



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 23 » декабря 2013 г.

Москва

№ 2852р

**Об утверждении Положения по учету, расследованию и проведению
анализа случаев отказов в работе технических средств на
инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной
системы КАС АНТ**

В целях исполнения решения правления ОАО «РЖД» (пункт 6.3 протокола от 17-18 декабря 2012 г. № 45):

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2014 г. прилагаемое Положение по учету, расследованию и проведению анализа случаев отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы КАС АНТ.

2. Руководителям подразделений аппарата управления, филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД»:

обеспечить ознакомление работников с Положением, утвержденным настоящим распоряжением;

внести в документы подразделений аппарата управления, филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» соответствующие изменения и разработать при необходимости новые внутренние документы.

3. Генеральному директору ОАО «НИИАС» Погодину А.Е. (по согласованию) доработать до 23 декабря 2013 г. программное обеспечение автоматизированной системы КАС АНТ.

4. Признать утратившим силу с 1 января 2014 г. распоряжение ОАО «РЖД» от 9 июля 2010 г. № 1493р «Об утверждении Положения по учету, расследованию и проведению анализа случаев отказов в работе технических средств ОАО «РЖД».

Президент
ОАО «РЖД»



В.И. Якунин

УТВЕРЖДЕНО

распоряжением ОАО «РЖД»
от 23.12.2013 г. № 2852р

ПОЛОЖЕНИЕ

**по учету, расследованию и проведению анализа случаев отказов в
работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД» с
использованием автоматизированной системы КАС АНТ**

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение устанавливает порядок автоматизированного учета, служебного расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Применение настоящего Положения сторонними организациями регламентируется соответствующими положениями договоров, заключенными между ОАО «РЖД» и этими организациями.

Учет, контроль за устранением отказов в работе технических средств и анализ их надежности осуществляется с использованием Комплексной автоматизированной системы, учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности (далее – система КАС АНТ).

Учету в системе КАС АНТ подлежат все отказы в работе технических средств в том числе приведшие к нарушениям безопасности движения в поездной и маневровой работе. Расследование, анализ случаев нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе (в том числе и возникших из-за отказов в работе технических средств), а также сбоев в работе устройств АЛС, САУТ (не повлекших задержек поездов), производятся с использованием специализированных автоматизированных систем в соответствии с требованиями нормативных документов МПС России, Минтранса России, а также нормативных документов ОАО «РЖД».

1.2. Положение определяет состав документов и порядок документооборота при учете, расследовании и анализе случаев отказов в работе технических средств, а также регламент предоставления справочных форм об отказах в работе технических средств.

Формы и состав обязательных учетных документов устанавливаются настоящим Положением.

1.3. Настоящее Положение распространяется на все уровни управления:

центральный – с входящими в его состав подразделениями аппарата ОАО «РЖД» и функциональных филиалов ОАО «РЖД» (далее – департаменты, функциональные филиалы);

региональный – с входящими в его состав подразделениями органа управления железной дороги и региональными подразделениями функциональных филиалов ОАО «РЖД», (далее – региональные подразделения);

линейный – с входящими в его состав депо, путевыми машинными станциями, железнодорожными станциями, региональными центрами связи, дистанциями пути, электроснабжения, сигнализации, централизации и блокировки и др. (далее – линейные подразделения).

1.4. К техническим средствам, отказы в работе которых, подлежат учёту в соответствии с настоящим Положением, относятся:

а) технические средства, отказы в работе которых, подлежат обязательному учёту:

верхнее строение пути, земляное полотно, искусственные сооружения и железнодорожные переезды;

железнодорожный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав, обращающиеся на инфраструктуре ОАО «РЖД»;

устройства и линии электроснабжения;

устройства, средства, сооружения и системы железнодорожной технологической электросвязи;

устройства, средства и системы железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ);

устройства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда;

устройство контроля схода подвижного состава (УКСПС);

вычислительная техника, периферийные устройства, сеть передачи данных, общесистемное и прикладное программное обеспечение, используемые в информационных системах при организации перевозочного процесса;

диагностическое оборудование мобильных средств контроля (вагон-путеизмеритель, вагон-дефектоскоп, мобильная лаборатория дефектоскопии, габарито-обследовательская станция и др.);

автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ);

вагонные весы, находящиеся на балансе структурных подразделений Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом или структурных подразделений Управления коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением;

пассажирские платформы, пешеходные мосты и настилы;

б) технические средства, отказы в работе которых, подлежат учету только в случаях их влияния на перевозочный процесс:

здания, сооружения, устройства станционного хозяйства, грузовые платформы;

машины и механизмы;

средства крепления грузов;

устройства и коммуникации промышленного телевизионного обеспечения;

устройства и коммуникации теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения.

1.5. Учет случаев отказов в работе технических средств возлагается на дежурный, диспетчерский персонал или иных работников, назначенных приказами руководителей линейных подразделений и служб и (или) структурных подразделений функциональных филиалов, эксплуатирующих и обслуживающих технические средства.

1.6. Учет отказов в работе технических средств осуществляется подразделениями регионального и линейного уровней управления.

1.7. В настоящем Положении используются основные понятия и термины:

внешний отказ – отказ, возникший в результате стихийных бедствий, грозовых атмосферных явлений, порч, краж, вандализма, умышленных или неправомерных действий третьих лиц, в том числе физических лиц, не являющихся работниками ОАО «РЖД», а также в результате повреждения внешнего оборудования высокоскоростного подвижного состава посторонними предметами;

деградационный отказ – отказ, обусловленный естественными процессами старения, изнашивания, коррозии и усталости при соблюдении всех установленных правил и (или) норм проектирования, изготовления и эксплуатации в соответствии с ГОСТ 27.002 - 89. «Надежность в технике. Основные понятия. Термины и определения» (далее – ГОСТ);

КАС АНТ – Комплексная автоматизированная системы, учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности;

конструктивный отказ – отказ, возникший по причине, связанной с несовершенством или нарушениями установленных правил и (или) норм проектирования и конструирования (ГОСТ);

нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе – транспортные происшествия и иные, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, события в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 декабря 2006 г. № 163 «Об утверждении Положения о порядке служебного расследования и учёта транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий»;

неисправность средств крепления груза – состояние средств крепления груза, которое не обеспечивает безопасную перевозку груза;

оперативное отнесение ответственности за отказ в работе технического средства – формирование информации о службе, структурном подразделении функционального филиала, причастных к отказу, на основании данных о движении поездов, а также по докладам участников перевозочного процесса, путем внесения отметки на график исполненного движения ГИД «Урал-ВНИИЖТ», график исполненной работы (ГИР) АСУ Станции, на основании данных автоматизированных систем, систем мониторинга технических средств или в режиме ручного ввода оповещения в систему КАС АНТ, до проведения расследования по установлению причин отказа в работе технического средства;

оператор связи – юридическое лицо, оказывающее услуги связи на основании соответствующей лицензии в соответствии с Федеральным законом от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи»;

оповещение об отказе в работе технического средства – сформированный в системе КАС АНТ набор данных, достаточный для учета случая отказа в работе технического средства, оперативного отнесения ответственности и организации процесса расследования его причин;

отказ – событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта (ГОСТ);

план мероприятий по повышению надежности технических средств – план, разработанный на основании факторного анализа причин отказов в работе технических средств (всех 3-х категорий) и технологических нарушений. Состоит из мер организационного, технического и технологического характера.

производственный отказ – отказ, возникший по причине, связанной с несовершенством или нарушением процесса изготовления или ремонта, выполняемого на ремонтном предприятии (ГОСТ);

работоспособность – состояние объекта, при котором значения всех параметров, характеризующих способность выполнять заданные функции, соответствуют требованиям нормативно-технической и (или) конструкторской (проектной) документации (ГОСТ);

сбой в работе устройств АЛС и САУТ – кратковременное нарушение работы устройств АЛС, САУТ и (или) алгоритмов их функционирования с последующим самоустраниением, в том числе после регламентированного воздействия оператора (машиниста локомотива, высокоскоростного поезда, МВПС, ССПС и т.д.);

сервисные организации – дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД», иные юридические лица, предоставляющие услуги по сервисному постгарантийному обслуживанию технических средств, (или их элементов), подлежащих учету в соответствии с пунктом 1.4. настоящего Положения;

служба – подразделение органа управления железной дороги, региональной дирекции – структурного подразделения функционального филиала;

спорный случай – отказ в работе технического средства, по которому в течение 72 часов (а при внесении информации о необходимости дополнительного расследования – в течение 240 часов) с момента формирования о нем оповещения в системе КАС АНТ не было принято решение об отнесении ответственности за конкретным линейным подразделением, службой или структурным подразделением функционального филиала;

сторонние организации – дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД», иные юридические лица, принимающие непосредственное участие в выполнении технологии перевозочного процесса (обеспечивающие предоставление соответствующих услуг (кроме сервисных), либо являющиеся разработчиками прикладного программного обеспечения, используемого в автоматизированных информационных и управляющих системах при организации перевозочного процесса), или являющиеся поставщиками технических средств (или их элементов), отказы в работе которых подлежат учету в соответствии с пунктом 1.4. настоящего Положения;

технологическое нарушение – это действие или бездействие оперативного персонала в нарушение требований действующих нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области

железнодорожного транспорта, правил, инструкций и иных нормативных документов ОАО «РЖД», которое явилось причиной задержки поезда, при исправно действующих технических средствах;

управление – подразделение аппарата управления ОАО «РЖД», орган управления функционального филиала;

услуга связи – деятельность по приему, обработке, хранению, передаче, доставке сообщений электросвязи или почтовых отправлений Федеральный закон от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи»;

эксплуатационный отказ – отказ, возникший по причине, связанной с нарушением установленных правил и (или) условий эксплуатации (ГОСТ).

2. Классификация отказов в работе технических средств

2.1. В зависимости от последствий отказов в работе технических средств вводится их следующая классификация по категориям:

отказы 1-й категории – отказы, приведшие к задержке пассажирского, пригородного или грузового поезда на перегоне (станции) на 1 час и более, либо приведшие к транспортным происшествиям или событиям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

отказы 2-й категории – отказы, приведшие к задержке пассажирского, пригородного или грузового поезда на перегоне (станции) продолжительностью от 6 минут до 1 часа;

отказы 3-й категории – отказы, не имеющие последствий, относящихся к отказам 1-й и 2-й категории, (учет таких отказов производится первоначально в рамках автоматизированных систем управления хозяйствами).

2.2. При классификации случаев отказов в работе технических средств принимаются:

задержки как первого, так и последующих (каждого в отдельности) поездов (пассажирских, пригородных, грузовых), допущенные по причине данного отказа в работе технического средства;

наибольшее время задержки отдельного взятого поезда (пассажирского, пригородного, грузового), учтенное по месту возникновения отказа в работе технического средства.

При определении категории технологического нарушения учитываются следующие категории поездов:

пассажирские – скоростные, скорые, пассажирские, местные, служебного (специального) назначения, туристско-экскурсионные, почтово-багажные, скорые обслуживаемые мотор-вагонным подвижным составом;

пригородные – собственно пригородные поезда, скорые пригородные поезда, пригородные служебного назначения;

грузовые поезда – сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные грузовые поезда; грузовые специализированные (ускоренные) поезда, соединенные;

прочие категории поездов – категории поездов, не относящиеся к категориям пассажирских, пригородных или грузовых поездов.

Задержки поездов, не относящихся к категориям пассажирских, пригородных или грузовых, при определении категории отказа в работе технического средства, учитываются как задержки прочих категорий поездов.

