменения в должностные инструкции причастных руководителей и специалистов.

1.15. Для обеспечения равномерности и парности движения поездов составляются графики обмена поездов по стыковым пунктам региональными дирекциями управления движением.

1.16. Используемые на нормативные документы:

- Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ, утвержденный приказом первого заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации Морозова В.Н. от 18 февраля 2003 г. № 6;

- Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ, утвержденный приказом первого заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации Морозова В.Н. от 20 февраля 2003 г. № 7;

- Инструкция по разработке графика движения поездов в ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением первого вице-президента ОАО «РЖД» Морозова В.Н. от 27 декабря 2006 г. № 2568р;

- Инструкция по оперативному планированию поездной и грузовой работы в ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением вице-президента ОАО «РЖД» Краснощека А.А. от 16 июля 2012 г. № 1415р;

- Регламент диспетчерского управления движением поездов ОАО «РЖД», утвержденный распоряжением вице-президента ОАО «РЖД» Лемешко В.Г. от 9 ноября 2009 г. № 2281р;

- 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, дирекция тяги, дирекций по ремонту тягового подвижного состава, утвержденный распоряжением вице-президента ОАО «РЖД» Краснощека А.А. от 9 января 2012 г. № 2р;

- Порядок взаимодействия Центральной дирекции управления движением и дирекции тяги в организации управления эксплуатационной работой, утвержденный распоряжением вице-президента ОАО «РЖД» Лемешко В.Г. от 26 марта 2010 г. № 607р;

- Инструкция по учету наличия, состояния и использования локомотивов, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 11 ноября 2009 г. № 2293р;

- Инструкция по учету локомотивов, утвержденная распоряжением первого вице-президента ОАО «РЖД» Морозова В.Н. от 29 октября 2012 г. № 2155р;

- Распоряжение ОАО «РЖД» от 17 июля 2012 г. № ЦТ-65/р «Об обеспечении контроля за соблюдением установленной продолжительности рабочего времени локомотивных бригад»;

- Положение о центре управления тяговыми ресурсами на восточном полигоне, утвержденное начальником Центральной дирекции управления движением Ивановым П.А. 20 апреля 2012 г.;

- Положение о системе технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением первого вице-президента ОАО «РЖД» Х.Ш.Зябировова от 17 января 2005 г. № 3р.

1.17. Порядок внесения изменений в Технологию.

Настоящая Технология управления тяговыми ресурсами на урало-сибирском полигоне считается принятой и становится обязательной для исполнения с момента утверждения.

Изменения, вносимые в Технологию, оформляются в виде дополнений или путем издания новой редакции документа.

Переработка Технологии осуществляется при изменении требований нормативных документов ОАО «РЖД», а так же по предложению руководителей взаимодействующих сторон.

Организацию работ по внесению изменений в Технологию осуществляет Центр управления тяговыми ресурсами на урало-сибирском полигоне.

2. Основные термины и определения

Для правильного и однозначного толкования отдельных понятий настоящей технологии используются следующие основные определения:

вагонопоток – среднесуточное число вагонов, прошедших в одном направлении между станциями или полигонами железнодорожной сети;

грузопоток – масса грузов (в тоннах), перевозимых транспортом в определённом направлении за рассматриваемый период (обычно 1 год);

депо приписки локомотивных бригад – эксплуатационное локомотивное депо, в котором работники локомотивных бригад трудоустроены и прибывают в назначенные пункты явки;

локомотив – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения передвижения по железнодорожным путям поездов или отдельных вагонов;

направление – часть железнодорожной линии, ограниченная станциями массовой погрузки груза в вагоны и их выгрузки на станциях назначения;

наряд – задание на производство работы, определяющее её содержание, место работы, время её начала (в отдельных случаях и окончания работы), состав бригады и работников;

наряд-заказ – одна из форм документа, имеющего значение договора на выполнение работ или оказание услуг. Наряд-заказ является одним из видов первичных документов, сочетает элементы договорных обязательств и технического задания. Наряд-заказ однозначно определяет договорные обязательства сторон и является обязательным для выполнения обеими сторонами;

наряд локомотивных бригад – задание на выдачу локомотивных бригад, выполняемое эксплуатационным локомотивным депо;

непроизводительные потери в организации работы локомотивных бригад – затраты рабочего времени локомотивных бригад на перевозку грузов (работу) свыше нормативных и время вспомогательного следования (не связанное с перевозкой грузов);

окно – время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для обслуживания (в т.ч. осмотра) технических средств и/или ремонтно-строительных работ;

окно большой продолжительности – окно, продолжительностью свыше 8 часов на двухпутном и свыше 6 часов на однопутном перегоне;

перегон – часть железнодорожной линии, ограниченная смежными железнодорожными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами;

переотдых локомотивной бригады в пункте оборота – время отдыха работников локомотивной бригады в пункте оборота более времени предшествующей работы (с момента явки локомотивной бригады в основном пункте работы до сдачи локомотива в пункте оборота (подмены);

план – проект чего-либо;

планирование – составление порядка действий (плана, проекта) для достижения заранее определённого результата или цели. Планирование (*действие, деятельность*) в самом общем виде: выбор цели (*заранее определённого результата*); составление программы действий (*пути, конкретных шагов к цели, промежуточных целей для достижения главной*); выявление необходимых ресурсов и их источников; определение непосредственных исполнителей и доведение планов до них;

пункты оборота локомотивов – станции, на которых все локомотивы, прибывающие с поездами, одиночным порядком или в составе сплотов (далее резервом), отправляются с поездами (или резервом) только во встречном направлении;

пункты оборота локомотивных бригад – станции, на которых все локомотивные бригады, прибывающие с поездами (или резервом), отправляются с поездами (или резервом) только во встречном направлении, как правило, в пункт приписки. В случае истечения времени непрерывной продолжительности работы работникам локомотивных бригад предоставляется отдых;

пункт перецепки локомотивов – станция, расположенная внутри полигона обращения локомотивов, на которой отцепляемые от поезда (или прибывающие резервом) локомотивы могут следовать с поездами как во встречном, так и в попутном направлениях;

поездпоток – среднесуточное число поездов, прошедших в одном направлении между станциями или полигонами железнодорожной сети;

проект – уникальная деятельность имеющая начало и конец во времени направленная на достижение заранее определённого результата, цели, создание определённого, уникального продукта или услуги при заданных ограничениях по ресурсам и срокам, а также требованиям к качеству и допустимому уровню риска;

следование локомотивных бригад пассажирами во встречном направлении – следование двух и более локомотивных бригад пассажирами в противоположных направлениях одного участка;

створ – последовательность предоставления «окон» на смежных станциях, перегонах и участках, обусловленная возможностями изменения графика движения поездов;

сход локомотива с кольца – отцепка локомотива от транзитного поезда на станции (перегоне) внутри установленного полигона безотцепочного следования (обращения), либо выявление при эксплуатации (до очередного ТО-2) неисправности, исключающей следование локомотива с поездом;

транзитный поезд – поезд, следующий от станции формирования (отправления) до станции расформирования (назначения) без работы по изменению состава;

тяговый полигон обращения локомотивов – часть железнодорожной линии, ограниченная пунктами оборота локомотивов, за которыми их эксплуатация не допускается (за исключением случаев пересылки локомотивов в ремонт, на обслуживание и т.п.);

тяговые ресурсы – сочетание средств, и источников их получения, возможных и доступных в использовании для обеспечения перевозочного процесса. К средствам относятся – персонал (численность и рабочее время работников локомотивных бригад), технические средства (ремонтные локомотивные депо, парк локомотивов и т.д.). К источникам относится – комплекс подразделений региональных дирекций тяги и по ремонту тягового подвижного состава;

тяговый участок – часть железнодорожной линии внутри тягового полигона, ограниченная пунктами оборота локомотивов;

управление – деятельность субъекта направленная на изменение состояния объектов и (или) субъектов (в том числе и себя) по заранее продуманному плану действий, деятельность по приведению объективного процесса к субъективно выбранной цели;

участок – часть железнодорожных линий, ограниченная выделенными станциями;

участок обращения локомотивов – часть железнодорожных линий, ограниченная пунктами оборота локомотивов;

участок работы локомотивных бригад – часть железнодорожных линий, ограниченная депо приписки и пунктом оборота локомотивных бригад, в том числе пунктами оборота локомотивных бригад с размещением внутри участка депо их приписки;

эксплуатация локомотивов – использование локомотивов для тяги поездов в сочетании с периодическими (обязательными) видами технического обслуживания и ремонта.

3. Тяговые полигоны обращения и участки работы локомотивов на урало-сибирском полигоне

Зоной ответственности ЦУТР урало-сибирского полигона является сочетание участков с электрической тягой постоянного тока, переменного тока и тепловозной тягой в границах Западно-Сибирской, Южно-Уральской, Свердловской и Горьковской железных дорог. Особенности работы локомотивов на каждом участке являются отдельными элементами технологии. Из-за различного плана и профиля пути, весовых норм грузовых поездов, кратности и вида тяги выделены:

западный полигон – участки Свердловской железной дороги с преимущественно горным профилем и наличием станций массовой погрузки грузов;

полигон работы корпоративного парка – участки Южно-Уральской, Свердловской и Западно-Сибирской железных дорог преимущественно с равнинным профилем;

среднесибирский полигон – участок Западно-Сибирской железной дороги электрифицированный переменным током;

кузбасский полигон – участок Западно-Сибирской железной дороги преимущественно с горным профилем и наличием множества станций массовой погрузки грузов;

северный полигон – участки Свердловской железной дороги с преимущественно равнинным профилем и тепловозной тягой.

Кроме того, следует учесть наличие рокадных, относительно малодейственных, не электрифицированных направлений с теплотягой на участках Южно-Уральской, Свердловской и Западно-Сибирской железных дорог.

3.1. Западный полигон: Балезино – Пермь-Сортировочная – Екатеринбург-Сортировочный, Екатеринбург-Сортировочный – Дружинино, Пермь-Сортировочная – Березники-Сортировочные – Соликамск, Березники-Сортировочные – Чусовская, Пермь-Сортировочная – Чусовская – Гороблагодатская – Качканар, Смычка – Екатеринбург-Сортировочный, Гороблагодатская – Серов-Сортировочный – Покровск-Уральский, Смычка – Алапаевск – Егоршино, Дружинино – Седельниково, Седельниково – Пермь-Сортировочная.

3.1.1. Пермь-Сортировочная – Углеуральская – Березники – Соликамск.

3.1.2. Пермь-Сортировочная – Чусовская – Гороблагодатская.

3.1.3. Березники – Чусовская.

3.1.4. Екатеринбург-Сортировочный – Пермь-Сортировочная – Балезино.

3.1.5. Екатеринбург-Сортировочный – Дружинино.

3.1.6. Седельниково – Дружинино.

- 3.1.7. Седельниково – Шаля – Пермь-Сортировочная.
- 3.1.8. Екатеринбург-Сортировочный – Смычка.
- 3.1.9. Смычка – Гороблагодатская.
- 3.1.10. Гороблагодатская – Серов-Сортировочный .
- 3.1.11. Серов-Сортировочный – Покровск-Уральский.
- 3.1.12. Смычка – Алапаевск – Егоршино.

3.2. **Полигон работы корпоративного парка:** Белово – Инская – Московка – Ишим – Войновка – Екатеринбург-Сортировочный (Седельниково), Екатеринбург-Сортировочный (Седельниково) – Каменск-Уральский – Челябинск-Главный – Карталы, Челябинск-Главный – Курган, Егоршино – Богданович – Каменск-Уральский – Курган – Петропавловск – Входная – Иртышское, Курган – Пресногорьковская.

3.2.1. Белово – Инская – Московка (Входная) – Ишим – Войновка – Екатеринбург-Сортировочный (Седельниково);

3.2.2. Екатеринбург-Сортировочный (Седельниково, Дружинино) – Каменск-Уральский – Челябинск-Главный;

3.2.3. Челябинск-Главный – Карталы;

3.2.4. Малорефтинская (Егоршино, Алапаевск) – Богданович – Каменск-Уральский – Курган – Пресногорьковская;

3.2.5. Челябинск-Главный – Курган – Петропавловск – Входная (Московка) – Иртышское;

3.2.6. Иртышское – Входная(Московка) – Курган – Каменск-Уральский – Седельниково – Дружинино;

3.3. **Среднесибирский полигон:** Артышта II – Иртышское.

3.3.1. Артышта II – Алтайская (Укладочный) – Иртышское.