2.3. Для подразделений Управления движением Центральной дирекции управления движением отказом является:

неисправность технических средств или программных ресурсов (в том числе устройств ЖАТ), возникшая вследствие нарушения порядка пользования ими работниками станции (на участках с диспетчерской централизацией – диспетчером поездным) и требующая для восстановления их работоспособности привлечения работника(ов) смежного хозяйства.

2.4. Для подразделений Управления коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением отказом является:

нарушение размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне, находящегося в составе грузового поезда, и приведшее к невозможности его дальнейшего следования без устранения причины отказа;

нарушение работы автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ), вагонных весов, находящихся на балансе структурных подразделений службы.

2.5. Для подразделений Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом отказом является:

нарушение работы вагонных весов, находящихся на балансе структурных подразделений дирекции;

нарушение размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне.

2.6. Для подразделений Дирекции тяги отказом является:

неисправность локомотива (его сборочных единиц и деталей), допущенная из-за нарушения порядка действий локомотивной бригады при его эксплуатации, заключающаяся в нарушении работоспособности локомотива, вследствие чего требуется восстановление или замена сборочных единиц и деталей, или регулировка их характеристик в период

между плановыми видами технического обслуживания и ремонта или на них, если это восстановление (замена, регулировка) не входят в объём обязательных работ, и если необходимое для их выполнения время превышает нормы, установленные для данного вида ремонта локомотивов;

приёмка и эксплуатация локомотива после проведения плановых видов технического обслуживания и ремонтов с не устраненными замечаниями, записанными сдающей локомотивной бригадой в журнале технического состояния формы ТУ-152.

2.7. Для подразделений Дирекции по ремонту тягового подвижного состава отказом является:

неисправность локомотива (его сборочных единиц и деталей) по причине нарушения правил технического обслуживания и ремонта, в том числе и на локомотивах, находящихся на сервисном обслуживании, заключающаяся в нарушении работоспособности локомотива, вследствие чего требуется восстановление или замена сборочных единиц и деталей, или регулировка их характеристик в период между плановыми видами технического обслуживания и ремонта или на них, если это восстановление (замена, регулировка) не входят в объём обязательных работ, и если необходимое для их выполнения время превышает нормы, установленные для данного вида ремонта локомотивов;

любое невыполнение графика движения поездов из-за технического состояния локомотивов, восстановление работоспособности локомотива (его сборочных единиц и деталей) локомотивной бригадой в пути следования без нарушения графика движения поездов и (или) необходимость постановки локомотива на неплановый ремонт, превышение установленного объема работ (восстановление, замена, регулировка) любой сборочной единицы локомотива на плановом техническом обслуживании или ремонте, вызывающее превышение нормы простоя локомотивов, если это восстановление, замена, регулировка не входит в объём обязательных работ.

2.8. Для подразделений Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава отказом является:

неисправность мотор-вагонного подвижного состава, а так же пассажирских вагонов, используемых в пригородном сообщении, находящихся на балансе дирекции моторвагонного подвижного состава (сборочных единиц и деталей), заключающаяся в нарушении их работоспособности, вследствие чего требуется восстановление или замена сборочных единиц и деталей, или регулировка их характеристик в период между плановыми видами технического обслуживания и ремонта или на них, если это восстановление (замена, регулировка) не входят в объём

обязательных работ и если необходимое для их выполнения время превышает нормы, установленные для ремонта мотор-вагонного подвижного состава;

нарушение порядка пользования техническими средствами (приведшее к нарушению их работоспособности) работниками дирекции моторвагонного подвижного состава;

любое невыполнение графика движения поездов из-за технического состояния мотор-вагонного подвижного состава, восстановление работоспособности мотор-вагонного подвижного состава (его сборочных единиц и деталей) локомотивной бригадой в пути следования без нарушения графика движения поездов, необходимость выполнения непланового ремонта мотор-вагонного подвижного состава, превышение установленного объема работ (восстановление, замена, регулировка) любой сборочной единицы мотор-вагонного подвижного состава на плановом техническом обслуживании или ремонте, вызывающее превышение нормы простоя мотор-вагонного подвижного состава, если это восстановление, замена, регулировка не входит в объем обязательных работ.

2.9. Для подразделений Центральной дирекции по ремонту пути (далее – ЦДРП) отказом является:

закрытие или ограничение скорости движения поездов по состоянию пути на фронте работ из-за нарушения порядка производства работ (кроме ограничений скорости, выданных на производство плановых путевых работ);

нарушение работы рельсовых цепей на участках работ, допущенное по вине работников подразделений ЦДРП;

неисправность специального самоходного подвижного состава, путевых машин и механизмов, пассажирских вагонов в составе хозяйственных поездов, произошедшая по вине работников подразделений ЦДРП и приведшая к вынужденной остановке или несоблюдению времени хода в пути следования;

повреждение пути и (или) оборудования и устройств смежных служб из-за неприведения рабочих органов путевых машин (находящихся на балансе ЦДРП) в транспортное положение.

2.10. Для подразделений Управления пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

неисправность железнодорожного пути и его устройств, а также рельсовых цепей;

любое закрытие или ограничение скорости движения поездов по состоянию пути, обусловленное необходимостью устранения неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, наличие

остродефектного рельса или рамного рельса, остряка или крестовины на стрелочном переводе, нарушение работы рельсовых цепей на перегонах и железнодорожных станциях, допущенное по вине работников дистанций пути.

2.11. Для подразделений Управления механизации Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

неисправность специального самоходного подвижного состава, путевых машин и механизмов;

вынужденная остановка или несоблюдение времени хода в пути следования специального самоходного подвижного состава по причине его неисправности;

повреждение пути и (или) оборудования и устройств смежных служб из-за неприведения рабочих органов путевых машин в транспортное положение.

2.12. Для подразделений Управления диагностики и мониторинга Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

неисправность диагностического оборудования мобильного средства контроля, состоящего на балансе центра диагностики и мониторинга инфраструктуры, за исключением неисправностей самоходного подвижного состава, оснащенного диагностическим оборудованием;

вынужденная остановка или несоблюдение времени хода в пути следования самоходного подвижного состава, по причине неисправности диагностического оборудования мобильного комплекса.

2.13. Для подразделений Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

возникновение неисправностей узлов и деталей вагона, находящегося в поезде, и приводящих к невозможности дальнейшего его следования без устранения причины отказа;

любые отцепки вагона по технической неисправности, в том числе по течи в цистернах и просыпанию грузов или остановка поезда на перегоне или задержка поезда на станции сверх установленного графиком движения времени для определения и устранения неисправности вагона.

2.14. Для подразделений Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

нарушение работы устройств и систем ЖАТ по причине неисправности оборудования и приборов ЖАТ;

нарушение правил производства работ работниками дистанций СЦБ, приведшие к отказу.

2.15. Для подразделений Управления электрификации и электроснабжения Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

нарушение работы устройств электроснабжения;

отклонение от нормативных значений напряжения в контактной сети, за исключением повышения напряжения в контактной сети выше нормативных значений на участках обращения электроподвижного состава с рекуперативным торможением;

порча, повреждение сооружений и устройств контактной сети;

нарушение работы устройств ЖАТ из-за отклонения напряжения от нормативных значений в электроснабжении данных устройств, а также отсутствие напряжения на участках, оборудованных аккумуляторным резервом, более 8 часов после отключения основного электроснабжения, при условии, что питание не отключалось в предыдущие 36 часов;

нарушение работы рельсовых цепей на перегонах и железнодорожных станциях, допущенное по вине работников дистанций электроснабжения;

нарушение работы технологической связи и вычислительной техники из-за отсутствия (на время, более нормируемого), отклонения от нормативных значений напряжения в электроснабжении данных устройств.

2.16. Для подразделений Центральной станции связи отказом являются:

неисправности устройств, средств, сооружений и систем железнодорожной технологической сети электросвязи, неправильное их функционирование или порча, приведшие к перерыву предоставления подразделениям ОАО «РЖД» услуг технологической электросвязи.

2.17. Для подразделений Главного вычислительного центра отказом является:

неисправность устройств сети передачи данных общего технологического назначения и аппаратно-программных комплексов информационно-управляющих систем, приведшая к потере информации и (или) её искажению и невозможности выполнения из-за этого технологических операций;

задержка поезда из-за отсутствия или несвоевременного предоставления поездной информации, поездной документации, вследствие неисправности сети передачи данных общего технологического назначения и (или) аппаратно-программных комплексов информационно-управляющих систем.

2.18. Для подразделений ОАО «Федеральная пассажирская компания» отказом является:

возникновение неисправностей узлов и деталей пассажирского вагона;

остановка поезда на перегоне или задержка поезда на станции сверх времени, установленного графиком движения поездов для определения и устранения неисправности вагона;

срабатывание систем сигнализации контроля нагрева букс (далее – СКНБ) и сигнализации контроля нагрева редуктора (далее – СКНР).

2.19. Для подразделений Дирекции скоростного сообщения отказом является:

неисправность мотор-вагонного подвижного состава, находящегося в эксплуатации или на балансе Дирекции скоростного сообщения, вызывающая необходимость восстановления или замены подвижного состава (его сборочных единиц и деталей) в период между плановыми видами ремонта, или на них, если время необходимое для восстановления (замены) превышает нормы, установленные для ремонта мотор-вагонного подвижного состава, приведшая к невыполнению графика движения;

любое невыполнение графика движения поездов из-за неисправности мотор-вагонного подвижного состава, находящегося в эксплуатации или на балансе Дирекции скоростного сообщения.

2.20. Для подразделений Центральной дирекции пассажирских обустройств отказом являются:

порчи, повреждения, неисправности сооружений и устройств пригородного пассажирского комплекта, стоящего на балансе в дирекции пассажирских обустройств, угрожающие безопасности движения, жизни и здоровью пассажиров, или приведшие к нарушению работы рельсовых цепей;

налипание снега и льда вдоль платформы со стороны пути или на скате кровли зданий и сооружений при создании риска падения его на путь или контактный провод.

2.21. Для подразделений Управления объектов технологического и коммунального назначения Департамента управления имуществом отказом являются:

порчи, повреждения, неисправности зданий и сооружений, находящихся на балансе дирекции по эксплуатации зданий и сооружений, угрожающие безопасности движения или приведшие к отказам в работе технических средств пользователей зданий.

2.22. Настоящим Положением устанавливают следующие виды отказов:

эксплуатационный;

производственный;

конструктивный;
 деградационный;
 внешний.

3. Учет отказов в работе технических средств

3.1. Первичными документами для учёта фактов отказов в работе технических средств являются:

график исполненного движения (диспетчера поездного, дежурного по станции);

Журнал движения поездов (формы ДУ-2, ДУ-3);

Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (формы ДУ-46);

скоростемерная лента (кассета регистрации), Журнал расшифровки скоростемерных лент (формы ТУ-133);

расшифровка картриджа РПДА (регистратор параметров движения);

Книга замечаний машинистов (формы ТУ-137);

Книга повреждений и неисправностей локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава и их оборудования (формы ТУ-29, ТУ-29ВЦ);

Журнал технического состояния локомотива (формы ТУ-152);

Журнал регистрации действующих предупреждений об ограничении скорости движения поездов (формы ПУ-84);

Журнал учёта работы средств дефектоскопии, обнаружения и замены дефектных и острodefектных рельсов (формы ПУ-27);

Ведомость оценки состояния рельсовой колеи по данным проверки путеобследовательской станции (формы ПУ-32);

Журнал дежурного работника по переезду (формы ПУ-67);

Журнал учёта показаний средств контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда (формы ВУ-100);

акт осмотра пассажирского вагона (подписывает машинист, начальник поезда, поездной электромеханик);

Журнал по эксплуатации системы АСКО ПВ (форма автоматизированного учёта – «Журнал учета отказа в работе комплекса АСКО ПВ»);

паспорт вагонных весов;

Журнал учёта проверок поездной и стационарной радиосвязи (формы ШУ-74);

Журнал учёта повреждений устройств автоматики и телемеханики (формы ШУ-78);

Оперативный журнал (формы ЭУ-82);

Книга осмотров и неисправностей (формы ЭУ-83).