3.4. **Кузбасский полигон:** Мариинск – Тайга – Инская – Черепаново, Белово – Междуреченск – Новокузнецк – Артышта II – Таштагол.

3.4.1. Мариинск – Тайга – Инская;

3.4.2. Мариинск – Анжерская – Кемерово;

3.4.3. Топки – Юрга I – Тайга;

3.4.4. Топки – Юрга I – Инская;

3.4.5. Тайга – Томск;

3.4.6. Белово – Топки;

3.4.7. Белово – Инская;

3.4.8. Междуреченск – Артышта II;

3.4.9. Междуреченск – Белово – Инская;

3.4.10. Новокузнецк – Белово;

3.4.11. Новокузнецк – Артышта II;

3.4.12. Новокузнецк – Таштагол.

3.5. Северный полигон: Войновка – Тобольск – Сургут – Коротчаево, Серов-Сортировочный – Верхнекондинская – Приобье;

3.5.1. Войновка – Тобольск – Тобольск-Порт;

3.5.2. Тобольск – Сургут;

3.5.3. Сургут – Нижневартовск;

3.5.4. Сургут – Ноябрьск – Пурпе – Коротчаево;

3.5.5. Серов-Сортировочный – Ивдель I;

3.5.6. Ивдель I – Верхнекондинская;

3.5.7. Верхнекондинская – Приобье.

3.6. Рокадные не электрифицированные участки полигона:

Чусовская – Кузино – Дружинино; Егоршино – Устье-Аха; Егоршино – Алапаевск – Серов-Сортировочный; Егоршино – Екатеринбург-Сортировочный; Екатеринбург-Сортировочный – Верхний Уфалей – Челябинск-Главный; Дружинино – Нязепетровск – Бердяш, Татарская – Карасук I – Кулунда, Барнаул – Кулунда, Барнаул – Рубцовск, Алтайская – Бийск, Томск II – Белый Яр.

4. Пункты технического обслуживания грузовых локомотивов

4.1. Пункты технического обслуживания локомотивов (далее ПТОЛ) западного полигона:

Пермь-Сортировочная, Екатеринбург-Сортировочный (ПТОЛ Запад), Седельниково (после запуска), Березники-Сортировочные, Смычка, Серов-Сортировочный.

4.2. ПТОЛ полигона работы корпоративного парка:

Белово, Инская, Войновка, Екатеринбург-Сортировочный (ПТОЛ Юго-Восток), Седельниково (после запуска), Каменск-Уральский, Челябинск-Главный, Челябинск-Чётный, Челябинск-Южный, Карталы, Егоршино, Входная, Иртышское.

4.3. ПТОЛ среднесибирского полигона:

Артышта II, Алтайская, Иртышское.

4.4. ПТОЛ кузбасского полигона:

Мариинск, Инская, Белово, Артышта II, Кондома, Кемерово-Сорт.

4.5. ПТОЛ северного полигона:

Войновка, Сургут, Ноябрьск, Серов-Сортировочный, Верхнекондинская.

4.6. ПТОЛ рокадных не электрифицированных участков полигона:

Чусовская, Серов-Сортировочный, Егоршино, Бердяуш, Челябинск-Главный, Кулунда, Рубцовск, Алтайская, Томск II, Екатеринбург-Сортировочный (ПТОЛ Восток), Верхнекодинская.

5. Парк локомотивов на полигоне

Грузовые поезда на полигоне обслуживаются локомотивами различных серий и кратности тяги. Парк локомотивов, обращающихся на полигоне приписан к эксплуатационным локомотивным депо Свердловской, Южно-Уральской и Западно-Сибирской дирекций тяги. Техническое оснащение парка устройствами безопасности должно производиться с максимальной унификацией. Парк локомотивов с разложением по сериям сведён в таблицу 5.1.

Таблица 5.1. – Парк локомотивов на полигоне.

Полигон	Дирекция тяги - балансодержатель	Эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивов (шифр, код)	Серия
1	2	3	4
Западный	Свердловская	Пермь-Сорт. (ТЧЭ-17, 7617)	ВЛ11, 1,5ВЛ11, 2ВЛ11, 2ВЛ11м, 2ЭС10
		Смычка (ТЧЭ-1, 7601)	ВЛ11, ВЛ11м, 1,5ВЛ11, 1,5ВЛ11м, 2ВЛ11м
Корпоративного парка	Свердловская	Свердловск-Сорт. (ТЧЭ-5, 7605)	ВЛ11, ВЛ11м, ВЛ11к, 1,5ВЛ11м, 2ВЛ11к, 2ВЛ11м, 2ЭС6
	Южно-Уральская	Курган (ТЧЭ-3, 8003)	ВЛ10, ВЛ10к, 1,5ВЛ10к, 2ВЛ10к
		Петропавловск (ТЧ-12, 8012)	ВЛ10
	Западно- Сибирская	Омск (ТЧЭ-2, 8302)	ВЛ10, ВЛ10к, 2ВЛ10к, 2ЭС6

1	2	3	4
Среднесибирский	Западно-Сибирская	Карасук (ТЧЭ-10, 8310)	ВЛ80с, ВЛ80т, 1,5ВЛ80с, 1,5ВЛ80тк
Кузбасский	Западно-Сибирская	Тайга (ТЧЭ-12, 8312)	ВЛ10, ВЛ10к, ВЛ10у, ВЛ10ук, 1,5ВЛ10к, 2ВЛ10к
		Белово (ТЧЭ-14, 8314)	ВЛ10, ВЛ10к, ВЛ10у, ВЛ10ук, 2ЭС4к
Северный	Свердловская	Войновка (ТЧЭ-7, 7607)	2ТЭ116, 2ТЭ116у, 2ТЭ116к
		Сургут (ТЧЭ-18, 7618)	2ТЭ116, 2ТЭ116у, 2ТЭ116к
		Серов-Сорт. (ТЧЭ-12, 7612)	2ТЭ116, 2ТЭ116к
Рокадные не электрифициро- ванные участки	Свердловская	Серов-Сорт. (ТЧЭ-12, 7612)	2ТЭ116, 2ТЭ116к
		Егоршино (ТЧЭ-13, 7613)	2ТЭ10у, 2ТЭ116, 2ТЭМ18ДМ
		Чусовское (ТЧЭ-10, 7610)	2ТЭ116
	Южно-Уральская	Челябинск (ТЧЭ-2, 8002)	2ТЭ10м, 2ТЭ10у
		Златоуст (ТЧЭ-1, 8001)	2ТЭ10у, 2ТЭ10в
	Западно-Сибирская	Карасук (ТЧЭ-10, 8310)	2ТЭ10м, 2ТЭ10у
		Барнаул (ТЧЭ-7, 8307)	2ТЭ10м, 2ТЭ10у

6. Порядок планирования выдачи локомотивов под поезда

Целью подвязки локомотивов является своевременное отправление поездов по графику со станций формирования и смены локомотивов и локомотивных бригад (сортировочных, грузовых, участковых), а так же исключение отцепок локомотивов на станциях смены локомотивных бригад (далее – сходов с кольца). Безотцепочное следование локомотивов в пределах норм установленных пробегов от ТО-2 гарантирует максимальную эффективность использования тяговых ресурсов. В связи с этим подвязка (выдача) локомотивов под поезда осуществляется упорядоченно. Устанавливаются единые нормы периодичности выполнения плановых видов ремонта магистральных электровозов и тепловозов. Нормы периодичности проведения ТО-2 и ремонтов локомотивов сведены с таблицу 6.1.

Таблица 6.1. – Нормы пробегов локомотивов на полигоне между ТО-2, ТО-3, ТР-1, ТР-2

Серия локомотива	Пробег (не более)				
	от ТО-2		от ТО-3,	от ТР-1,	от ТР-2,
	км	часы			
1	2	3	4	5	6
электровозы постоянного тока серий: ВЛ10в/и, 1,5ВЛ10в/и, ВЛ11в/и, 2ВЛ10в/и, 2ВЛ11в/и	3100	96	-	27,5*	220*
электровозы постоянного тока серии 2ЭС4К	-	96		50*	200*
электровозы постоянного тока серии 2ЭС6	-	180		30**	300**
электровозы постоянного тока серии 2ЭС10	15000	-		300	600
электровозы переменного тока серий: ВЛ80в/и, 1,5ВЛ80в/и	3100	96		27,5*	220*
магистральные тепловозы серии 2ТЭ116в/и и 2ТЭ10в/и с дизель-генератором 1А-9ДГ	-	72	16*	50*	200*
магистральные тепловозы серии 2ТЭ10в/и с дизель- генератором 10Д100	-	72	11*	50*	150*

* Нормы периодичности ремонта устанавливаются с отклонением не более 10% от норм указанных в таблице 6.1.

** Для локомотивов серии 2ЭС6 нормы периодичности ремонта устанавливаются с отклонением не более 1500 км.

Для подвязки локомотивов на станциях полигона установлены нормы пробега от ТО-2 в зависимости от назначений поездов (направления движения) для каждой сортировочной и узловой станции полигона. Нормы пробега принимаются к исполнению специалистами эксплуатационных локомотивных депо и станций. Руководство процессом подвязки локомотивов под поезда, в зависимости от назначений, обеспечивают диспетчеры дежурной смены ДЦУП. Нормы пробега локомотивов от ТО-2 в зависимости от назначений поездов сведены в таблицы 6.2.–6.8.

Таблица 6.2. – Нормы пробега от ТО-2 для подвязки локомотивов на западном полигоне.

Станция отправления	Станция назначения	Пробег от ТО-2 для электровозов серии ВЛ11в/и, не более	
		км	ч
1	2	3	4
Балезино	Пермь-Сорт.	2850	84
	Екатеринбург-Сорт.	2450	60
	Березники	1950	24
Пермь-Сорт.	Балезино	2600	60
	Екатеринбург-Сорт.	2700	72
	Седельниково	2250	40
	Чусовская	2700	60
	Смычка	2700	60
	Березники	2200	48
Екатеринбург-Сорт.	Пермь-Сорт.	2700	72
	Дружинино	2900	80
	Смычка	2950	84
	Балезино	2200	40
	Серов-Сорт.	2700	72
Березники	Пермь-Сорт.	2600	72
	Чусовская	2500	60
	Балезино	2100	40
Смычка	Екатеринбург-Сорт.	2800	84
	Чусовская	2550	60
	Серов-Сорт.	2850	84
	Алапаевск	2400	48
	Гороблагодатская	2850	72
Серов-Сорт.	Смычка	2800	80
	Гороблагодатская	2800	80
	Екатеринбург-Сорт.	2700	72

1	2	3	4
Гороблагодатская	Чусовская	2600	60
	Смычка	3000	84
	Серов-Сорт.	2850	84
	Алапаевск	2300	36
Егоршино	Смычка, Гороблагодатская	2750	72
Чусовская	Гороблагодатская	2800	72
	Пермь-Сорт.	2900	84
	Березники	2800	84
Дружинино	Екатеринбург-Сорт.	3000	84
	Седельниково	2550	60
Седельниково	Дружинино	2900	84
	Пермь-Сорт.	2650	72
	Балезино	2200	40

Особенностью подвязки электровозов 2ЭС10 является отсутствие ограничения по времени пробега между ТО-2. Для электровозов 2ЭС10 установлена норма периодичности пробега между очередными обслуживаниями (ТО-2) 15000 км без права превышения. Нормы пробега от ТО-2 для подвязки электровозов 2ЭС10 сведены в таблицу 6.3.

Таблица 6.3. – Нормы пробега от ТО-2 для подвязки электровозов 2ЭС10 на западном полигоне.

Станция отправления	Станция назначения	Пробег от ТО-2 для электровозов серии 2ЭС10, км (не более)
Екатеринбург- Сорт.	Пермь-Сорт.	13700
	Дружинино	14800
Пермь-Сорт.	Балезино	14000
	Екатеринбург-Сорт.	14500
	Седельниково	14300
Дружинино	Екатеринбург-Сорт.	14900
	Каменск-Уральский	14600
Каменск- Уральский	Дружинино	14850
	Пермь-Сорт.	13600
Седельниково	Пермь-Сорт.	13700
	Каменск-Уральский	14750
	Дружинино	14800

На полигоне работы локомотивов корпоративного парка эксплуатируются локомотивы серий ВЛ11в/и, ВЛ10в/и, 2ВЛ10в/и, 2ВЛ11в/и, 2ЭС6. Локомотивы ВЛ11в/и и ВЛ10в/и выдаются под поезда дежурными работниками исходя из норм пробега между очередными ТО-2 в километрах и часах. На станции Иртышское 4-х секционные электровозы 2ВЛ10к, 2ВЛ11к выдаются под нечётные поезда исключительно после ТО-2. На станции Белово, для предупреждения сходов с кольца, под поезда следующие до станций Челябинск-Главный (Карталы) и Екатеринбург-Сортировочный (и далее) на запад выдаются электровозы серии 2ЭС6 экипированные песком.