3.2. Действующие записи в документах, перечисленных в пункте 3.1., являются основанием для формирования в системе КАС АНТ оповещения об отказе в работе технического средства.

3.3. Оповещение об отказе в работе технического средства в соответствии с Технологической схемой формируется в системе КАС АНТ на основе первичной информации о нарушении работоспособности в работе технического средства (Приложение № 1):

в системах ГИД «Урал-ВНИИЖТ», АСУ Станции на основе пометки, созданной дежурно-диспетчерским аппаратом структурных подразделений Центральной дирекции управления движением на графике исполненного движения, графике исполненной работы станции, соответственно;

системой мониторинга технических средств при возникновении неисправности – автоматически на основании информации, получаемой с технических средств;

автоматизированной системой, системой мониторинга технических средств или отраслевой (по хозяйствам) автоматизированной системой учёта, расследования и анализа отказов в работе технических средств – на основании данных, введенных при помощи ручного ввода в перечисленные системы дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения, службы железной дороги или регионального подразделения функционального филиала на основании сообщения дежурного по станции и (или) при наличии соответствующих записей в документах, перечисленных в пункте 3.1., или по показаниям приборов, в соответствии с критериями отказов в работе технических средств, приведёнными в пунктах 2.3. – 2.21. настоящего Положения.

3.4. Оповещение об отказе в работе технического средства должно содержать следующую обязательную информацию: место (наименование станции, перегона) и время возникновения отказа в работе технического средства, характер проявления отказа в работе технического средства, причастная к данному случаю отказа служба, структурное подразделение функционального филиала, линейное подразделение, которые первоначально определяются:

диспетчером поездным, дежурным по станции при внесении информации в график исполненного движения;

диспетчерским аппаратом или специалистами линейных подразделений, служб или структурных подразделений функциональных филиалов при ручном вводе оповещения об отказе в работе технического средства в отраслевую автоматизированную систему;

при автоматическом получении информации с напольных устройств — по балансовой принадлежности отказавшего технического средства.

3.5. Оповещение об отказе в работе технического средства, сформированное в системе КАС АНТ, автоматически передаётся на рабочее место диспетчерского (дежурного) персонала службы или структурного подразделения функционального филиала.

Оповещения об одном и том же случае отказа в работе технического средства, сформированные в системе КАС АНТ различными способами, и/или являющиеся следствием одного отказа, должны учитываться как один случай отказа в работе технического средства.

3.6. Сведения о неисправностях технических средств, на основании которых формируются оповещения об отказе в их работе, передаются в оперативном порядке после их возникновения. Ввод в систему КАС АНТ оповещения об отказе в работе технических средств должен быть произведён до окончания дежурной смены.

Ввод в систему КАС АНТ оповещения об отказе в работе технических средств по данным расшифровки скоростемерных лент (кассет регистрации) и других информационных систем, не предусматривающих наличие оперативного (круглосуточного) сопровождения, допускается не позднее 3-х суток с момента его возникновения.

3.7. Факты отсутствия информации о причинах нарушения графика движения пассажирских и пригородных поездов, в том числе по причинам, связанным с отказами в работе технических средств, автоматически загружаются (после разработки соответствующего программного обеспечения) в систему КАС АНТ из информационного хранилища «Анализ выполнения графика движения» и подлежат учёту в качестве технологических нарушений с оперативным отнесением ответственности за них на дирекцию управления движением с последующим проведением расследования для установления причин.

3.8. Дежурный инженер (диспетчер) службы или структурного подразделения функционального филиала, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, после выяснения и уточнения необходимой информации обязан:

принять оповещение к учёту (только при наличии информации, подтверждающей ответственность службы или структурного подразделения функционального филиала). Для этого необходимо в журнале оповещений выбрать из имеющегося списка требуемое оповещение и с помощью команды «Принять» подтвердить отнесение данного случая отказа в работе технического средства за своей службой, структурным подразделением функционального филиала;

передать оповещение в адрес линейного подразделения (только при наличии информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения за данный случай своей службы или структурного подразделения функционального филиала). Перенаправление выбранного оповещения об отказе в работе технического средства производится с помощью команды «Перенаправить», с указанием наименования линейного подразделения.

При поступлении оповещения об отказе в работе локомотива из системы ГИД «Урал-ВНИИЖТ» в региональную дирекцию по ремонту тягового подвижного состава дежурный персонал (диспетчер) данной дирекции направляет оповещение для проведения расследования в региональную дирекцию тяги, в состав которой входит эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивной бригады, управляющей этим локомотивом.

При поступлении оповещения об отказе в работе локомотива из системы ГИД «Урал-ВНИИЖТ» в региональную дирекцию тяги, в состав которой не входит эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивной бригады, управляющей этим локомотивом, дежурный персонал (диспетчер) данной дирекции направляет оповещение для проведения расследования в региональную дирекцию тяги, структурным подразделением которой является указанное локомотивное депо.

При поступлении оповещения об отказе в работе локомотива в региональную дирекцию тяги, структурным подразделением которой является эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивной бригады, управлявшей этим локомотивом, дежурный персонал (диспетчер) данной дирекции передает оповещение в указанное локомотивное депо для организации расследования.

3.9. Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, после выяснения и уточнения информации обязан принять оповещение к учёту (только при наличии информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения за данный случай). Для этого необходимо в журнале оповещений выбрать требуемое оповещение и с помощью команды «Принять» подтвердить отнесение данного случая отказа в работе технического средства за своим линейным подразделением.

Подробный порядок действий при принятии к учёту, перенаправлении оповещений об отказах в работе технических средств указывается в руководстве пользователя системы КАС АНТ.

4. Расследование случаев отказов в работе технических средств

4.1. Расследованию подлежит каждый случай отказа в работе технического средства. Расследование случая отказа в работе технического средства производится линейным подразделением, отвечающим за его эксплуатацию, с привлечением, при необходимости, работников других подразделений. С целью отражения состояния технического средства на момент возникновения отказа в его работе составляется акт первичного осмотра, который подписывается работниками:

линейных подразделений, эксплуатирующих техническое средство;

линейных подразделений, осуществляющих выполнение работ по текущему содержанию и ремонту технического средства;

сервисной организации (в случае если техническое средство передано на постгарантийное сервисное обслуживание);

представителем сторонней организации (при необходимости);

Форма акта первичного осмотра, перечень работников, принимающих участие в его составлении, устанавливаются руководителями подразделений аппарата управления ОАО «РЖД» и функциональных филиалов.

Для установления причины отказа в работе технического средства могут проводиться различные испытания, экспертизы, лабораторные исследования как технического средства в целом, так и отдельных его элементов.

Расследование отказов в работе локомотивов (в том числе пригородных поездов на локомотивной тяге) организует эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивной бригады, совместно с причастным ремонтным локомотивным депо и сервисной организацией, с привлечением, при необходимости, работников других структурных подразделений.

4.2. Оформление результатов расследования производится следующим образом:

1) дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала, которому передано для расследования оповещение об отказе в работе технического средства, обеспечивает полноту расследования и достоверность данных о нём, в том числе заполнение акта расследования отказа в работе технических средств (Приложение № 2).

Оформление результатов расследования производится в соответствии с руководством пользователя системы КАС АНТ;

2) в электронном журнале расследований оповещения об отказах в работе технических средств, принятые к учёту, делятся на две группы:

отказы в работе технических средств, по которым материалы расследования сформированы полностью;

отказы в работе технических средств, по которым материалы расследования находятся в процессе формирования;

3) в процессе оформления результатов расследования, при необходимости, корректируется и уточняется информация о месте и времени возникновения отказов в работе технических средств, содержащаяся в оповещении об отказе в работе технического средства.

Корректировка характера проявления отказа в работе технического средства на этапе расследования не допускается.

Незавершённые материалы расследования отказа в работе технического средства сохраняются в системе при помощи специальной команды «Сохранить», с автоматической проверкой полноты и корректности внесенных данных.

4.3. Руководитель линейного подразделения в течение 72-х часов, а для случаев неисправности буксовых узлов колёсных пар грузовых вагонов, неисправностей пассажирских вагонов в составе дальних пассажирских поездов, локомотивов, работающих на удлинённых плечах обращения, отказов в работе подвижного состава в формированиях, выполняющих ремонтные работы вне железной дороги дислокации, в течение 240 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства, обязан обеспечить его расследование.

В случае установления ответственности линейного подразделения за случай отказа в работе технического средства его руководитель обязан проконтролировать оформление результатов расследования в системе КАС АНТ.

В случае, если в результате расследования установлена ответственность другого линейного подразделения или службы/структурного подразделения функционального филиала руководитель линейного подразделения обязан обеспечить перенаправление в системе КАС АНТ оповещения об отказе в работе технического средства с направлением необходимых материалов об отказе в работе технических средств в его адрес.

Перечень обязательных материалов, формируемый по результатам расследования, устанавливается руководящими документами соответствующего подразделения аппарата управления ОАО «РЖД», функционального филиала.

4.4. Персональная ответственность за полноту учета и расследования отказов в работе технических средств, своевременность передачи информации возлагается на руководителей линейных подразделений, служб или структурных подразделений функциональных филиалов, возглавляющих расследование каждого конкретного случая отказа в работе технического средства.

4.5. В том случае, если в результате расследования было установлено, что причиной задержки поезда явилось технологическое нарушение, то данный случай подлежит учету и расследованию в Комплексной автоматизированной системе учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ).

Руководитель линейного подразделения по результатам расследования подготавливает необходимые материалы о причинах задержки поезда и направляет их первому заместителю начальника железной дороги (заместителю начальника железной дороги по территориальному управлению) или иному лицу, назначенному приказом начальника железной дороги ответственным за контроль учета отказов в работе технических средств по железной дороге, который по результатам рассмотрения материалов принимает решение о необходимости перевода оповещения об отказе в работе технического средства в категорию технологического нарушения.

4.6. В процессе формирования материалов расследования в системе КАС АНТ право корректировки информации о поездах, задержанных по причине отказов в работе технических средств, и о продолжительности их задержек, имеют работники службы корпоративной информатизации или иные работники, назначенные приказом начальника железной дороги. Работники службы корпоративной информатизации или иные работники, назначенные приказом начальника железной дороги, на основании обращений причастных руководителей служб, структурных подразделений функциональных филиалов или линейных подразделений проводят анализ графика исполненного движения и, при необходимости, вносят изменения в данные о количестве и продолжительности задержек поездов, вызванных конкретным случаем отказа в работе технического средства.

5. Отнесение ответственности за отказы в работе технических средств

5.1. С момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства в системе КАС АНТ устанавливается контроль своевременности принятия оповещения к учету (расследованию) и

формирования в системе материалов расследования отказов в работе технических средств.

К учету (расследованию) оповещение об отказе в работе технического средства должно быть принято в течение 72 часов. По истечении данного периода система КАС АНТ выдает информационное сообщение об этом на автоматизированном рабочем месте первого заместителя начальника железной дороги или другого работника, назначенного приказом начальника железной дороги ответственным за контроль учета отказов в работе технических средств.

В случаях, если передача оповещения об отказе в работе технического средства происходит между подразделениями разных функциональных филиалов, расположенных территориально в одном регионе железной дороги, то система КАС АНТ извещает заместителя начальника железной дороги по территориальному управлению.

В случаях, если передача оповещения об отказе в работе технического средства происходит между линейными подразделениями одного хозяйства, то система КАС АНТ извещает дежурного инженера (диспетчера) службы, структурного подразделения функционального филиала.