Для электровозов серии 2ЭС6 пробег между очередными ТО-2 не ограничен расстоянием (в километрах) и определён не более 180 часов. Для станций выдачи локомотивов полигона работы корпоративного парка нормы пробега от назначений поездов сведены в таблицу 6.4.

Таблица 6.4. – Нормы пробега от ТО-2 для подвязки локомотивов на полигоне работы корпоративного парка.

Станция отправления	Станция назначения	Пробег электровозов от ТО-2, не более		
		серий ВЛ10в/и, ВЛ11в/и		серии 2ЭС6, ч
		км	ч	
1	2	3	4	5
Челябинск- Главный	Входная, Иртышское	2100	48	132
	Инская	1300	24	108
	Карталы	После ТО-2		156
	Войновка	2650	60	144
	Каменск-Уральский, Екатеринбург-Сорт.	2800	72	156
Каменск- Уральский	Екатеринбург-Сорт.	2950	84	168
	Седельниково	2600	60	144
	Челябинск-Гл.	2900	84	168
	Войновка	2800	72	156
	Входная, Московка	2100	48	132
Екатеринбург- Сорт.	Инская	1550	24	108
	Входная, Московка	1950	36	120
	Челябинск-Гл.	2800	72	156
	Войновка	2750	72	156
Иртышское	Челябинск-Гл.	2100	48	132
	Екатеринбург-Сорт.	1950	36	120
	Входная, Московка	1950	36	120

1	2	3	4	5
Седельниково	Войновка	2700	72	156
	Входная, Московка	1950	36	120
Егоршино	Пресногорьковская	2150	48	-
Войновка	Челябинск-Гл.	2600	60	144
	Екатеринбург-Сорт.	2750	72	156
	Седельниково	2400	48	132
	Входная, Московка, Иртышское	2350	60	144
	Инская	1850	48	132
Белово	Инская	2800	84	96
	Входная, Московка, Екатеринбург-Сорт., Челябинск-Гл.	1200*	24*	96
Московка, Входная	Иртышское	2900	84	168
	Инская, Белово	2150	60	144
	Челябинск-Гл.	2200	60	144
	Екатеринбург-Сорт., Войновка	1950	48	132
Инская	Челябинск-Гл.	После ТО-2		120
	Екатеринбург-Сорт.	После ТО-2		108
	Войновка, Московка, Входная	1550	24	108
	Белово, станции Ленинск-Кузнецкого узла	2800	84	164

*Отправление локомотивов объединенного парка с железнодорожной станции Белово в голове грузовых поездов назначением (ЕСР 80**, 76**)

Допускается отправление электровозов ВЛ10в/и и ВЛ11в/и со станции Челябинск-Главный в направлении станции Карталы с пробегом от ТО-2 не более 72 часов и 2500 км в количестве не более 6 в сутки. На станциях Челябинск-Главный, Екатеринбург-Сортировочный, Седельниково, электровозы серии 2ЭС6 после проведения ТО-2 выдаются преимущественно под чётные поезда из порожних полувагонов (ЕСР станций назначения 86**-87**).

Для среднесибирского полигона нормы пробега для подвязки электровозов переменного тока под поезда сведены в таблицу 6.5.

Таблица 6.5. – Нормы пробега от ТО-2 для подвязки локомотивов на среднесибирском полигоне.

Станция отправления	Станция назначения	Пробег электровозов от ТО-2, не более			
		серия ВЛ80в/и		серия 1,5 ВЛ80в/и	
		км	ч	км	ч
Артышта II	Алтайская	2850	84	2200	60
	Карасук	2200	60	2200	60
	Иртышское	2200	60	2200	60
Алтайская	Артышта II	2850	84	2850	84
	Карасук	2400	72	2400	72
	Иртышское	2400	72	2400	72
	Черепаново	2300	60	-	-
Иртышское	Алтайская	2400	72	2200	60
	Карасук	2200	60	2200	60
	Артышта II	2200	60	2200	60
	Черепаново	2200	60	-	-

Для кузбасского полигона нормы пробега для подвязки электровозов под поезда сведены в таблицы 6.6., 6.7.

Таблица 6.6. – Нормы пробега от ТО-2 для подвязки локомотивов приписки эксплуатационного локомотивного депо Белово на кузбасском полигоне.

Станция отправления	Станция назначения	для электровозов серии ВЛ10в/и		для электровозов серии 2ЭС4к, ч
		км	ч	
Белово	Междуреченск	2650	72	72
	Топки	2600	60	-
	Инская	2800	84	84
	Новокузнецк	2650	72	72
Новокузнецк-Восточный	Междуреченск	2800	72	72
	Белово	2900	84	84
	Инская	2650	72	72
	Артышта II	2950	84	84
	Таштагол	2500	60	60

Таблица 6.7. – Нормы пробега от ТО-2 для подвязки локомотивов приписки эксплуатационного локомотивного депо Тайга на кузбасском полигоне.

Станция отправления	Станция назначения	Пробег электровозов от ТО-2, не более			
		серии ВЛ10в/и		серии 1,5ВЛ10к	
		км	ч	км	ч
Инская	Мариинск	2300	48	2300	48
	Станции Кемеровского узла	2400	60	2100	48
	Тайга	2600	72	2300	48
	Томск	2400	48		
Мариинск	Инская	2700	72	2700	72
	Станции Кемеровского узла	2500	60	2500	60
	Тайга	2700	72	2700	72

Для северного полигона нормы пробега для подвязки тепловозов под поезда сведены в таблицу 6.8.

Таблица 6.8. – Нормы пробега от ТО-2 для подвязки локомотивов на северном полигоне.

Станция отправления	Станция назначения	Пробег от ТО-2 для тепловозов 2ТЭ116в/и не более, ч
Войновка	Тобольск	48
	Сургут	36
	Лимбей, Пыть-Ях	После ТО-2
Сургут	Войновка	36
	Коротчаево	После ТО-2
	Нижневартовск II	40
Ноябрьск	Войновка	После ТО-2
Серов-Сорт.	Ивдель I	32
	Верхнекондинская	24
	Приобье	18
	Алапаевск	36

На рокадных участках подвязка локомотивов осуществляется исключительно исходя из норм пробега между очередными ТО-2 и ремонтами.

7. Содержание оперативного резерва локомотивов на станциях урало-сибирского полигона

На решающих станциях урало-сибирского полигона формируется резерв локомотивов (далее – резерв ЦД). Резерв ЦД формируется для компенсации дефицита локомотивов возникающего от непарности проследования поездов при проведении ремонта инфраструктуры, возникновении отказов в работе технических средств и т.д. Резерв ЦД учитывается при расчёте технического плана содержания локомотивов для эксплуатационных локомотивных депо. Время нахождения локомотивов в резерве ЦД составляет: минимальное – 12 часов; максимальное – 3 суток. Локомотивы резерва ЦД содержатся исключительно на станциях и в локомотивных эксплуатационных депо оснащённых пунктами технического обслуживания локомотивов (ПТОЛ). В границах урало-сибирского полигона содержание локомотивов в резерве ЦД организуется на железнодорожных станциях в соответствии с видами тяги и родом тока.

Резерв ЦД электровозов постоянного тока содержится на железнодорожных станциях: Пермь-Сортировочная; Екатеринбург-Сортировочный; Смычка; Егоршино; Седельниково; Войновка; Челябинск-Главный; Московка; Входная; Иртышское; Инская; Белово.

Резерв ЦД электровозов переменного тока содержится на железнодорожных станциях: Иртышское; Карасук; Алтайская; Артышта II.

Резерв ЦД грузовых тепловозов содержится на железнодорожных станциях: Войновка; Сургут.

8. Организация работы локомотивных бригад

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условия труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта, с учетом мнения общероссийского профсоюза и общероссийского объединения работодателей.

Нормы времени непрерывной продолжительности работы локомотивных бригад для участков обслуживания устанавливаются приказами начальников региональных дирекций тяги по согласованию с региональными дирекциями управления движением железных дорог, выборными органами, в соответствии с требованиями трудового законодательства и нормативными документами ОАО «РЖД».

Протяженность участков обслуживания поездов локомотивными бригадами определяется фактическим размещением пунктов явки и смены локомотивных бригад. Работа на участке локомотивных бригад нескольких депо (далее по системе накладных плеч) регулируется процентным соотношением. Для каждого депо процент участия в работе на накладном плече устанавливается начальниками региональных дирекций тяги. Участки западного полигона, обслуживаемые эксплуатационными локомотивными депо исключительно Свердловской дирекции тяги сведены в таблицу 8.1.

Таблица 8.1. – Участки обслуживания локомотивных бригад западного полигона.

Эксплуатационное локомотивное депо (шифр, код)	Участок обслуживания локомотивных бригад	Протяжённость, км
1	2	3
Серов-Сорт. (ТЧЭ-12, 7612)	Серов-Сорт. – Смычка	242
	Серов-Сорт. – Кушва (ГБД)	198
	Серов-Сорт. – Покровск-Ур.	94
Пермь-Сорт. (ТЧЭ-17, 7617)	Пермь-Сорт. – Балезино	238
	Пермь-Сорт. – Шаля	240
	Пермь-Сорт. – Углеуральская	166
Пермь-Сорт. (ТЧП-83, 7617)	Верещагино – Пермь-Сорт.	115
	Верещагино – Балезино	122
Пермь-Сорт.	Кунгур – Балезино	343

(ТЧП-52, 7617)	Кунгур – Екатеринбург-Сорт.	269
1	2	3
Чусовская (ТЧЭ-10, 7610)	Чусовская – Березники-Сорт.	253
	Чусовская – Пермь-Сорт.	136
	Чусовская – Гороблагодатская	183
	Чусовская – Смычка	227
Березники (ТЧЭ-9, 7609)	Березники-Сорт. – Чусовская	253
	Березники – Пермь-Сорт.	273
	Березники – Соликамск	100
	Березники-Сорт. – Углеуральская	113
Березники (ТЧП-88, 7609)	Кизел – Чусовская	113
	Кизел – Березники-Сорт.	186
	Кизел – Пермь-Сорт.	189
Смычка (ТЧЭ-1, 7601)	Смычка – Егоршино	190
	Смычка – Гороблагодатская	44
	Смычка – Екатеринбург-Сорт.	143
	Смычка – Серов-Сорт.	242
Смычка (ТЧП-51, 7601)	Гороблагодатская (Кушва) – Смычка	44
	Гороблагодатская (Кушва) – Екатеринбург-Сорт.	184
	Гороблагодатская (Кушва) – Серов-Сорт.	200
	Гороблагодатская (Кушва) – Качканар	59
Свердловск-Сорт. (ТЧЭ-5, 7605)	Екатеринбург-Сорт. – Шаля	136
	Екатеринбург-Сорт. – Дружинино	75
	Седельниково – Шаля	164
	Седельниково – Дружинино	101
Каменск-Уральский (ТЧП-75, 7615)	Седельниково – Шаля	164
	Шаля – Екатеринбург-Сорт.	136
Егоршино (ТЧП-13, 7613)	Егоршино – Алапаевск	59

Участки обслуживания локомотивных бригад полигона работы корпоративного парка, обслуживаемые эксплуатационными локомотивными

депо Южно-Уральской (Карталы, Челябинск-Гл., Курган, Петропавловск), Свердловской (Свердловск-Сорт., Каменск-Уральский, Егоршино, Камышлов, Войновка, Ишим), Западно-Сибирской (Омск, Барабинск, Новосибирск) региональных дирекций тяги, сведены в таблицу 8.2.

Таблица 8.2. – Участки обслуживания локомотивных бригад полигона работы корпоративного парка.