Для линейных подразделений, служб, структурных подразделений, входящих в состав Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ОАО «Федеральная пассажирская компания», Центральной дирекции по ремонту пути (для случаев отказов в работе подвижного состава в формированиях, выполняющих работы вне пределов железной дороги дислокации) в случае необходимости проведения дополнительного расследования для установления ответственности за возникновение отказа в работе технического средства, для принятия оповещения к учету (расследованию) устанавливается 240 часовой период, определяемый с момента формирования оповещения системе КАС АНТ.

При этом в течение 72 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства в системе КАС АНТ дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения, службы или структурного подразделения, входящего в состав Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ОАО «Федеральная пассажирская компания» или Центральной дирекции по ремонту пути в систему КАС АНТ должна быть внесена информация о необходимости проведения дополнительного расследования. При отсутствии такой информации дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения, службы или структурного подразделения, входящего в

состав Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ОАО «Федеральная пассажирская компания» или Центральной дирекции по ремонту пути принятие к учету (расследованию) оповещения об отказе в работе технического средства осуществляется в течение 72 часов с момента его формирования в системе КАС АНТ.

5.2. Случаи остановки пассажирского поезда в пути следования по техническим неисправностям пассажирских вагонов (в том числе и вагонов, принадлежащих иностранным государствам) оперативно учитываются за структурными подразделениями ОАО «Федеральная пассажирская компания», если при первичном осмотре поезда локомотивной и поездной бригадами причина не установлена.

5.3. Случаи остановки грузового поезда в пути следования по техническим неисправностям грузовых вагонов оперативно учитываются за службой вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры, если при первичном осмотре поезда локомотивной бригадой причина не найдена.

5.4. Случаи остановки поезда по показаниям устройств КТСМ из-за нагрева буксового узла или заторможенности колесных пар, если не выявлена неисправность самих устройств, оперативно учитываются в зависимости от принадлежности подвижной единицы, по которой произошло срабатывание:

пассажирский вагон — за структурным подразделением ОАО «Федеральная пассажирская компания» (в первичном осмотре должны участвовать машинист, начальник поезда, поездной электромеханик);

локомотив или сплотка локомотивов — за структурным подразделением Дирекции тяги;

мотор-вагонный подвижной состав — за структурными подразделениями дирекции, к которой приписана данная подвижная единица (Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава, Дирекция скоростного сообщения);

специальный железнодорожный подвижной состав — за подразделениями дирекции, к которой приписана данная подвижная единица (службой механизации региональной дирекции инфраструктуры, структурным подразделением Центральной дирекции по ремонту пути);

грузовой вагон — за службой вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры.

Случаи остановки поезда из-за воздействия на средства контроля солнечного излучения, горячего груза (налив, битум) оперативно относятся

на службу автоматики и телемеханики региональной дирекции инфраструктуры.

Решение об окончательном отнесении ответственности по зафиксированным остановкам подвижного состава по показаниям устройств КТСМ принимается по результатам расследования.

5.5. Случаи остановки поезда из-за срабатывания УКСПС, если причина при первичном осмотре не установлена, оперативно учитываются:

после прохода скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава – за структурным подразделением Дирекцией скоростного сообщения;

после прохода пассажирского или почтово-багажного поезда – за структурным подразделением Федеральной пассажирской компании (в первичном осмотре должны участвовать машинист, начальник поезда);

после прохода грузового или грузопассажирского поезда – за службой вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры;

после прохода одиночного локомотива или сплотки локомотивов – за структурным подразделением Дирекции тяги;

после прохода мотор-вагонного подвижного состава – за структурным подразделением Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава;

после прохода специального железнодорожного подвижного состава – за службой механизации региональной дирекции инфраструктуры, структурным подразделением Центральной Дирекции по ремонту пути в зависимости от принадлежности данной подвижной единицы.

Случаи срабатывания УКСПС оперативно учитываются за службой автоматики и телемеханики региональной дирекции инфраструктуры в случаях:

отсутствия поездов;

отсутствия неисправностей механических частей подвижного состава и разрушения датчиков УКСПС.

Решение об окончательном отнесении ответственности по случаям срабатывания УКСПС принимается по результатам расследования.

5.6. Случаи остановки поезда, возникшие из-за отказов в работе локомотива, оперативно учитываются за структурным подразделением Дирекции тяги.

5.7. Случаи излома токоприемников оперативно учитываются за службой электрификации и электроснабжения региональной дирекции инфраструктуры, случаи пережога контактного провода – структурными подразделениями Дирекции тяги, Центральной дирекции моторвагонного

подвижного состава или за Дирекции скоростного сообщения в зависимости от принадлежности подвижной единицы.

5.8. Отнесение ответственности за отказы в работе технических средств осуществляется следующим порядком:

1) оперативно в течение дежурной смены при формировании пометки на графике исполненного движения информацию об ответственности вносит поездной диспетчер (дежурный по станции), руководствуясь положениями данного раздела и, при необходимости, информацией от дежурного инженера (диспетчера) линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала;

2) окончательное отнесение ответственности производится:

в течение 72-х часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства при подтверждении ответственности за отказ в системе КАС АНТ – дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала;

в течение 240 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства дежурными инженерами (диспетчерами) линейных подразделений, служб вагонного хозяйства региональных дирекций инфраструктуры, структурных подразделений Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ОАО «Федеральная пассажирская компания» или Центральной дирекции по ремонту пути в случае внесения ими информации о необходимости проведения дополнительного расследования в системе КАС АНТ, осуществляется подтверждение ответственности за отказ в работе технического средства;

по истечении 72-х часов, а для оповещений об отказах в работе технических средств, требующих дополнительного расследования, по истечении 240 часов с момента формирования в системе КАС АНТ, отнесение ответственности за отказы в работе технических средств осуществляется порядком, установленным в пункте 5.9. настоящего Положения;

3) если по результатам расследования случая отказа в работе технического средства установлена ответственность другого линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала, то в течение 72 часов, а для отказа, требующего проведения дополнительного расследования, в течение 240 часов с момента формирования данных в системе КАС АНТ, осуществляется перенаправление соответствующего оповещения.

Перенаправление оповещений об отказах в работе технических средств по результатам дополнительного расследования по истечении 72

часов, но не позднее 240 часов с момента их формирования в системе КАС АНТ, допускается исключительно между линейными подразделениями, службами вагонного хозяйства региональных дирекций инфраструктуры и структурными подразделениями, входящими в состав Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ОАО «Федеральная пассажирская компания» или Центральной дирекции по ремонту пути.

Дежурный инженер (диспетчер) службы/структурного подразделения, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, передает оповещение о случае отказа в работе технического средства в адрес другой службы/структурного подразделения функционального филиала с обязательным указанием причины передачи. Перенаправление выбранного оповещения производится с помощью команды «Перенаправить», с указанием наименования службы/структурного подразделения функционального филиала и причины перенаправления.

Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, передает оповещение в адрес другого линейного подразделения с обязательным указанием причины передачи. Перенаправление выбранного оповещения производится с помощью команды «Перенаправить», с указанием наименования линейного подразделения и причины перенаправления.

Запрещается перенаправление оповещения об отказе в работе технического средства в адрес структурных подразделений Центральной дирекции управления движением, дежурно-диспетчерский персонал которых осуществлял первоначальное внесение информации о данном отказе, без проведения расследования или в случае установления ответственности другой службы, структурного подразделения функционального филиала или линейного подразделения.

4) если в ходе расследования причин возникновения отказа в работе технического средства (после принятия оповещения к учету), линейным подразделением, службой или структурным подразделением функционального филиала установлено, что причиной нарушения работы устройства или задержки поездов не являлся отказ в работе технического средства, то производится корректировка.

При этом если по результатам расследования установлено, что причиной задержки поезда явилось технологическое нарушение, допущенное оперативным персоналом, то данный случай переводится в учет в качестве технологического нарушения с помощью специальной команды. В остальных случаях производится удаление оповещения об

отказе в работе технического средства с помощью соответствующей команды «Удалить».

Перевод оповещений об отказе в работе технических средств в учет в качестве технологических нарушений, а также удаление оповещений об отказах в работе технических средств выполняется первым заместителем начальника железной дороги (заместителем начальника железной дороги по территориальному управлению) или другим работником, ответственным за учет отказов на железной дороге, назначенным приказом начальника железной дороги.

Срок выполнения корректировки устанавливается в течение 72 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства в системе КАС АНТ.

Перевод оповещений об отказе в работе технических средств для учета в качестве технологических нарушений, для случаев неисправности буксового узла колесной пары в вагонном комплексе ОАО «РЖД», неисправностей пассажирских вагонов в составе дальних пассажирских поездов, специального железнодорожного подвижного состава, локомотивов, работающих на удлинённых плечах обращения, допускается в течение 240 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства.

5.9. Для рассмотрения спорных случаев, связанных с отнесением ответственности за отказы в работе технических средств устанавливается следующий порядок:

между линейными подразделениями различных структурных подразделений функциональных филиалов, находящимися территориально в одном регионе железной дороги – решение об ответственности принимается заместителем начальника железной дороги по территориальному управлению;

между линейными подразделениями одной службы или структурного подразделения функционального филиала, находящимися территориально на железной дороге (регионе железной дороги) решение об ответственности принимается руководителем соответствующей службы/структурного подразделения функционального филиала или иным лицом, назначенным его приказом;

между линейными подразделениями различных структурных подразделений функциональных филиалов в пределах одной железной дороги или между различными структурными подразделениями функционального филиала, находящимися территориально на одной железной дороге – решение об ответственности принимается первым заместителем начальника железной дороги;

между линейными подразделениями, службами или структурными подразделениями функциональных филиалов, расположенными на различных железных дорогах решение об ответственности принимается по согласованию первыми заместителями начальников железных дорог на основании материалов расследования, в том числе и представленных с места возникновения отказа в работе технического средства.

5.10. Отнесение ответственности в подразделениях Управления коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением.

На ответственность подразделений Управления коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением относятся случаи задержек поездов из-за течи или просыпания грузов только по причинам несоблюдения требований правил перевозок грузов. Случаи задержек поездов из-за течи или просыпания грузов, которые произошли в результате того, что работники подразделений Управления коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением не могли выявить их при приеме груза к перевозке или в пути следования по причине «скрытого» характера (неисправность крышек загрузочных, разгрузочных люков и уплотнителей, некачественные материалы для заделки конструктивных зазоров вагонов, неисправность кузова, загрузочно-выгрузочных устройств, не герметичное закрытие крышки загрузочного люка, бункера, сливо-наливной арматуры, заглушек, не правильная установка крышки, уплотнительной прокладки цистерны, некачественного изготовления тары, упаковки груза; некачественного крепления груза внутри тары, упаковки) относятся на ответственность сторонней организации – грузоотправителя.

Устранение нарушения размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне в составе грузового поезда или с отцепкой вагона от состава грузового поезда, которые произошли в результате того, что работники структурных подразделений Управления коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением не могли выявить их при приеме груза к перевозке или в пути следования по причине «скрытого» характера (некачественного соединения деталей груза; недостаточной надежности самих узлов или деталей груза, за которые производилось его крепление; некачественного изготовления тары, упаковки груза; некачественного крепления груза внутри тары, упаковки) относятся на ответственность сторонней организации – грузоотправителя.

Устранение нарушения размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне в составе грузового поезда или с отцепкой вагона от состава грузового поезда, которые произошли из-за попытки хищения грузов, частей груза или его средств крепления (для грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей, ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации», воинских караулов) относятся на ответственность сторонних организаций, проводники которых сопровождали или охраняли груз, – грузополучателей, грузоотправителей или на ответственность сторонних организаций – ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации», воинская часть.