Эксплуатационное локомотивное депо (шифр, код)	Участок обслуживания локомотивных бригад	Протяжённость, км
1	2	3
Свердловск-Сорт. (ТЧЭ-5, 7605)	Екатеринбург-Сорт. – Камышлов	153
	Седельниково – Камышлов	142
Каменск-Уральский (ТЧП-75, 7615)	Седельниково – Камышлов	142
	Седельниково – Каменск- Уральский	94
	Каменск-Уральский – Екатеринбург-Сорт.	130
	Каменск-Уральский – Курган	262
	Каменск-Уральский – Седельниково	94
	Каменск-Уральский – Дружинино (9000 тонн)	195
	Каменск-Уральский – Малорефтинская (Углеразгрузочная)	105
	Каменск-Уральский – Камышлов	87
	Каменск-Уральский – Челябинск-Гл.	161
	Каменск-Уральский – УАЗ	15
	Камышлов – Екатеринбург- Сорт.	153
Камышлов (ТЧЭ-19, 7619)	Камышлов – Войновка	191
	Камышлов – Седельниково	142
	Войновка – Камышлов	191
Войновка (ТЧЭ-7, 7607)	Войновка – Екатеринбург-Сорт.	340

	(Седельниково)	
1	2	3
Егоршино (ТЧЭ-13, 7613)	Егоршино – Каменск-Уральский	130
Ишим (ТЧЭ-8, 7608)	Ишим – Войновка	281
	Ишим – Камышлов	472
	Ишим – Входная(Московка)	288
Новосибирск (ТЧЭ-4, 8304)	Инская – Барабинск	312
Барабинск (ТЧЭ-3, 8303)	Барабинск – Инская	312
	Барабинск – Входная (Московка)	316
Омск (ТЧЭ-2, 8302)	Входная (Московка) – Барабинск	316
	Входная (Московка) – Иртышское	164
	Входная (Московка) – Ишим	291
	Входная (Московка) – Петропавловск	273
Петропавловск (ТЧЭ-12, 8012)	Петропавловск – Входная (Московка)	273
	Петропавловск – Курган	267
Курган (ТЧЭ-3, 8003)	Курган – Петропавловск	267
	Курган – Челябинск-Гл.	258
	Курган – Каменск-Уральский	261
	Курган – Пресногорьковская	136
Челябинск-Гл. (ТЧЭ-2, 8002)	Челябинск-Гл. – Курган	258
	Челябинск-Гл. – Каменск- Уральский	161
	Челябинск-Гл. – Карталы	261
Карталы (ТЧЭ-5, 8005)	Карталы – Челябинск-Гл.	261

Участки среднесибирского полигона, обслуживаемые локомотивными бригадами Западно-Сибирской дирекции тяги сведены в таблицу 8.3.

Таблица 8.3. – Участки обслуживания локомотивных бригад среднесибирского полигона.

Эксплуатационное локомотивное депо (шифр, код)	Участок обслуживания локомотивных бригад	Протяжённость, км
--	---	----------------------

1	2	3
Барнаул (ТЧЭ-7, 8307)	Артышта II – Алтайская	200
1	2	3
Барнаул (ТЧЭ-7, 8307)	Алтайская – Карасук III	432
	Алтайская – Черепаново	105
Карасук (ТЧЭ-10, 8310)	Карасук III – Алтайская	432
	Карасук III – Иртышское	211

Участки кузбасского полигона, обслуживаемые локомотивными бригадами исключительно Западно-Сибирской дирекции тяги сведены в таблицу 8.4.

Таблица 8.4. – Участки обслуживания локомотивных бригад кузбасского полигона.

Эксплуатационное локомотивное депо (шифр, код)	Участок обслуживания локомотивных бригад	Протяжённость, км
1	2	3
Тайга (ТЧЭ-12, 8312)	Тайга – Мариинск	148
	Тайга – Инская	231
	Тайга – Томск II	90
	Томск II – Инская	321
	Томск II – Асино	94
	Асино – Белый Яр	180
Новокузнецк (ТЧЭ-15, 8315)	Междуреченск – Новокузнецк	58
	Междуреченск – Артышта II	158
	Междуреченск – Белово	204
	Новокузнецк – Белово	148
	Новокузнецк – Артышта II	102
	Новокузнецк – Мундыбаш	84
	Мундыбаш – Таштагол	107
Топки (ТЧЭ-19, 8319)	Инская – Юрга I – Топки	231
	Мариинск – Анжерская – Топки	264
	Топки – Юрга I – Тайга	178
	Топки – Анжерская – Тайга	177
	Топки – Белово	132
	Топки – Томск II	268

Белово (ТЧЭ-14, 8314)	Белово – Топки	132
	Белово – Инская	286
1	2	3
Белово (ТЧЭ-14, 8314)	Белово – Междуреченск	204
	Артышта II – Междуреченск	158
	Белово – Новокузнецк	148
Новосибирск (ТЧЭ-4, 8304)	Инская – Тайга	231
	Инская – Черепаново	100
	Инская – Мариинск	379
	Инская – Белово	286

Участки северного полигона, обслуживаемые локомотивными бригадами исключительно Свердловской дирекции тяги сведены в таблицу 8.5.

Таблица 8.5. – Участки обслуживания локомотивных бригад северного полигона.

Эксплуатационное локомотивное депо (шифр, код)	Участок обслуживания локомотивных бригад	Протяжённость, км
1	2	3
Войновка (ТЧЭ-7, 7607)	Войновка – Тобольск	221
Войновка (ТЧП-79, 7607)	Тобольск – Войновка	221
	Тобольск – Демьянка	181
Сургут (ТЧП-77, 7618)	Демьянка – Тобольск	181
	Демьянка – Сургут	295
Сургут (ТЧП-84, 7618)	Куть-Ях – Демьянка	154
	Куть-Ях – Сургут	141
Сургут (ТЧЭ-18, 7618)	Сургут – Демьянка	295
	Сургут – Нижневартовск	216
	Сургут – Ноябрьск I	258
Сургут (ТЧП-85, 7618)	Нижневартовск – Сургут	216
Сургут (ТЧП-56, 7618)	Ноябрьск I – Сургут	258
	Ноябрьск I – Пурпе	184
Сургут (ТЧП-57, 7618)	Пурпе – Ноябрьск I	184
	Пурпе – Коротчаево	192
Серов-Сорт. (ТЧП-53, 7612)	Ивдель – Серов-Сорт.	132
	Ивдель – Верхнекондинская	191

	Верхнекондинская – Серов-Сорт.	323
	Верхнекондинская – Приобье	188
1	2	3
Серов-Сорт. (ТЧЭ-12, 7612)	Серов-Сорт. – Ивдель	132
	Серов-Сорт. – Верхнекондинская	323

Рокадные участки, обслуживаемые эксплуатационными локомотивными депо Южно-Уральской (Челябинск-Главный, Златоуст), Свердловской (Чусовская, Свердловск, Егоршино), Западно-Сибирской (Барнаул, Карасук) региональных дирекций тяги сведены в таблицу 8.6.

Таблица 8.6. – Рокадные участки урало-сибирского полигона.

Эксплуатационное локомотивное депо (шифр, код)	Участок обслуживания локомотивных бригад	Протяжённость, км
1	2	3
Егоршино (ТЧЭ-13, 7613)	Егоршино – Екатеринбург-Сорт.	119
	Егоршино – Тавда	242
Егоршино (ТЧП-89, 7613)	Тавда – Устье-Аха	185
	Тавда – Туринск-Уральский	44
	Тавда – Егоршино	242
Егоршино (ТЧП-86, 7613)	Туринск-Уральский – Тавда	44
	Туринск-Уральский – Устье-Аха	141
	Туринск-Уральский – Егоршино	286
	Алапаевск – Серов-Сорт.	121
Егоршино (ТЧП-54, 7613)	Алапаевск – Карпунино	202
Свердловск-Сорт. (ТЧЭ-5, 7605)	Екатеринбург-Сорт. – Верхний-Уфалей	191
Свердловск-Сорт. (ТЧП-76, 7605)	Кузино – Кын	104
	Кузино – Михайловский завод	45
Чусовское (ТЧЭ-10, 7610)	Чусовская – Дружинино	267
Челябинск-Гл. (ТЧЭ-2, 8002)	Челябинск-Гл. – Екатеринбург-Сорт.	262
Златоуст (ТЧЭ-1, 8001)	Бердяуш – Дружинино	187

Барнаул (ТЧЭ-7, 8307)	Алтайская – Бийск	147
	Алтайская – Рубцовск	295
	Алтайская – Черепаново	105
1	2	3
Барнаул (ТЧЭ-7, 8307)	Алтайская – Кулунда	359
	Кулунда – Карасук I	146
Карасук (ТЧЭ-10, 8310)	Карасук I – Татарская	220
	Карасук I – Кулунда	146

Для предупреждения сбоев и перерывов в движении, задержек поездов, допускается изменение времени отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота. Регулирование количества локомотивных бригад и изменение времени отдыха в пунктах оборота смежных железных дорог производится на основании приказа начальника ЦУТР УСП.

9. Порядок обеспечения тяговыми ресурсами в период предоставления окон

9.1. «Окна» для ремонта и модернизации инфраструктуры предоставляются в соответствии с ежегодно разрабатываемым планом. План предоставления «окон» разрабатывается региональными дирекциями управления движением, инфраструктуры и по ремонту пути и утверждается установленным в ОАО «РЖД» порядком.

9.2. Вариантный график движения поездов (ВГДП) разрабатывается в соответствии с «Инструкцией о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД» о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД», утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 29.11.2011 № 2560р.

9.3. В вариантных графиках движения поездов предусматриваются нитки для пропуска сплотов локомотивов.

9.4. Утверждённые варианты графики «окон» продолжительностью 4 часа и более представляются руководителями отделов предоставления окон и взаимодействия с инфраструктурой Западно-Сибирской, Южно-Уральской и Свердловской дирекций управления движением в ЦУТР УСП.

9.5. В период предоставления «окон» продолжительностью более суток, во избежание смен на промежуточных станциях, частично или полностью исключается пропуск локомотивных бригад на удлинённые плечи обслуживания и отправление их с оборота.

10. Формирование наряд-заказа локомотивных бригад грузового движения

10.1. Руководителями ДЦУП региональных дирекций управления движением ежедневно утверждаются планы передачи поездов на текущие и последующие сутки.

10.2. Утвержденные планы передачи поездов по стыковым пунктам на текущие и следующие сутки предоставляются старшему диспетчеру ЦУТР УСП до 12-00 московского времени.

10.3. В соответствии с планом в ДЦУП региональных дирекций управления движением формируются наряд-заказы с заданием на выдачу локомотивных бригад и передаются до 13-00 московского времени исполнителям.

10.4. Исполнителями наряд-заказов являются эксплуатационные локомотивные депо.

10.5. Каждый наряд-заказ должен учитывать план предоставления «окон», обеспечивать выполнение графика движения грузовых поездов и ожидаемые размеры движения.

10.6. Заказ должен формироваться: на следующие (отчетные) сутки, начиная с 11-00 московского времени, по всем пунктам явки локомотивных бригад, на каждое плечо обслуживания локомотивных бригад в отдельности, по видам тяги (электровозы, тепловозы), по видам движения, с учетом локомотивных бригад оборотных эксплуатационных депо, находящихся на отдыхе и следующих в пункт оборота.

10.7. Заказ должен содержать следующую информацию: 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, необходимое количество локомотивных бригад для отправления пассажирами (резервом) в порядке регулировки.

10.8. Для участков, обслуживаемых по системе накладных плеч (бригадами двух и более эксплуатационных локомотивных депо) в наряд-заказах соблюдается установленное процентное соотношение.

10.9. Кроме плана отправления поездов в наряд-заказе предусматривается отправление одиночных локомотивов и сплотов по ниткам графика движения поездов, отправление локомотивных бригад пассажирами в оборотное депо для вывоза поездов.

10.10. Отправление бригад пассажирами в пункты оборота планируется заблаговременно. Для сокращения времени следования,

локомотивные бригады отправляются пассажирами преимущественно с пассажирскими поездами.

10.11. В соответствии с переданными (ежесуточными) наряд-заказами эксплуатационные локомотивные депо формируют наряд локомотивных бригад грузового движения.

10.12. Контроль соответствия сформированных нарядов переданным нарядам-заказам обеспечивают руководители эксплуатационных локомотивных депо, диспетчеры региональных дирекций тяги.

10.13. Процедура контроля предполагает проверку наличия заключений у работников локомотивных бригад на обслуживание предстоящего участка поездки, соответствие назначенных явок полученным наряд-заказам.

10.14. Отчёты диспетчеров региональных дирекций тяги о соответствии сформированного наряда переданным наряд-заказам (контрольные карты) ежесменно до 14-00 московского времени предоставляются региональным диспетчерам ЦУТР УСП.

10.15. При изменении размеров движения и при технологической потребности ДЦУП региональных дирекций управления движением производится корректировка наряда локомотивных бригад грузового движения.