Отказы в работе технических средств, возникшие по причине технических неисправностей собственного рефрижераторного подвижного состава или контейнеров, относятся на соответствующие организации, являющиеся собственниками данного подвижного состава или контейнеров.

5.11. Ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие из-за наличия остродефектных рельсов после пропуска гарантийного тоннажа, относится на службу пути и сооружений региональной дирекции инфраструктуры.

Случаи наличия остродефектных рельсов до пропуска гарантийного тоннажа относятся за предприятиями-изготовителями рельсов и стрелочных переводов.

Случаи наличия остродефектных рельсов, возникшие по причине нарушения технологии сварки рельсов, не выдержавшие гарантийные обязательства, относятся по ответственности на сторонние организации, являющиеся исполнителями рельсосварочных работ.

При установленном в результате расследования факте пропуска дефекта на этапе приемки:

в стационарных условиях рельсосварочных предприятий ответственность за отказы относится на Центры диагностики и мониторинга инфраструктуры региональной дирекции инфраструктуры;

в полевых условиях (передвижные рельсосварочные машины, мобильные рельсосварочные комплексы, алюмотермитная сварка) ответственность относится на службу пути и сооружений региональной дирекции инфраструктуры.

В случае выявления в ходе расследования фактов нарушения технологии транспортировки или укладки рельсов (рельсовых плетей), вследствие которого развился дефект, ответственность за него относится на структурные подразделения Центральной дирекции по ремонту пути.

5.12. Ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие из-за нарушения работы рельсовых цепей оперативно относится за соответствующей службой или структурным (линейным) подразделением, ответственным за содержание элементов верхнего строения пути (ВСП), рельсовой линии, освещения и контактной сети, пассажирских устройств, неисправность которых привела к нарушению работы рельсовых цепей.

Если причиной нарушения работы рельсовой цепи явилось воздействие на рельсовую линию, напольное оборудование и перемычки рельсовой цепи деталей подвижного состава, элементов контактной сети и т.д., то случай оперативно относить за соответствующей службой, структурным или линейным подразделением по принадлежности деталей.

Если причиной нарушения работы рельсовых цепей явилось воздействие на элементы рельсовой линии деталей и предметов, принадлежность которых установить не удалось, то случай оперативно относить за службой, структурным или линейным подразделением, ответственным за содержание подвергшегося воздействию элемента.

Решение об окончательном отнесении ответственности за отказы в работе технических средств, возникшие из-за воздействия на рельсовую линию или ее элементы деталей подвижного состава, элементов контактной сети, других предметов принимается по результатам расследования.

5.13. Ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие по причине:

технической неисправности локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, пассажирского, грузового вагона и специального железнодорожного подвижного состава в период гарантийного пробега после постройки, выполнения заводского (среднего) ремонта и вызванные ненадлежащим качеством изготовления или ремонта отдельных элементов локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, пассажирского, грузового вагона и специального железнодорожного подвижного состава, относится на сторонние ремонтные организации и машиностроительные заводы;

неисправности технических средств из-за отказов в работе оборудования, приборов, аппаратных средств микропроцессорных устройств в период гарантийного срока эксплуатации, установленного производителем (разработчиком), относится на сторонние организации (заводы, фирмы являющиеся производителями оборудования);

ошибок в программном обеспечении микропроцессорных устройств, проектах на системы, разработанных сторонними организациями, относится

за разработчиками программного обеспечения и проектными организациями;

перерывов электроснабжения или падения напряжения в контактной сети и устройствах СЦБ, вызванных отключением электроэнергии сторонними организациями относятся на ответственность данных организаций. В случаях отклонения напряжения от нормативных значений в электроснабжении данных устройств, а также отсутствие напряжения на участках, оборудованных аккумуляторным резервом, более 8 часов после отключения основного электроснабжения, при условии, что питание не отключалось в предыдущие 36 часов ответственность относится на службу электрификации и электроснабжения региональной дирекции инфраструктуры.

Отказы в работе технических средств, возникшие по причине технической неисправности устройств, железнодорожного подвижного состава, специального железнодорожного подвижного состава или элемента инфраструктуры, находящихся на постгарантийном сервисном обслуживании (ремонте), относятся по виновности на сервисные организации в соответствии с заключенными договорами. В акте служебного расследования указывается наименование сервисной организации (центра), производившей обслуживание (ремонт) в соответствии с заключенным договором.

Основанием для отнесения ответственности за отказ в работе технического средства на стороннюю или сервисную организацию является рекламационный акт (акт исследования, акт о восстановлении технического средства), оформленный в соответствии с требованиями стандарта СТО РЖД 1.05.007-2010 «Рекламационная работа. Общий порядок проведения». Рекламационный акт (акт исследования, акт о восстановлении технического средства) прикрепляется с помощью специальной команды в виде электронного(ых) файла(ов) к материалам расследования, формируемым в системе КАС АНТ подразделением, ответственным за расследование отказа в работе технического средства.

5.14. Перечни ремонтных и машиностроительных заводов, заводов – изготовителей рельсов, стрелочных переводов, железнодорожного оборудования, фирм – производителей оборудования и программного обеспечения, организаций – поставщиков электроэнергии, сервисных организаций (центров) должны актуализироваться и вноситься в нормативно-справочную информацию системы КАС АНТ на основании обращений руководителей соответствующих подразделений аппарата управления ОАО «РЖД» и функциональных филиалов, формируемых по

мере необходимости внесения изменений и дополнений. Актуализация вышеназванных перечней должна осуществляться ежегодно до 1 февраля.

5.15. Ответственность за отказы в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД», допущенные по причинам, связанным с производством работ строительно-монтажной организацией (независимо от ее ведомственной принадлежности), работами по реконструкции станций, изменению путевого развития, электрификации путей и других, оперативно относится на соответствующие службы и структурные подразделения функциональных филиалов, являющиеся владельцами поврежденного элемента инфраструктуры. Окончательное отнесение ответственности осуществляется по результатам разбора под председательством главного инженера железной дороги (заместителя главного инженера железной дороги по территориальному управлению) в соответствии с порядком, установленным в ОАО «РЖД» (при отсутствии виновности работников ОАО «РЖД» случай отказа в работе технических средств относится на ответственность сторонних организаций).

5.16. Все отказы в работе технических средств, возникшие в результате стихийных бедствий (наводнения, ураганы, землетрясения, лесные пожары и др.), террористических актов, случаев суицида относятся за прочими причинами без вины линейных подразделений соответствующих хозяйств.

Служба, структурное подразделение функционального филиала или линейное подразделение, проводящее расследование отказа в работе технического средства в результате которого было установлено, что причиной возникновения отказа явилось стихийное бедствие (наводнение, ураган, землетрясение, лесной пожар и т.п.) или террористический акт, обязано до внесения в систему КАС АНТ информации о причине отказа обеспечить сбор подтверждающих документов или их копий. В качестве подтверждающих документов в зависимости от обстоятельств возникновения отказа в работе технического средства рассматриваются:

по фактам наводнений, ураганов, землетрясений, лесных пожаров и т.п. – акты, заключения территориальных подразделений гидрометеослужбы, государственных и ведомственных комиссий, подразделений МЧС России о соответствующих погодных и природных явлениях по месту возникновения отказа;

по факту террористических актов – справка об обращении в органы правоохранительных дел и копия постановления о возбуждении уголовного дела.

Перечисленные документы в каждом конкретном случае отказа в работе технического средства прикрепляются с помощью специальной

команды в виде электронного(ых) файла(ов) к материалам расследования, формируемым в системе КАС АНТ подразделением, ответственным за расследование отказа в работе технического средства.

Первый заместитель начальника железной дороги или другой работник, назначенный приказом начальника железной дороги ответственным за учет отказов на железной дороге, не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчетным, детально рассматривает в системе КАС АНТ случаи отказов в работе технических средств, отнесенные по виновности на сервисные организации, сторонние организации и «прочие причины», анализирует подтверждающие документы, на основании которых определяется правомочность отнесения отказов в работе технических средств по виновности на сервисные организации, сторонние организации и «прочие причины».

В случае выявления несоответствия или отсутствия электронных копий документов, подтверждающих правильность отнесения ответственности за отказ в работе технического средства на сервисную или стороннюю организацию, или «прочие причины», работник, ответственный за учет отказов в работе технических средств на железной дороге, с помощью специальной команды отменяет завершение расследования данного отказа. Первый заместитель начальника железной дороги проводит по выявленному факту разбор с целью определения ответственности причастных работников.

5.17. Ответственность за отказы в работе технических средств, вызванные воздействием грозовых атмосферных явлений, несанкционированным вмешательством посторонних лиц и организаций в работу железнодорожного транспорта (кражи, случаи вандализма, умышленной порчи имущества, нарушение электроснабжения и др.) относится на линейные подразделения, службы или структурные подразделения функциональных филиалов, на балансе которых находится отказавшее техническое средство (внешний отказ).

5.18. Ответственность за отказы в работе технических средств, вызванные наездом поездов на автотранспортные средства, диких и домашних животных посторонние предметы и материалы, не связанные с хозяйственной деятельностью железной дороги относится на службу пути и сооружений региональной дирекции инфраструктуры.

6. Анализ отказов в работе технических средств

6.1. На основании данных об отказах в работе технических средств, зафиксированных в системе КАС АНТ и отраслевых АСУ, составляется

факторный анализ причин и последствий по формам согласно Приложению № 3.

Анализ отказов в работе технических средств проводится на следующих уровнях:

- линейные подразделения – за месяц, квартал, полугодие и год;
- службы и структурные подразделения функциональных филиалов – за месяц, квартал, полугодие, год;
- железные дороги – за месяц, квартал, полугодие, год;
- подразделения аппарата управления ОАО «РЖД», функциональные филиалы – за квартал, полугодие, год.

Для оценки деятельности линейных подразделений, служб, структурных подразделений функциональных филиалов, подразделений аппарата управления ОАО «РЖД», функциональных филиалов разрабатываются на год целевые (плановые) показатели надежности (средняя наработка на отказ, средняя наработка до отказа, интенсивность потока отказов и др.), удельные показатели отказов в работе технических средств. С целью контроля текущего положения, с учетом специфики деятельности руководителями подразделений аппарата управления ОАО «РЖД», функциональных филиалов для служб, структурных подразделений функциональных филиалов и линейных подразделений формируются контрольные показатели (с детализацией за месяц (при необходимости), квартал, полугодие), достижение которых должно обеспечивать выполнение целевого (планового) показателя.

Для сопоставления деятельности линейных подразделений в рамках одного хозяйства при проведении анализа отказов в работе технических средств используется удельный показатель количества отказов в работе технических средств на единицу выполненной работы, а также среднее время до восстановления отказа по объектам инфраструктуры.

Для железных дорог и регионов железных дорог в качестве удельного показателя используется количество отказов на 1 млн. т-км брутто приведенного грузооборота. В рамках отдельных хозяйств применяются удельные показатели, приведенные в Приложении № 4.

6.2. Не позднее 5-го числа месяца (для линейных подразделений, входящих в состав Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Центральной дирекции по ремонту пути, ОАО «Федеральная пассажирская компания» – не позднее 12-го числа месяца), следующего за отчетным, заместитель руководителя (главный инженер) линейного подразделения на основе материалов расследования случаев отказов в работе технических средств, произошедших в

предыдущем месяце по ответственности своего линейного подразделения, разрабатывает анализ работы и, при необходимости, подготавливает предложения по мерам стратегического характера, направленным на повышение их надежности.

6.3. Первый руководитель линейного подразделения рассматривает анализ отказов в работе технических средств и ход выполнения плана мероприятий по повышению их надежности, ежегодно разрабатываемого линейным подразделением.