10.16. Корректировки наряда производятся заблаговременно, учитывая возможности доставки локомотивных бригад на работу (за 6 часов) и отмены явки локомотивных бригад на работу (за 3 часа).

10.17. Выдача локомотивных бригад сверх наряд-заказа разрешается после согласования с начальником региональной дирекции тяги. При этом допускается увеличение плана выдачи локомотивных бригад не более, чем на 10% от графикового норматива 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 нормативным графиком.

10.18. Отмена ранее поданной заявки на выдачу локомотивной бригады допускается не менее чем за 3 часа до наступления времени запланированной явки.

10.19. К регистрируемым средствам передачи приказов относятся системы с автоматической регистрацией передачи и приёма сообщений получателями (телеграф и электронная почта).

10.20. Оперативный контроль над выдачей локомотивных бригад в течение рабочей смены осуществляют диспетчеры ДЦУП региональных дирекций управления движением.

10.21. Выделение локомотивных бригад в хозяйственное движение осуществляется на основании наряд-заказов региональных дирекций инфраструктуры.

11. Порядок расчета потребного парка локомотивов на предъявляемые объемы перевозок

11.1. Ежемесячный расчёт парка локомотивов грузового движения.

Для обеспечения заданных размеров движения на участках уралосибирского полигона ежемесячно рассчитывается потребность содержания парка грузовых локомотивов. Результатом расчёта является содержание локомотивов в эксплуатируемом парке для каждого эксплуатационного локомотивного депо на полигоне. Расчет потребного парка локомотивов на полигонах осуществляется суммированием потребности для каждого участка обращения локомотивов. Потребность на полигоне является суммой потребностей, рассчитанных для всех участков полигона.

Исходными данными для расчёта потребности парка локомотивов на участке являются участковая скорость, длина участка, простои в пунктах оборота и основного депо, размеры движения. Расчёт потребности в локомотивах на полигоне производится ежемесячно отделом ЦУТР УСП. Результаты расчёта предоставляются в виде наряд-заказа в Центральную дирекцию управления движением (ЦД). Наряд-заказ согласовывается Дирекцией тяги (ЦТ) и Дирекцией по ремонту тягового подвижного состава (ЦТР). Согласованный наряд-заказ утверждается вице-президентом и направляется на железные дороги и в региональные дирекции для исполнения. Утверждённый наряд-заказ устанавливает технический план содержания эксплуатируемого парка локомотивов.

11.2. Порядок распределения и регулирования парка локомотивов.

Потребное содержание эксплуатируемого локомотивного парка на полигоне нормируется ежесуточно. Расчет потребного эксплуатируемого локомотивного парка на следующие сутки выполняют диспетчеры ЦУТР УСП. Данными для расчета потребности локомотивов грузового движения на сутки являются планируемые размеры движения грузовых поездов по стыковым станциям. При этом принимается наибольшее количество поездов одного из направлений (четное или нечетное). В расчёте учитываются размеры движения, количество сборных, вывозных, подталкивающих и диспетчерских локомотивов на участках и в узлах. В период предоставления «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ потребность рассчитывается с учётом изменения участковой скорости. Наличие и состояние парка локомотивов в границах железных дорог определяется с помощью принятых в постоянную эксплуатацию автоматизированных систем.

Расчет производится ежесуточно до 14-00 часов московского времени и согласовывается руководителями ЦУТР УСП. Согласованный

руководителями ЦУТР УСП расчет до 15-00 часов московского времени принимается к исполнению. На основании расчёта формируются регулировочные задания. Задания по регулировке локомотивов и обеспечению вывоза поездов передаются в виде оперативных приказов руководителей ЦУТР УСП в адрес руководителей региональных дирекций управления движением, тяги, по ремонту тягового подвижного состава. Руководители региональных дирекций управления движением, тяги, по ремонту тягового подвижного состава организывают исполнение приказов. Диспетчеры ЦУТР УСП контролируют исполнение приказов руководителями региональных дирекций.

12. Работа подталкивающих локомотивов на урало-сибирском полигоне

На отдельных участках полигона имеются подъёмы, которые значительно ограничивают вес поезда, по сравнению с другими участками. Из-за одного подъёма может зависеть вес поездов на всём направлении. На таких участках применяется подталкивание поездов. Целью подталкивания является увеличение суммарной силы тяги локомотивов. При этом локомотивная бригада подталкивающего локомотива подчиняется машинисту ведущего локомотива.

Подталкивание производится либо только непосредственно на подъёме (до определённого места), либо на всём перегоне с подъёмом. Во втором случае подталкивающий локомотив возвращается резервом. При подталкивании поезда, подталкивающий локомотив может включаться либо не включаться в общую тормозную систему поезда. Подталкивание поезда без сцепления с составом, когда в определённом месте подталкивающий локомотив отделяется от поезда и возвращается назад, является технологией работы отдельных участков. Для таких участков применение подталкивающих локомотивов и резервный пробег заложены в нормативные графики движения поездов.

Кроме подталкивания локомотивы-толкачи используются в качестве вспомогательных локомотивов. В таких случаях оказывается помощь остановившимся на перегоне поездам, которые по ряду причин не могут начать движение самостоятельно: поломка основного локомотива, либо его недостаточная сила тяги на крутом подъёме (бывает вызвана нарушением режима ведения поезда).

Весовые нормы грузовых поездов и весовые нормы поездов с обязательным подталкиванием на урало-сибирском полигоне определяются и изменяются в соответствии с действующими на железных дорогах приказами об установлении весовых норм.

13. Обеспечение системы планово-предупредительного ремонта локомотивов

Ремонт и обслуживание локомотивов производится в ремонтных локомотивных депо – подразделениях региональных (Свердловской, Южно-Уральской, Западно-Сибирской) дирекций по ремонту тягового подвижного состава. Ремонт осуществляется работниками подразделений региональных дирекций по ремонту тягового подвижного состава, либо специалистами организаций, оказывающих услуги сервиса (обслуживания) тягового подвижного состава и действующих на основании договора.

13.1. Порядок взаимодействия дирекции управления движением, дирекции тяги и дирекции по ремонту тягового подвижного состава при постановке тягового подвижного состава на ремонт или техническое обслуживание в ремонтные локомотивные депо определяется согласованными и утверждёнными регламентами взаимодействия перечисленных дирекций.

13.2. Критерием постановки локомотивов на плановые виды ремонта и технического обслуживания является достижение первой из любой норм периодичности (по пробегу или времени).

13.3. Пробег локомотива учитывается действующими в ОАО «РЖД» автоматизированными системами (АРМ ОНД, АСОУП-2).

13.4. На основании данных автоматизированных систем о пробегах локомотивов составляются календарные планы-графики подгонки локомотивов в ремонтные локомотивные депо.

13.5. Планы-графики постановки локомотивов в ремонт составляются ежемесячно и подекадно эксплуатационными локомотивными депо и согласовываются с ремонтными локомотивными депо и сервисными компаниями (в случае передачи локомотивов на сервисное обслуживание). Планы-графики согласовываются региональными дирекциями по ремонту тягового подвижного состава.

13.6. В плане-графике постановки ТПС на ремонт и техническое обслуживание указываются серии и номер локомотивов, вид технического обслуживания или ремонта, дату и время постановки на ремонт или техническое обслуживание, ремонтное депо, пробег локомотива на дату составления графика.

13.7. Согласованные графики, до 28 числа каждого месяца предоставляются в ЦУТР УСП, региональные дирекции управления движением, в эксплуатационные и ремонтные локомотивные депо.

13.8. Диспетчерский аппарат ЦУТР УСП и региональных дирекций управления движением, руководствуясь пробегом локомотивов и

календарными планами-графиками, направляет локомотивы в соответствующие депо для гарантированного и своевременного выполнения планово-предупредительных ремонтов.

13.9. Диспетчеры дирекции по ремонту ТПС для исключения случаев перепробегов локомотивов, а так же равномерной загрузки ремонтных позиций депо ежедневно на двое суток вперед формируют уточненное задание по подгонке локомотивов в депо ремонта с учетом фактического места положения локомотива и возможности его подгонки в ремонтное депо в указываемые в заявке сроки.

13.10. Во избежание длительных простоев локомотивов в ожидании ремонта и дислокации локомотивов с перепробегом региональные дирекции по ремонту ТПС осуществляют перераспределение локомотивов между ремонтными локомотивными депо в зависимости от загрузки и производительности.

13.11. Диспетчерский аппарат ДЦУП и ЦУТР УСП контролирует передислокацию неисправных локомотивов в депо ремонта.

13.12. При сверхнормативном наличии локомотивов в ремонте отстановка в ремонт и ожидание ремонта прекращается исключительно на основании телеграммы начальника или первого заместителя начальника региональной дирекции тяги.

13.13. Порядок приемки локомотива из ремонта осуществляется в соответствии с регламентом взаимодействия ремонтного и эксплуатационного локомотивных депо.

13.14. Началом нахождения локомотивов в ремонте в том числе неплановом ремонте является момент регистрации в автоматизированной системе электронного технологического документооборота акта формы «ТУ-162»

13.15. Для сокращения времени ожидания ремонта, количества случаев отправления неисправных локомотивов резервом или в пересылке, начальники региональных дирекций по ремонту тягового подвижного состава организуют устранение неисправностей локомотивов в местах их выявления. В случае невозможности устранения неисправности локомотива по месту выявления неисправности (отсутствия на станции ПТОЛ или ремонтного локомотивного депо специализирующегося на ремонте локомотивов данной серии) начальник региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава согласовывают пересылку локомотива в ближайшее депо или ПТОЛ в котором можно устранить неисправность локомотива данной серии.

13.16. Неисправные локомотивы отправляются из ремонтного депо или ПТОЛ в ремонтное депо соседней дороги на основании оперативного

приказа начальника либо заместителя начальника Центральной дирекции по ремонту тягового подвижного состава.

13.17. Время простоя неисправных локомотивов в ожидании предоставления в ЦУТР УСП акта совместного осмотра о выявлении неисправности не должно превышать 3 часа. Время простоя неисправного локомотива от момента выявления неисправности до отправления (в случае невозможности устранения неисправности по месту возникновения) не должно превышать 6 часов.

14. Распределение обязанностей между диспетчерским аппаратом региональных дирекций и ЦУТР УСП

14.1. Диспетчерский аппарат ЦУТР УСП:

14.1.1. Осуществляет управление локомотивным парком на основных полигонах обращения локомотивов.

14.1.2. Передаёт оперативные приказы в адрес руководителей региональных дирекций.

14.1.3. Регулирует наличие локомотивного парка и локомотивных бригад по междорожным стыкам, регионам и узлам урало-сибирского полигона.

14.1.4. Контролирует выполнение оперативных приказов руководителями региональных дирекций.

14.1.5. Принимает оперативные отчёты диспетчеров ДЦУП региональных дирекций.

14.1.6. Взаимодействует с руководителями региональных дирекций управления движением, руководителями Управления движения Центральной дирекции управления движением.

14.1.7. Организует взаимодействие с ЦУТР на внешних стыках урало-сибирского полигона.

14.2. Диспетчерский аппарат ДЦУП региональных дирекций:

14.2.1. Осуществляет планирование эксплуатационной работы.

14.2.2. Подвязку локомотивов на станциях в соответствии с настоящей технологией.

14.2.3. Организует управление работой локомотивов и локомотивных бригад в границах районов управления.

14.2.4. Обеспечивает соблюдение установленного режима труда и отдыха локомотивных бригад.

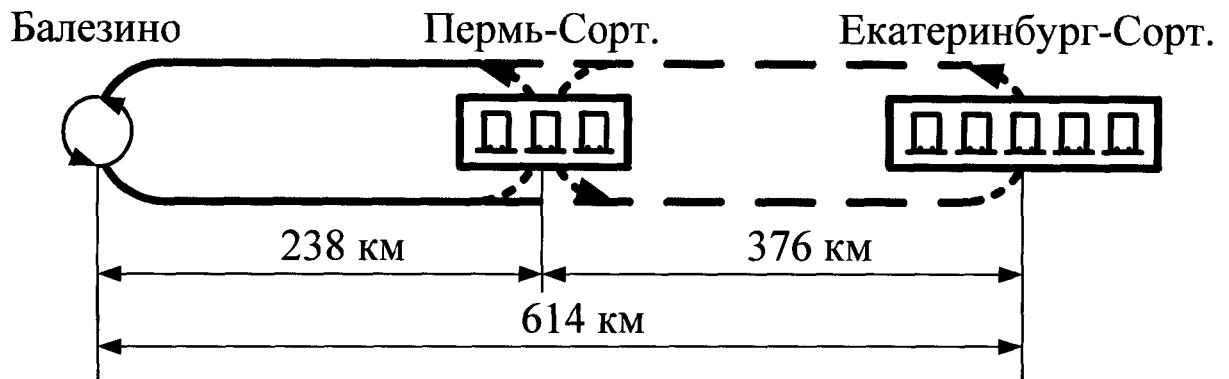
14.2.5. Организует исполнение оперативных приказов ЦУТР УСП.