По результатам рассмотрения, при необходимости, формируются ежемесячные оперативные мероприятия по повышению надежности работы технических средств, предложения в план повышения надежности по мерам стратегического характера.

План мероприятий по повышению надежности технических средств включает в себя меры организационного, технического и технологического характера.

Организационные меры включают в себя организацию качественного расследования, анализа отказов в работе технических средств и технологических нарушений, технического аудита, школ передового опыта, курсов повышения квалификации, организацию работ по внесению изменений в техническую и технологическую документацию и др.

Технические меры направлены на внедрение современных технических решений, новой техники, узлов, деталей и материалов, способствующих повышению надежности технических средств.

Технологические меры направлены на совершенствование нормативно-технической и эксплуатационной документации, а также на совершенствование технологий технического содержания объектов инфраструктуры и подвижного состава.

В план также включаются работы, проводимые совместно с разработчиками систем, предприятиями изготовителями подвижного состава, устройств инфраструктуры, ремонтными организациями, научно-исследовательскими институтами, направленные на повышение надежности отдельных узлов и систем в целом.

План включает плановые (прогнозные) показатели, разработанные для конкретных технических средств, систем, узлов и механизмов, достижение которых позволит обеспечить его выполнение.

6.4. Ежемесячные оперативные мероприятия по повышению надежности работы технических средств, отчет о выполнении мероприятий, предусмотренных годовым планом мероприятий по повышению надежности и предложения по мерам стратегического характера после рассмотрения и согласования первым руководителем линейного

подразделения направляются в вышестоящую службу или структурное подразделение функционального филиала не позднее 7-го числа месяца (для линейных подразделений, входящих в состав Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ОАО «Федеральная пассажирская компания», Центральной дирекции по ремонту пути - не позднее 15-го числа месяца), следующего за отчетным.

В случае, когда линейное подразделение входит в состав региона железной дороги, ежемесячный оперативный план мероприятий по повышению надежности работы технических средств также направляется заместителю начальника железной дороги по территориальному управлению.

6.5. Заместитель начальника железной дороги по территориальному управлению совместно с руководителями линейных подразделений региона рассматривает планы мероприятий по повышению надежности работы технических средств и анализы отказов в работе технических средств за прошедший месяц с целью координации деятельности линейных подразделений в рамках региона.

6.6. Заместитель руководителя службы или структурного подразделения функционального филиала по своему хозяйству не позднее 10-го числа месяца (для структурных подразделений, входящих в состав Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ОАО «Федеральная пассажирская компания», Центральной дирекции по ремонту пути - не позднее 15-го числа месяца), следующего за отчетным, на основе данных системы КАС АНТ подготавливает анализ отказов в работе технических средств, для его рассмотрения первым руководителем.

6.7. Первый руководитель службы или структурного подразделения функционального филиала рассматривает анализ отказов в работе технических средств в истекшем месяце, контролирует ход и качество выполнения годовых планов с выработкой (при необходимости) корректирующих мер.

Анализ отказов в работе технических средств и отчет о ходе выполнения мероприятий по повышению их надежности в подразделениях службы или структурного подразделения функционального филиала не позднее 17-го числа месяца, следующего за отчетным, направляется в соответствующие подразделения аппарата управления ОАО «РЖД», функциональные филиалы по подчиненности.

6.8. Главным инженером службы или структурного подразделения функционального филиала на основе предоставленных линейными

подразделениями предложений по мерам повышения надежности технических средств стратегического характера и анализа отказов в их работе за длительный период (квартал, полугодие, год) при необходимости, формируются предложения по совершенствованию действующей технологии, модернизации и обновлению технических средств которые после согласования первым руководителем, направляются в подразделения аппарата управления ОАО «РЖД», функциональные филиалы для включения в соответствующие программы.

6.9. Анализ отказов в работе технических средств, отчеты руководителей служб и структурных подразделений функциональных филиалов, находящихся в границах железной дороги, о ходе выполнения ежегодных мероприятий по повышению надежности технических средств в его оперативной части рассматриваются:

первым заместителем начальника железной дороги – ежемесячно по службам, структурным подразделениям функциональных филиалов;

начальником железной дороги – ежеквартально с целью координации деятельности как внутри хозяйства (между эксплуатационной и ремонтной составляющей), так и между различными хозяйствами на полигоне железной дороги.

6.10. Главный инженер железной дороги ежеквартально рассматривает ход выполнения программ, связанных с модернизацией и обновлением технических средств на полигоне железной дороги, с отчетами главных инженеров служб и структурных подразделений функциональных филиалов. Определяет дополнительные организационно-технические меры, направленные на повышение эффективности реализации разработанных программ.

6.11. Заместитель руководителя подразделения аппарата управления ОАО «РЖД», функционального филиала по своему хозяйству ежеквартально не позднее 20-го числа месяца, следующего за отчетным периодом, на основе данных системы КАС АНТ, разрабатывает анализ надежности работы технических средств хозяйства за истекший период для последующего рассмотрения первым руководителем.

6.12. Первый руководитель подразделения аппарата управления ОАО «РЖД», функционального филиала контролирует ход и качество выполнения годовых планов по повышению надежности технических средств с использованием данных системы КАС АНТ, отчетов, представленных службами или структурными подразделениями функциональных филиалов и, при необходимости, вносит необходимые корректировки в годовой план.

6.13. Главным инженером подразделения аппарата управления ОАО «РЖД», функционального филиала по своему хозяйству рассматриваются представленные службами или структурными подразделениями функциональных филиалов предложения по мерам стратегического характера, направленным на повышение надежности технических средств, а также анализ отказов в работе технических средств за истекший месяц. Представленные предложения обобщаются и после согласования первым руководителем направляются соответствующему вице-президенту для утверждения в рамках соответствующих ежегодных программ по совершенствованию действующей технологии, модернизации и обновлению технических средств.

6.14. По итогам работы за прошлый год и истекший период текущего года руководители подразделений аппарата управления ОАО «РЖД», функциональных филиалов каждый по своему хозяйству, в срок до 25 сентября направляют соответствующему вице-президенту ОАО «РЖД» для рассмотрения и утверждения годовой план мероприятий по повышению надежности технических средств.

Предложения инвестиционного характера оформляются установленным в ОАО «РЖД» порядком для рассмотрения и принятия решения Экспертным Советом по инвестиционным проектам ОАО «РЖД».

6.15. Годовые планы мероприятий по повышению надежности технических средств, сформированные руководителями подразделений аппарата управления ОАО «РЖД», функциональных филиалов и утвержденные курирующими вице-президентами ОАО «РЖД» не позднее 1 октября, года следующего за отчетным, направляются для обобщения в Департамент технической политики.

Департамент технической политики до 15 октября, года следующего за отчетным, формирует Сводный годовой план мероприятий по повышению надежности технических средств и предоставляет его на утверждение старшему вице-президенту — главному инженеру ОАО «РЖД».

6.16. Вице-президенты ОАО «РЖД», совместно с руководителями подразделений аппарата управления ОАО «РЖД», функциональных филиалов, находящихся в их непосредственном ведении, рассматривают не реже чем один раз в квартал анализ работы технических средств и ход выполнения ежегодного плана мероприятий по повышению их надежности.

6.17. Вице-президент ОАО «РЖД», курирующий вопросы обеспечения безопасности движения, совместно с руководителями подразделений аппарата управления ОАО «РЖД», функциональных филиалов не реже чем один раз в квартал рассматривает динамику отказов в

работе технических средств с определением эффективности принимаемых мер с точки зрения их влияния на обеспечение безопасности движения.

6.18. Старший вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» один раз в полугодие на основе анализа работы технических средств рассматривает выполнение Сводного плана мероприятий по повышению надежности технических средств.

Ежегодно определяет стратегические направления инновационного развития по повышению надежности работы технических средств за счет формирования и совершенствования нормативно-технической базы, устанавливающей требования к объектам инфраструктуры и подвижного состава.

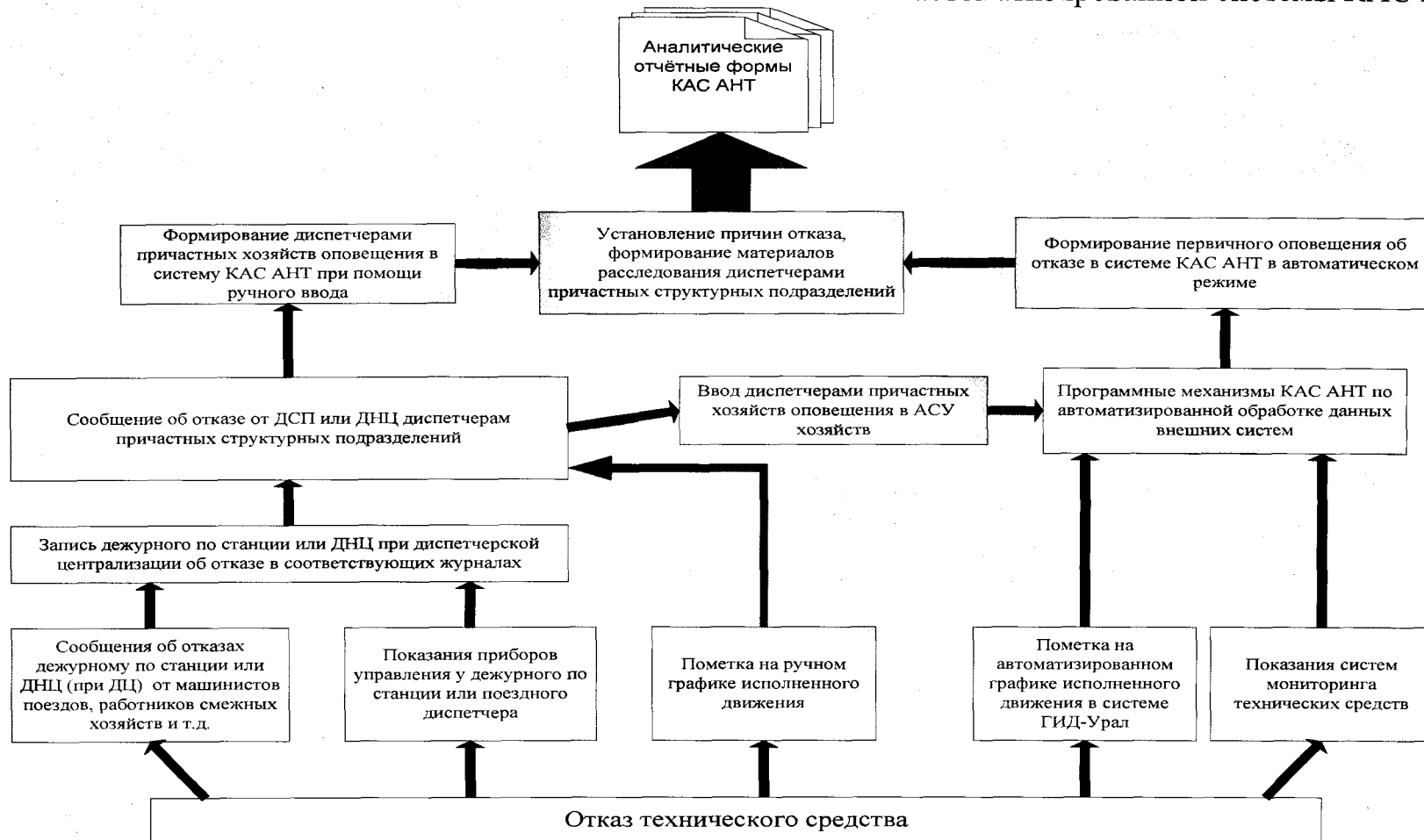
Обеспечивает принятие решений Научно-техническим советом ОАО «РЖД» по внедрению новых технических средств и технологий, направленных на повышение безотказности, готовности, ремонтпригодности, безопасности в работе технических средств железнодорожного транспорта, осуществляет контроль за их реализацией.