Приложение 1

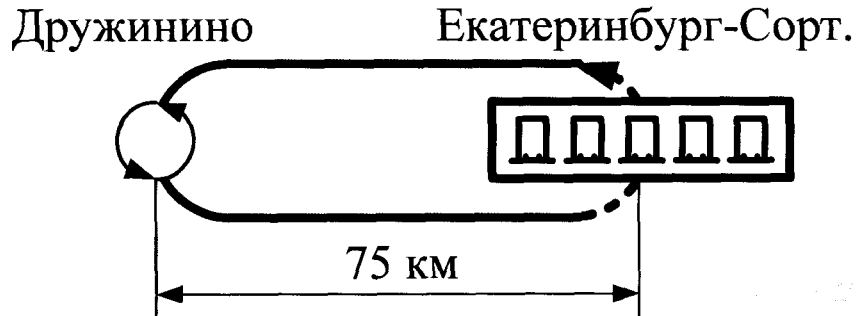
к Технологии управления тяговыми
ресурсами на урало-сибирском
полигоне

Участки обращения локомотивов на урало-сибирском полигоне

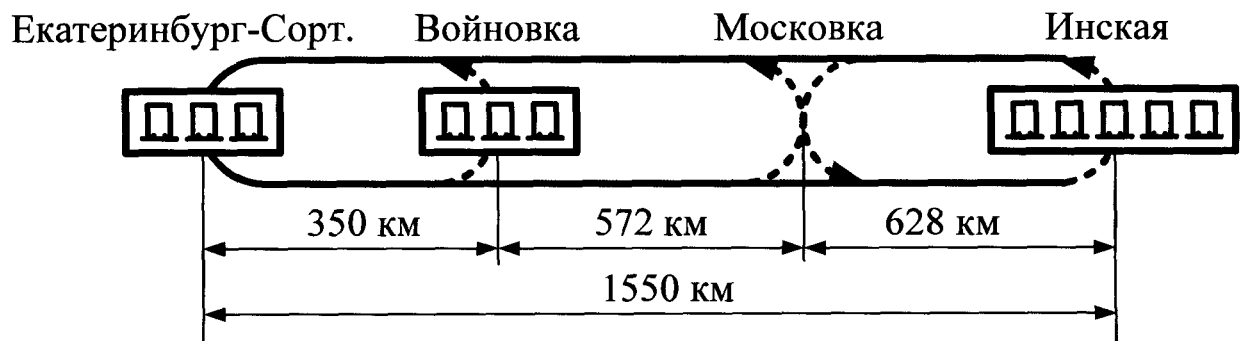
Участок Балезино – Пермь – Екатеринбург-Сортировочный (614 км).



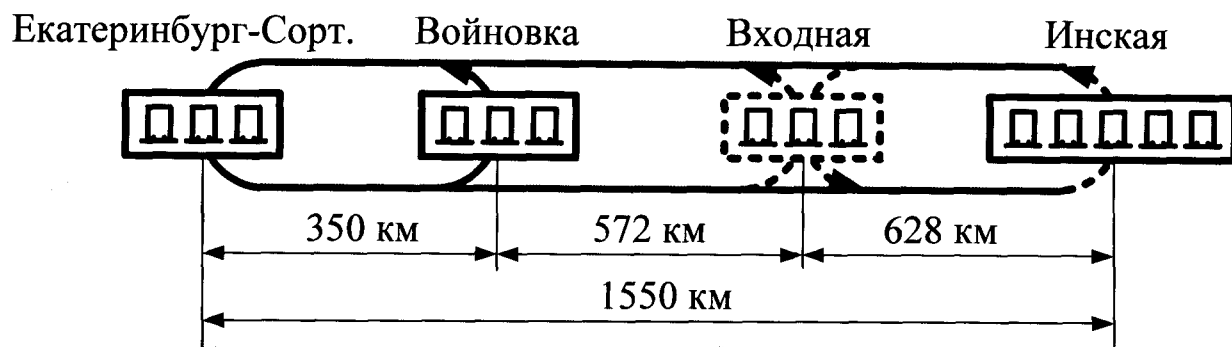
Участок Дружинино – Екатеринбург-Сортировочный (75 км).



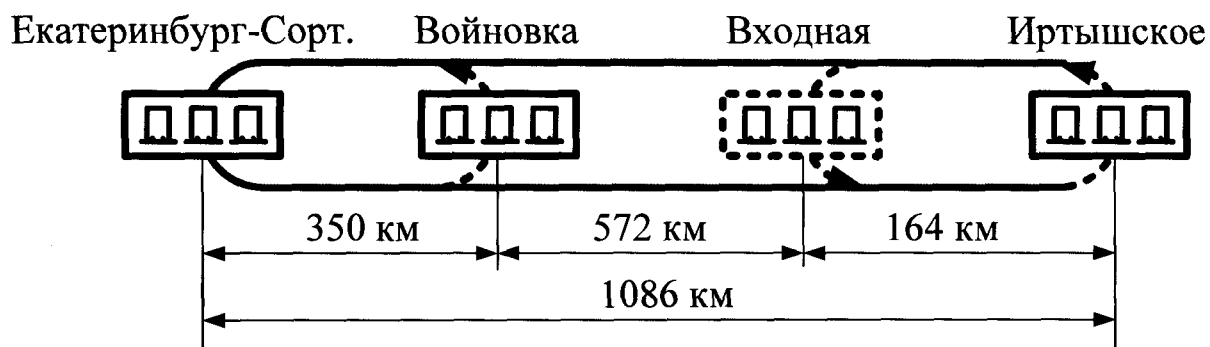
Участок Екатеринбург-Сортировочный – Войновка – Московка – Инская (1550 км).



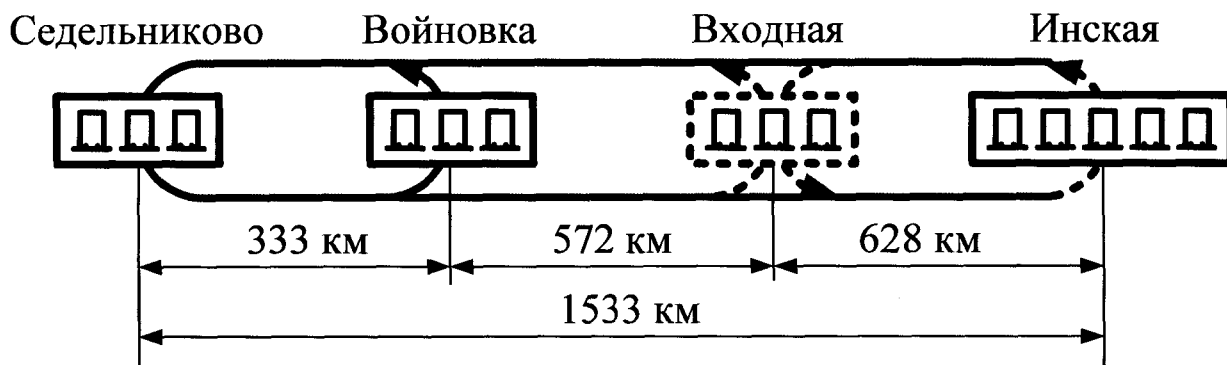
Участок Екатеринбург-Сортировочный – Войновка – Входная – Инская (1550 км).



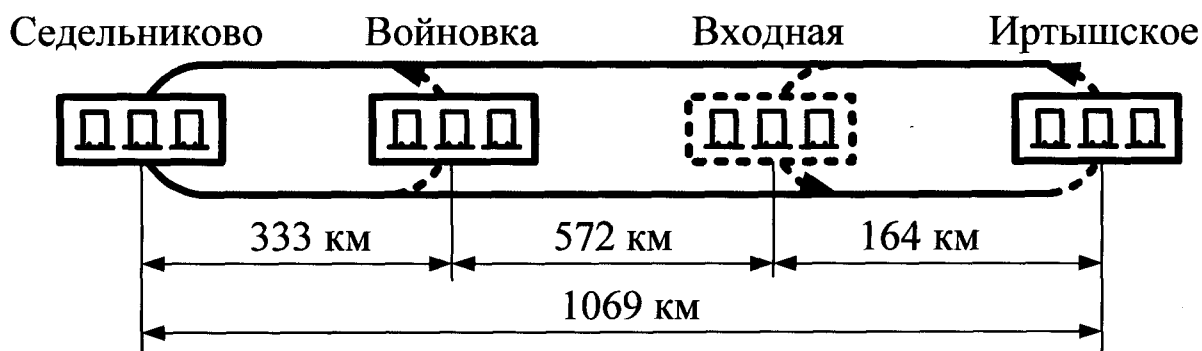
Участок Екатеринбург-Сортировочный – Войновка – Входная – Иртышское (1086 км).



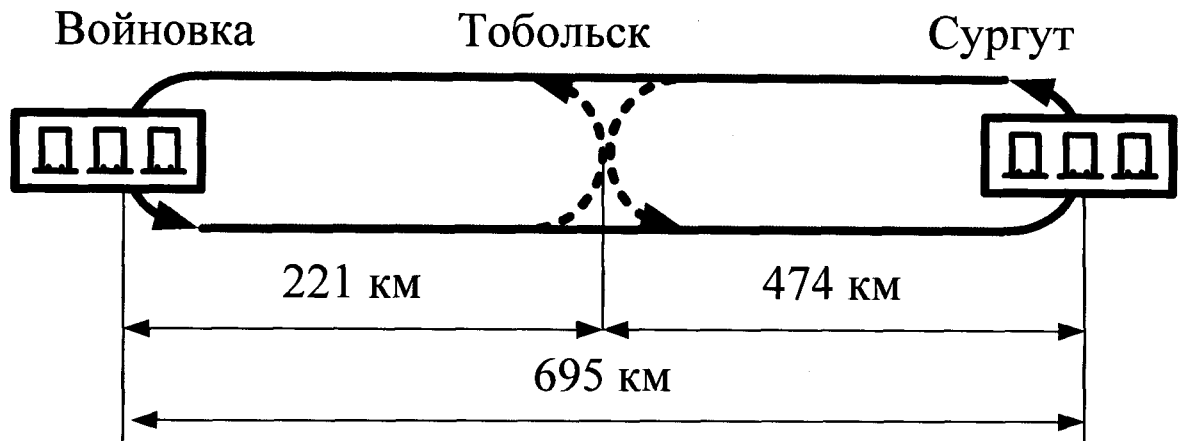
Участок Седельниково – Войновка – Входная – Инская (1533 км).



Участок Седельниково – Войновка – Входная – Иртышское (1069 км).



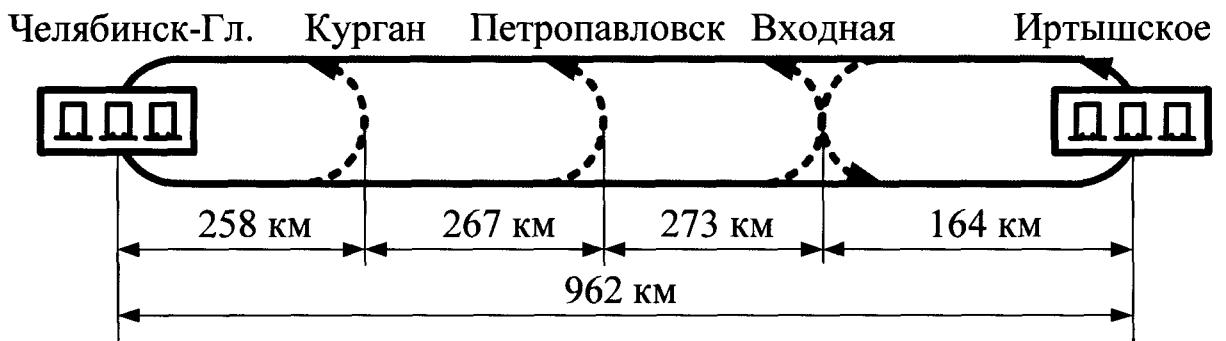
Участок Войновка – Тобольск – Сургут (695 км).



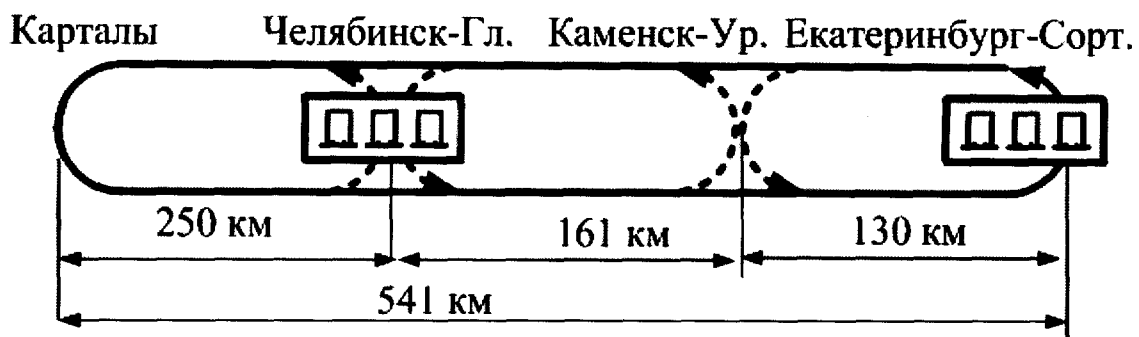
Участок Челябинск-Главный – Курган – Инская (1426 км).



Участок Челябинск-Главный – Курган – Иртышское (962 км).



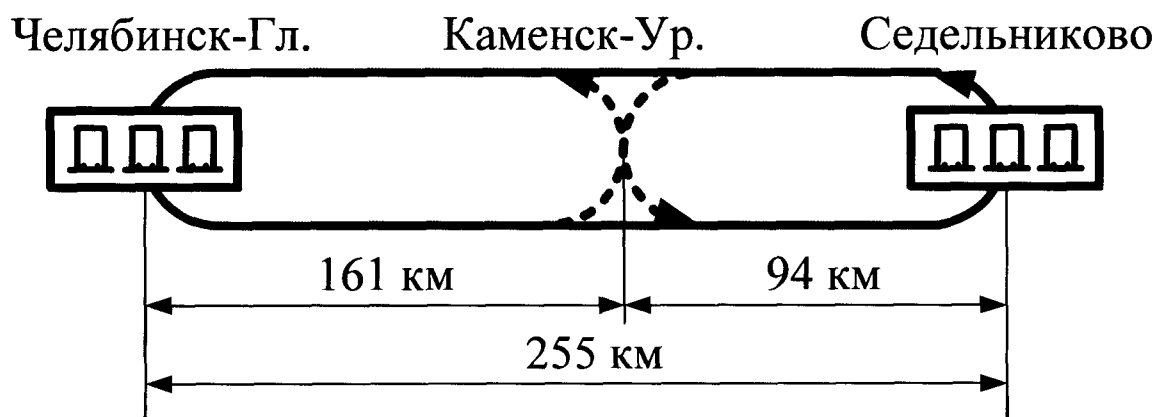
Участок Карталы – Челябинск-Главный – Каменск-Уральский – Екатеринбург-Сортировочный (541 км).



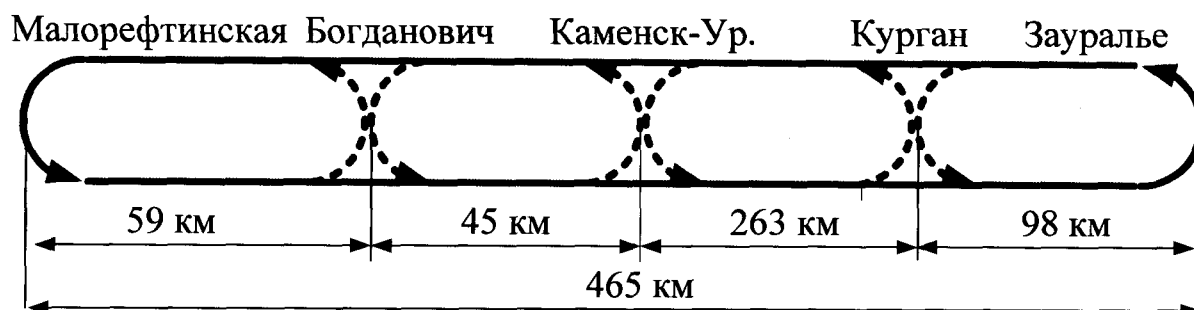
Участок Карталы – Челябинск-Главный – Курган – Московка – Инская (1676 км).



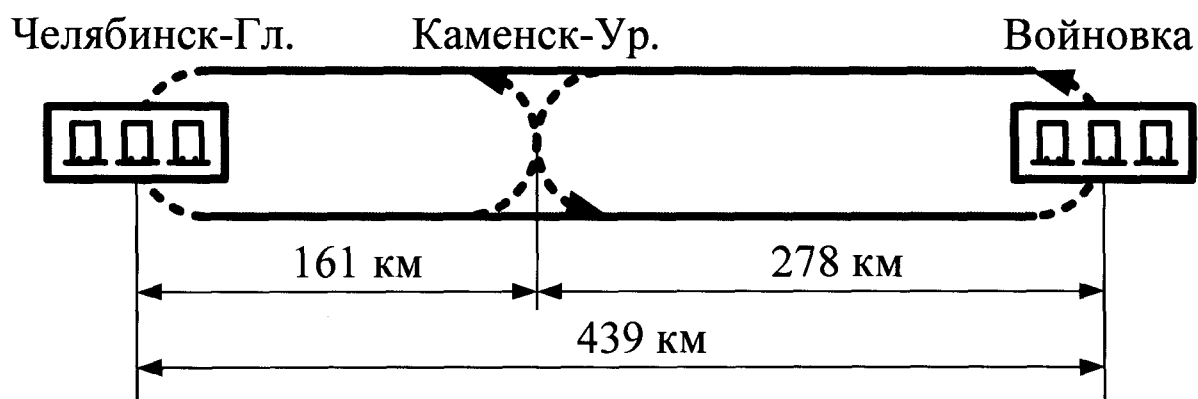
Участок Челябинск-Главный – Каменск-Уральский – Екатеринбург-Сортировочный (255 км).



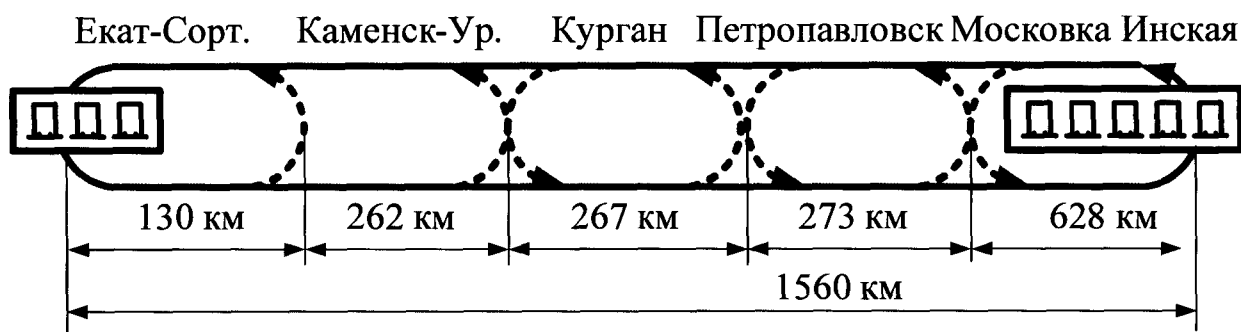
Участок Малорефтинская – Каменск-Уральский – Курган – Зауралье
(465 км).



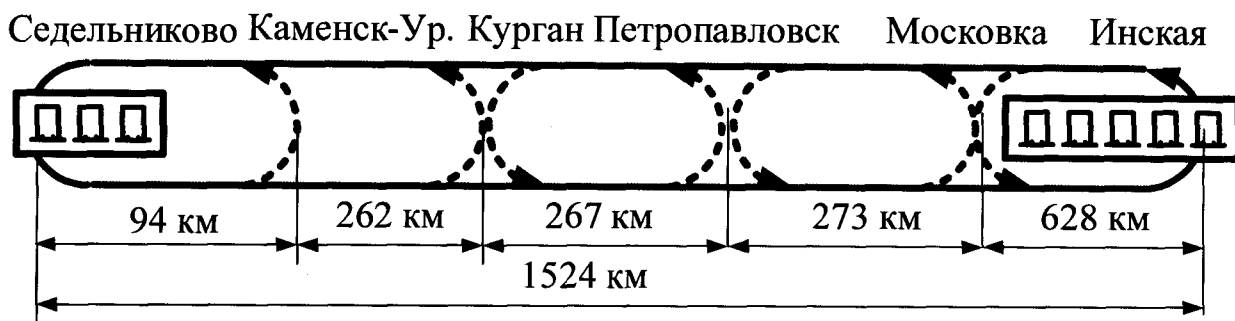
Участок Челябинск-Главный – Каменск-Уральский – Войновка (439 км).



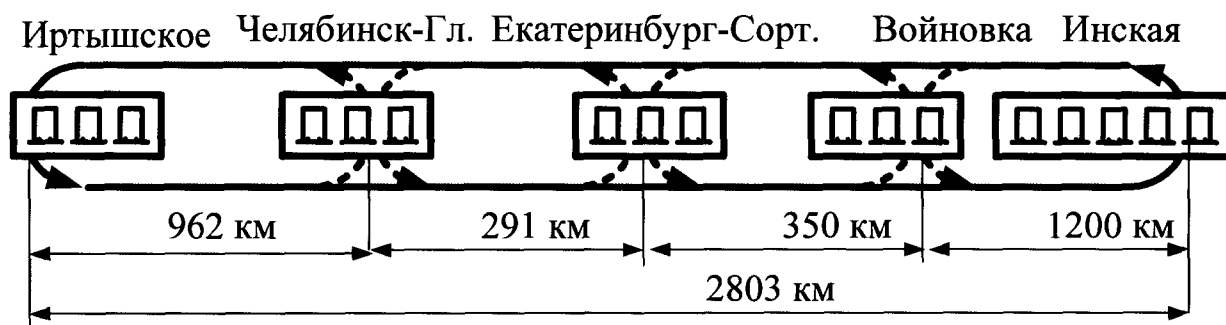
Участок Екатеринбург-Сорт. – Каменск-Уральский – Курган – Московка –
Инская (1560 км).



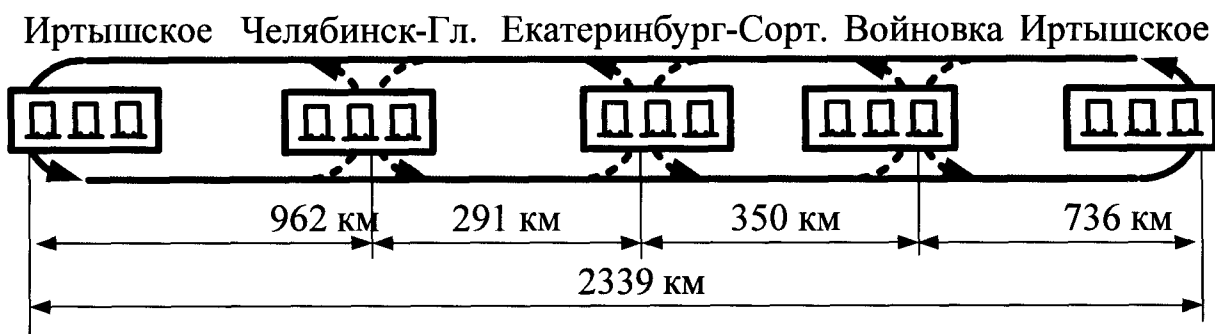
Участок Челябинск-Главный – Каменск-Уральский –Курган – Московская –
Инская (1524 км).