Организует рассмотрение мероприятий инвестиционного характера, направленных на повышение надежности технических средств при Экспертном Совете по инвестиционным проектам ОАО «РЖД», для последующего направления в Инвестиционный комитет ОАО «РЖД» установленным порядком.

Рассматривает и утверждает сводный план мероприятий по повышению надежности технических средств, сформированный Департаментом технической политики и согласованный всеми причастными департаментами и вице-президентами.

Приложение № 1

к Положению о порядке учета, расследования и
проведению анализа случаев отказов на
инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием
автоматизированной системы КАС АНТ



Технологическая схема формирования в системе КАС АНТ первичной информации по отказам технических средств

Приложение №2

к Положению о порядке учета, расследования и
проведению анализа случаев отказов на
инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием
автоматизированной системы КАС АНТ

Форма акта служебного расследования

АКТ служебного расследования отказов технических средств	
Место:	
Время	
Начало: _____ Окончание: _____ Продолжительность: _____	
Характер	
Тех.средство: _____ Проявление: _____ Комментарий : _____	
Причина	
Тех.средство: _____ Причина: _____ Комментарий: _____ Характер причины отказа: _____	
Последствия	
- задержка поезда _____ Задержанные поезда: _____ Общая задержка: _____	
Ответственные	
Служба/Подразделение: _____ Должность/ФИО: _____ Комментарий: _____	
Устранение	
Служба/Подразделение: _____ Должность/ФИО: _____ Прибытие на место _____ отказа: _____	
Руководитель расследования	
Служба/Подразделение: _____ Должность/ФИО: _____ Период: _____	
Подпись руководителя расследования _____	

Приложение № 3

к Положению по учету, расследованию и проведению анализа случаев отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы КАС АНТ

Содержание

№ п/п	Наименование таблицы	Стр.
1.1	Анализ отказов технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД»	43
1.2	Анализ отказов технических средств по задержанным поездам на инфраструктуре ОАО «РЖД»	45
1.3	Анализ причин отказов технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД»	47
1.4	Анализ отказов технических средств на _____ железной дороге – филиале ОАО «РЖД»	49
1.5	Анализ отказов технических средств по задержанным поездам на _____ железной дороге – филиале ОАО «РЖД»	51
1.6	Анализ причин отказов технических средств на _____ железной дороге - филиале ОАО «РЖД»	53
2.1	Анализ отказов технических средств по Управлению движения Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД»	54
2.2	Анализ отказов технических средств по службе движения Дирекции управления движением на _____ дороге	55
3.1	Анализ отказов технических средств по Управлению электрификации и электроснабжения на железных дорогах	56
3.2	Анализ отказов технических средств по службе электрификации и электроснабжения на _____ дороге	57
4.1	Анализ отказов технических средств на дорогах по Управлению коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением	58
4.2	Анализ отказов технических средств на _____ дороге по службе коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Дирекции управления движением	59
5.1	Анализ отказов линий связи по Центральной станции связи на железных дорогах	60
5.2	Анализ отказов технических средств по Центральной станции связи на железных дорогах	61
6.1	Анализ отказов технических средств по ОАО «ФПК»	62

7.1	Анализ отказов технических средств по Вагонным Ремонтным Компаниям (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3) (по составным частям грузового вагона)	63
7.2	Анализ отказов технических средств по Вагонным Ремонтным Компаниям (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3) (по элементам, узлам грузового вагона)	64
7.3	Анализ отказов технических средств по Вагонным Ремонтным Компаниям (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3) (по составным частям грузового вагона)	65
7.4	Анализ отказов технических средств по Вагонным Ремонтным Компаниям (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3) (по элементам, узлам грузового вагона)	66
8.1	Анализ отказов технических средств на дорогах по Дирекции тяги на инфраструктуре ОАО «РЖД»	67
8.2	Анализ отказов технических средств на дорогах по видам оборудования по Дирекции тяги на инфраструктуре ОАО «РЖД» (тепловозы)	68
8.3	Анализ отказов технических средств на дорогах по видам оборудования по Дирекции тяги на инфраструктуре ОАО «РЖД» (электровозы)	69
8.4	Анализ отказов технических средств по причинам на _____ дороге по Дирекции тяги	70
8.5	Анализ отказов технических средств на _____ дороге по видам оборудования по Дирекции тяги (тепловозы)	71
8.6	Анализ отказов технических средств на _____ дороге по видам оборудования по Дирекции тяги (электровозы)	72
9.1	Анализ отказов технических средств Дирекции по ремонту тягового подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД»	73
9.2	Анализ отказов технических средств на дорогах по видам оборудования по Дирекции по ремонту тягового подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» (тепловозы)	74
9.3	Анализ отказов технических средств на дорогах по видам оборудования по Дирекции по ремонту тягового подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» (электровозы)	75
9.4	Анализ отказов технических средств по причинам на _____ дороге по Дирекции по ремонту тягового подвижного состава	76
9.5	Анализ отказов технических средств на _____ дороге по видам оборудования по Дирекции по ремонту тягового подвижного состава (тепловозы)	77
9.6	Анализ отказов технических средств на _____ дороге по видам оборудования по Дирекции по ремонту тягового подвижного состава (электровозы)	78

10.1	Анализ отказов технических средств на железных дорогах по Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД»	79
10.2	Анализ отказов технических средств на железных дорогах по видам оборудования по Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» (дизель-поезда и рельсовые автобусы)	80
10.3	Анализ отказов технических средств на железных дорогах по видам оборудования по Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» (электропоезда)	81
10.4	Анализ отказов технических средств на _____ дороге по Дирекции моторвагонного подвижного состава	82
10.5	Анализ отказов технических средств на _____ дороге по видам оборудования по Дирекции моторвагонного подвижного состава (дизель-поезда и рельсовые автобусы)	83
10.6	Анализ отказов технических средств на _____ дороге по видам оборудования по Дирекции моторвагонного подвижного состава (электропоезда)	84
11.1	Анализ отказов технических средств по причинам на железных дорогах по Управлению пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры	85
11.2	Анализ отказов технических средств по причинам на _____ дороге по службе пути Дирекции инфраструктуры	86
12.1	Анализ отказов технических средств по причинам на железных дорогах по Управлению вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры (по составным частям грузового вагона)	87
12.2	Анализ отказов технических средств по причинам на железных дорогах по Управлению вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры (по элементам, узлам грузового вагона)	88
12.3	Анализ отказов технических средств по причинам на _____ дороге по службе вагонного хозяйства Дирекции инфраструктуры (по составным частям грузового вагона)	89
12.4	Анализ отказов технических средств по причинам на _____ дороге по службе вагонного хозяйства Дирекции инфраструктуры (по элементам, узлам грузового вагона)	90
13.1	Анализ отказов технических средств по причинам на дорогах по Управлению автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры	91

- 13.2 Анализ отказов технических средств по причинам на _____ дороге по службе автоматики и телемеханики Дирекции инфраструктуры 92
- 14.1 Анализ отказов технических средств по Управлению диагностики и мониторинга Центральной дирекции инфраструктуры 93
- 14.2 Анализ отказов технических средств на _____ дороге по центру диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Дирекции инфраструктуры 94
- 15.1 Анализ отказов технических средств по Управлению механизации Центральной дирекции инфраструктуры 95
- 15.2 Анализ отказов технических средств на _____ дороге по службе механизации Дирекции инфраструктуры 96
- 16.1 Анализ отказов устройств СЦБ с распределением по виновности дирекций на железных дорогах 97
- 16.2 Анализ отказов устройств СЦБ с распределением по виновности дирекций на _____ дороге 100

1.1 Анализ отказов технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД»

[illegible]

[illegible]

1.2 Анализ отказов технических средств по задержанным поездом на инфраструктуре ОАО «РЖД»

[illegible]

[illegible]

1.3 Анализ причин отказов технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД»

[illegible]

[illegible]

1.4 Анализ отказов технических средств на _____ железной дороге – филиале ОАО «РЖД»

Регион Подразделение		Всего отказов, ед.		Продолжитель- ность, час		В том числе				Приведшие к нарушениям безопасности движения												Приведшие к задержкам поездов							
						Отказы 1-ой категории		Отказы 2-ой категории		Крушение поездов		Авария		Происшествие на жд путях с автотракторной техникой вне переезда		Происшествие на ж.д. переездах		Происше- ствие при перевозке опасных грузов		Событие по п. 4		Событие по п. 5		Пассажирс- ких		Пригород- ных		Грузовых	
						2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
С разделением территориально по регионам																													
РЕГ-I																													
...																													
РЕГ- ...																													
ИТОГО																													
С разделением по виновности																													
С разделением по виновным дирекциям дорожного подчинения																													
...																													
...																													
Итого																													
С разделением по виновным дирекциям центрального подчинения																													
ДИ	В																												
	П																												
	Ш																												
	Э																												
	ДПМ																												
	ДИЦДМ																												
Д	Итого																												
	Д																												
	М																												
	Итого																												
	НС																												
	ТР																												
	ДРП																												
	ИБЦ																												
	Т																												
	ДМВ																												
	ДПО																												
Итого																													
С разделением по виновным ДЗО (имеющих право на расследование оповещения об ОТС в системе КАС АНТ)																													
ФПК																													
БРК-(1-3)																													
Итого																													

[illegible]

1.5 Анализ отказов технических средств по задержанным поездам на _____ железной дороге – филиале ОАО «РЖД»

[illegible]

[illegible]

1.6 Анализ причин отказов технических средств на

железной дороге - филиале ОАО «РЖД»

[illegible]

2.1 Анализ отказов технических средств по Управлению движения Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД»

[illegible]

2.2 Анализ отказов технических средств по службе движения Дирекции управления движением на _____ дороге

[illegible]

3.1 Анализ отказов технических средств по Управлению электрификации и электроснабжения на железных дорогах

[illegible]

4.1 Анализ отказов технических средств на дорогах по Управлению коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением

[illegible]

4.2 Анализ отказов технических средств на _____ Дороге по службе коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Дирекции управления движением

Подразделение				М	...	Итого	
		2012	Всего отказов, ед.				
		2013					
		2012	Продолжительность, час				
		2013					
		2012	Всего, ед.	Задержано поездов			
		2013					
		2012	Продолжительность, час				
		2013					
		2012	Пассажирских, ед.				
		2013					
		2012	Продолжительность, час				
		2013					
		2012	Пригородных, ед.				
		2013					
		2012	Продолжительность, час				
		2013					
		2012	Грузовых, ед.				
		2013					
		2012	Продолжительность, час				
		2013					
		2012	АСКО ПВ	Неисправность технических средств			
		2013					
		2012	Вагонные весы				
		2013					
		2012	Собственно ТУ	Нарушения ТУ			
		2013					
		2012	Перегруз				
		2013					
		2012	Возгорание	По причинам			
		2013					
		2012	Течь				
		2013					
		2012	Просыпание				
		2013					
		2012	Остальные, помимо перечисленных				
		2013					
		2012	Всего прочие		Прочие		
		2013					
		2012	Хищения грузов, кроме указанных в перечне				
		2013					
		2012	Расстройство				
		2013					
		2012	Нарушения грузоотправителя «скрытого» характера				
		2013					
		2012	Другие				
		2013					

5.1 Анализ отказов линий связи по Центральной станции связи на железных дорогах

[illegible]

5.2 Анализ отказов технических средств по Центральной станции связи на железных дорогах

[illegible]

6.1 Анализ отказов технических средств по ОАО «ФПК»

[illegible]