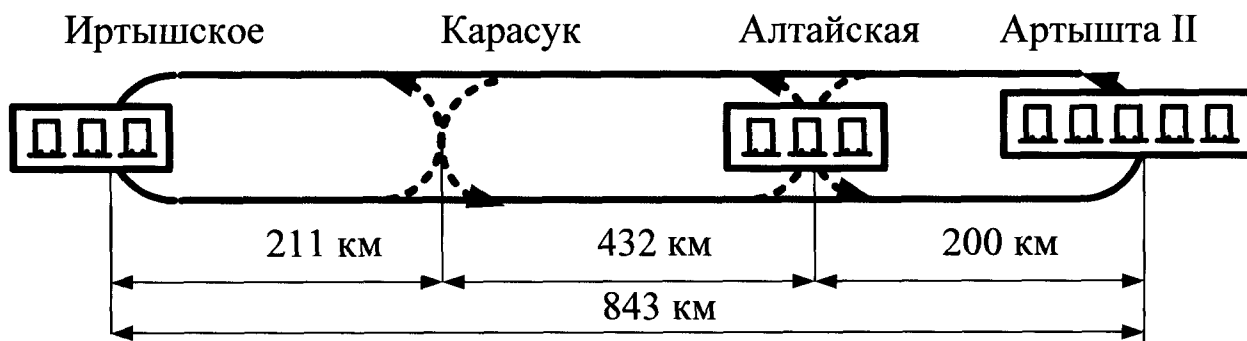
Участок Челябинск-Главный – Екатеринбург-Сортировочный –Войновка –
Московская – Инская (2803 км).



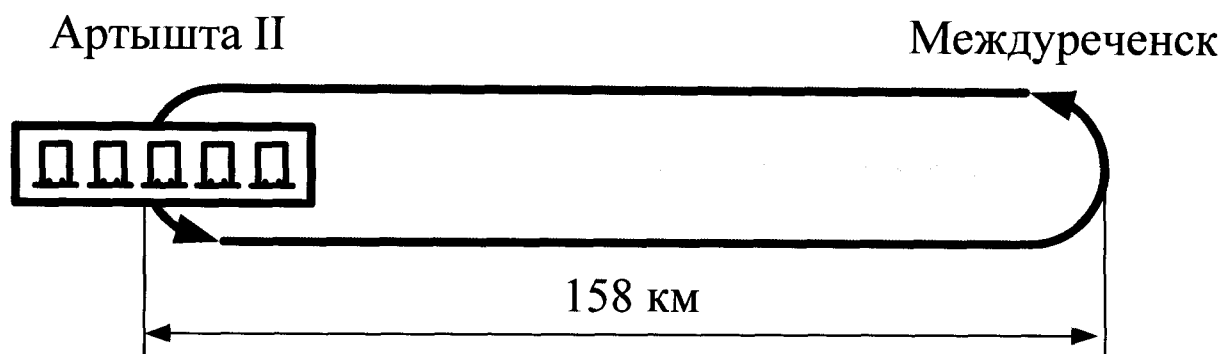
Участок Челябинск-Главный – Войновка –Курган – Московская – Иртышское
(2339 км).



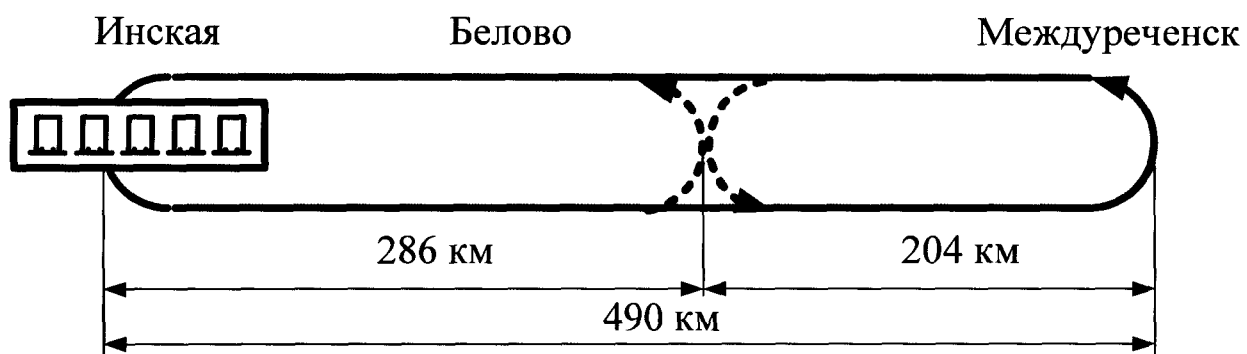
Участок Иртышское – Карасук – Алтайская – Артышта II (843км).



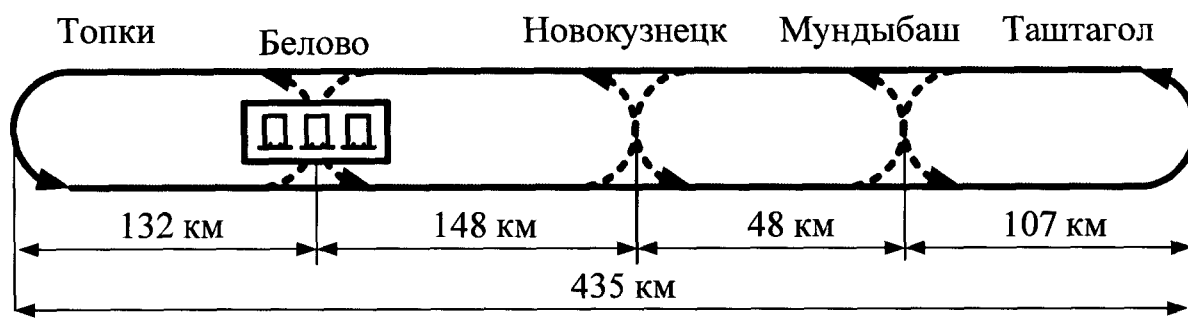
Участок Артышта II – Междуреченск (158 км).



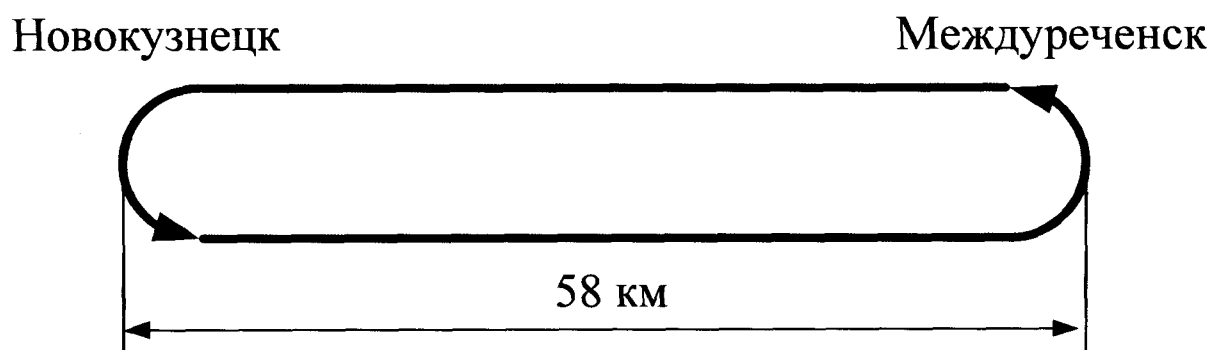
Участок Инская – Белово – Междуреченск (490 км).



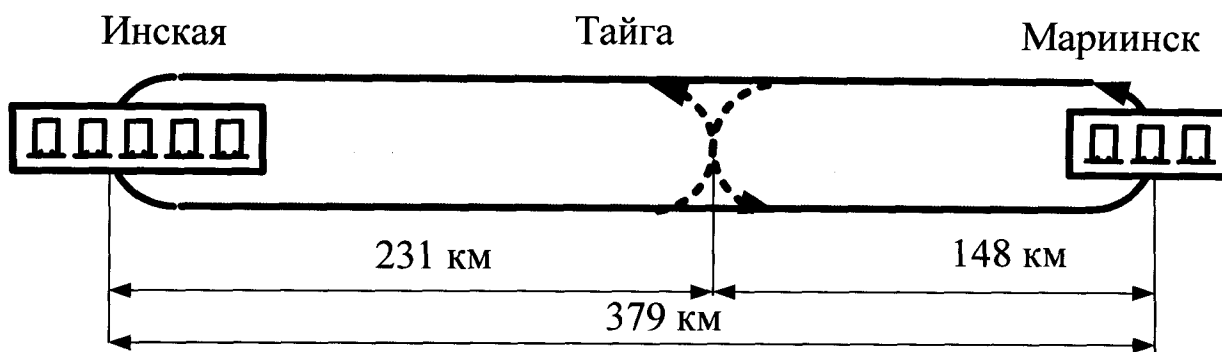
Участок Топки – Белово – Новокузнецк – Таштагол (435 км).



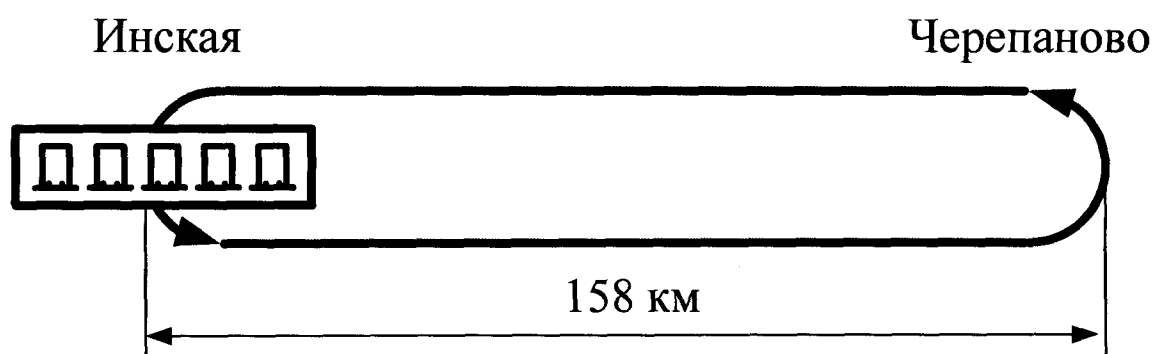
Участок Новокузнецк – Междуреченск (58 км).



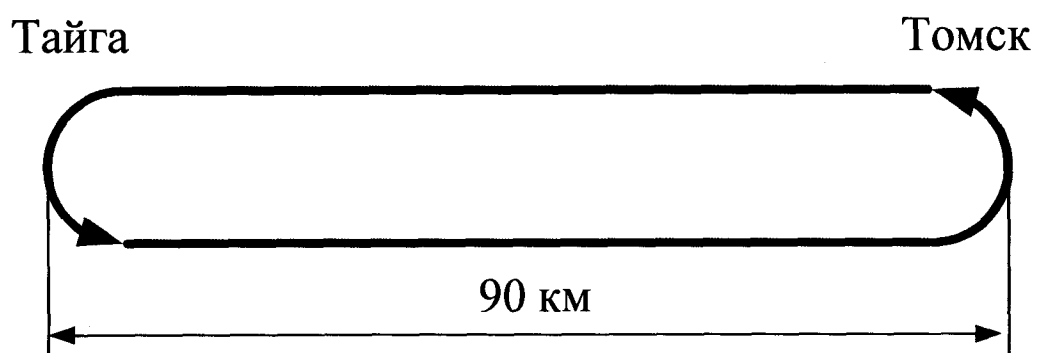
Участок Инская – Тайга – Мариинск (379 км).



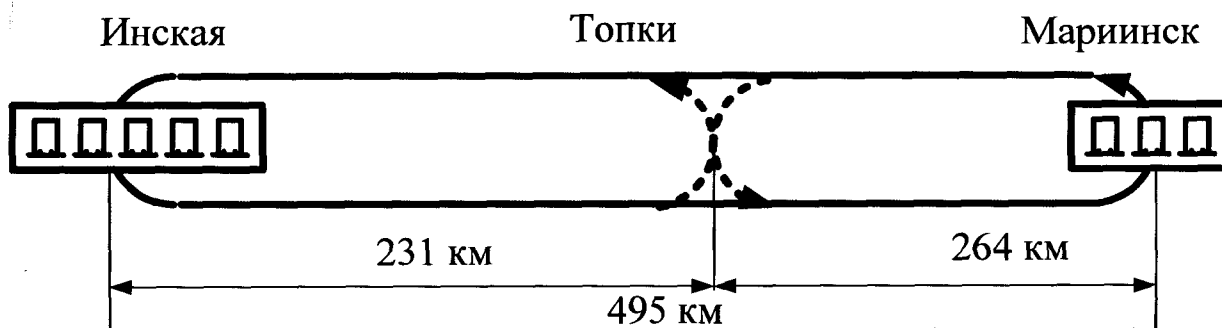
Участок Инская – Черепаново (158 км).



Участок Тайга – Томск (90 км).



Участок Инская – Топки – Мариинск (495 км).



Тяговый полигон Тайга – Топки (178 км).

Топки

Тайга