7.1 Анализ отказов технических средств по Вагонным Ремонтным Компаниям (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3) (по составным частям грузового вагона)

[illegible]

7.2 Анализ отказов технических средств по Вагонным Ремонтным Компаниям (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3) (по элементам, узлам грузового вагона)

[illegible]

7.3 Анализ отказов технических средств по Вагонным Ремонтным Компаниям (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3) (по составным частям грузового вагона)

[illegible]

**7.4 Анализ отказов технических средств по Вагонным Ремонтным Компаниям (ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3)
(по элементам, узлам грузового вагона)**

Предприятие				ВРК-...	ВЧ/Р-...	ВРК-...	ВЧ/Р-...	ИТОГО
		2012	2013					
Всего отказов, ед.								
Продолжительность, ед.		2012	2013					
Кузов		2012	2013					
Рама кузова		2012	2013					
Рама тележки		2012	2013					
Рессорное подвешивание		2012	2013					
Колесная пара		2012	2013					
Колесо		2012	2013					
Ось колесной пары		2012	2013					
Буксовый узел		2012	2013					
Воздухораспределитель		2012	2013					
Тормозной цилиндр		2012	2013					
Арматура тормозного оборудования		2012	2013					
Тормозная магистраль		2012	2013					
Резервуары грузового вагона		2012	2013					
Ручной тормоз		2012	2013					
Авторежим		2012	2013					
Рычажная передача		2012	2013					
Тормозное подвешивание		2012	2013					
Автосцепка		2012	2013					
Корпус автосцепки		2012	2013					
Механизм автосцепки		2012	2013					
Тяговый хомут		2012	2013					
Расцепной привод		2012	2013					
Корпус поглощающего аппарата автосцепки		2012	2013					
Пружина поглощающего аппарата		2012	2013					
Упоры поглощающего аппарата		2012	2013					
Ударная розетка		2012	2013					
Маятниковая подвеска		2012	2013					
Центрирующая балочка		2012	2013					

В том числе по элементам, узлам грузового вагона

8.1 Анализ отказов технических средств на дорогах по Дирекции тяги на инфраструктуре ОАО «РЖД»

[illegible]

[illegible]

Дорога		
	Всего отказов, ед.	
	Продолжительность, час	
	Всего, ед.	
	Токоприемники и крышевое оборудование	
	Резисторы и сопротивления	
	Силовые трансформаторы, реакторы, выпрямители	
	Аппараты защиты	
	Силовые цепи и аппараты	
	Цепи управления	
	Всего	
	ТЭД	
	Вспомогательные машины	
	Приборы безопасности, радиосвязь	
	Тормозное оборудование	
	Всего	
	Экипажная часть, опоры кузова, автосцепка, рессоры и т.д.	
	Колесные пары, буксы	
	Прочее оборудование	
	Нарушение режимов эксплуатации	
	Невыполнение технологии ремонта	
	Невыполнение установленной технологии ремонта на заводе	
	Конструктивный недостаток	

8.4 Анализ отказов технических средств по причинам на _____ дороге по Дирекции тяги

Регион Деп.			Т	РЕГ-...	ТЧ-...	РЕГ-...	ТЧ-...	Итого
	2012	2013						
	Всего отказов, ед.							
	2012	2013						
	Продолжительность, час							
	2012	2013						
	Количество отказов на 1 млн.км. пробега							
	2012	2013						
	Всего, ед.							
	2012	2013						
	Продолжительность, час							
	2012	2013						
	Пассажирских, ед.							
	2012	2013						
	Продолжительность, час							
	2012	2013						
	Пригородных, ед.							
	2012	2013						
	Продолжительность, час							
	2012	2013						
	Грузовых, ед.							
	2012	2013						
	Продолжительность, час							
	2012	2013						
	Нарушение режимов эксплуатации							
	2012	2013						
	Невыполнение технологии ремонта							
	2012	2013						
	Невыполнение установленной технологии ремонта на заводе							
	2012	2013						
	Конструктивный недостаток заводов изготовителей локомотивов и его узлов							
	2012	2013						
	Всего, ед.							
	2012	2013						
	Тяговые двигатели							
	2012	2013						
	Вспомогательные машины							
	2012	2013						
	Электрическое оборудование, провода и аппараты							
	2012	2013						
	Механическое оборудование							
	2012	2013						
	Тормозное оборудование							
	2012	2013						
	Дизель и вспомогательное оборудование							
	2012	2013						
	Приборы безопасности и радиостанции							
	2012	2013						
	Прочее оборудование							
	2012	2013						

Регистр Депо		
	2012	2013
Т	Всего отказов, ед.	
	2012	2013
Рег-...	Продолжительность, час	
	2012	2013
Тч...	Всего, ед.	
	2012	2013
Рег-...	Коленчатый вал, вертикальный	
	2012	2013
Тч...	Цилиндропоршневая группа	
	2012	2013
Рег-...	Топливная аппаратура и регуляторы (РЧО)	
	2012	2013
Тч...	Масляная система	
	2012	2013
Рег-...	Система охлаждения	
	2012	2013
Тч...	Воздухонагнетатели	
	2012	2013
Рег-...	Всего	
	2012	2013
Тч...	Аппараты защиты	
	2012	2013
Рег-...	Силовые цепи и аппараты	
	2012	2013
Тч...	Цепи управления	
	2012	2013
Рег-...	Всего	
	2012	2013
Тч...	ТЭД	
	2012	2013
Рег-...	Гл. генератор	
	2012	2013
Тч...	Вспомогательные машины	
	2012	2013
Рег-...	Приборы безопасности, радиосвязь	
	2012	2013
Тч...	Тормозное оборудование	
	2012	2013
Рег-...	Всего	
	2012	2013
Тч...	Экипажная часть, опоры кузова, автосцепка, рессоры и т.д.	
	2012	2013
Рег-...	Колесные пары, буксы	
	2012	2013
Тч...	Прочее оборудование	
	2012	2013
Рег-...	Нарушение режимов эксплуатации	
	2012	2013
Тч...	Невыполнение технологии ремонта	
	2012	2013
Рег-...	Невыполнение установленной технологии ремонта на заводе	
	2012	2013
Тч...	Конструктивный недостаток заводов изготовителей локомотивов и его узлов	
	2012	2013
Итого		

8.6 Анализ отказов технических средств на _____ дороге по видам оборудования
по Дирекции тяги (электровозы)

Регистр Дело		
	2012	2013
	Всего отказов, ед.	
	2012	2013
	Продолжительность, час	
	2012	2013
	Всего, ед.	
	2012	2013
	Токоприемники и крышное оборудование	
	2012	2013
	Резисторы и сопротивления	
	2012	2013
	Силовые трансформаторы, реакторы, выпрямители	
	2012	2013
	Аппараты защиты	
	2012	2013
	Силовые цепи и аппараты	
	2012	2013
	Цепи управления	
	2012	2013
	Всего	
	2012	2013
	ТЭД	
	2012	2013
	Вспомогательные машины	
	2012	2013
	Приборы безопасности, радиосвязь	
	2012	2013
	Тормозное оборудование	
	2012	2013
	Всего	
	2012	2013
	Экипажная часть, опоры кузова, автосцепка, рессоры и т.д.	
	2012	2013
	Колесные пары, буксы	
	2012	2013
	Прочее оборудование	
	2012	2013
	Нарушение режимов эксплуатации	
	2012	2013
	Невыполнение технологии ремонта	
	2012	2013
	Невыполнение установленной технологии ремонта на заводе	
	2012	2013
	Конструктивный недостаток заводов изготовителей локомотивов и его узлов	
	2012	2013
ИТОГО		
Т		
РЕГ-...		
ТЧ-...		
РЕГ-...		
ТЧ-...		

на инфраструктуре ОАО «РЖД»

[illegible]

ремонту тягового состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» (тепловозы)

[illegible]

тигового подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» (электровозы)

[illegible]

Регистр Депо		
	2012	Всего отказов, ед.
	2013	
	2012	Продолжительность, час
	2013	
	2012	Всего, ед.
	2013	
	2012	Продолжительность, час
	2013	
	2012	Пассажирских, ед.
	2013	
	2012	Продолжительность, час
	2013	
	2012	Пригородных, ед.
	2013	
	2012	Продолжительность, час
	2013	
	2012	Грузовых, ед.
	2013	
	2012	Продолжительность, час
	2013	
	2012	Нарушение режимов эксплуатации
	2013	
	2012	Невыполнение технологии ремонта
	2013	
	2012	Невыполнение установленной технологии ремонта на заводе
	2013	
	2012	Конструктивный недостаток заводов изготовителей локомотивов и его узлов
	2013	
	2012	Всего, ед.
	2013	
	2012	Тяговые двигатели
	2013	
	2012	Вспомогательные машины
	2013	
	2012	Электрическое оборудование, провода и аппараты
	2013	
	2012	Механическое оборудование
	2013	
	2012	Тормозное оборудование
	2013	
	2012	Дизель и вспомогательное оборудование
	2013	
	2012	Приборы безопасности и радиостанции
	2013	
	2012	Прочее оборудование
	2013	

9.5 Анализ отказов технических средств на _____ дороге по видам оборудования по Дирекции по ремонту тягового подвижного состава (тепловозы)

Регион Депо	Всего отказов, ед.	
	2012	2013
	Продолжительность, час	
	2012	2013
	Всего, ед.	
	2012	2013
	Коленчатый вал, вертикальный	
	2012	2013
	Цилиндропоршневая группа	
	2012	2013
Дизель	Топливная аппаратура и регуляторы (РЧО)	
	2012	2013
	Масляная система	
	2012	2013
	Система охлаждения	
	2012	2013
	Воздухонагнетатели	
	2012	2013
	Всего	
	2012	2013
Электрическое оборудование	Аппараты защиты	
	2012	2013
	Силовые цепи и аппараты	
	2012	2013
	Цепи управления	
	2012	2013
	Всего	
	2012	2013
Электрические машины	ТЭД	
	2012	2013
	Гл. генератор	
	2012	2013
	Вспомогательные машины	
	2012	2013
	Приборы безопасности, радиосвязь	
	2012	2013
	Тормозное оборудование	
	2012	2013
	Всего	
	2012	2013
Механическое оборудование	Экипажная часть, опоры кузова, автосцепка, рессоры и т.д.	
	2012	2013
	Колесные пары, буксы	
	2012	2013
	Прочее оборудование	
	2012	2013
	Нарушение режимов эксплуатации	
	2012	2013
Причины отказов	Невыполнение технологии ремонта	
	2012	2013
	Невыполнение установленной технологии ремонта на заводе	
	2012	2013
	Конструктивный недостаток заводов изготовителей локомотивов и его узлов	
	2012	2013
ТР		
РЕГ-...		
ТЧР-...		
РЕГ-...		
ТЧР-...		
ИТОГО		

Регистр Дело			
		2012	2013
		Всего отказов, ед.	
		2012	2013
		Продолжительность, час	
		2012	2013
		Всего, ед.	
		2012	2013
		Токоприемники и крышевое оборудование	
		2012	2013
		Резисторы и сопротивления	
		2012	2013
		Силовые трансформаторы, реакторы, выпрямители	
		2012	2013
		Аппараты защиты	
		2012	2013
		Силовые цепи и аппараты	
		2012	2013
		Цепи управления	
		2012	2013
		Всего	
		2012	2013
		ТЭД	
		2012	2013
		Вспомогательные машины	
		2012	2013
		Приборы безопасности, радиосвязь	
		2012	2013
		Тормозное оборудование	
		2012	2013
		Всего	
		2012	2013
		Экипажная часть, опоры кузова, автосцепка, рессоры и т.д.	
		2012	2013
		Колесные пары, буксы	
		2012	2013
		Прочее оборудование	
		2012	2013
		Нарушение режимов эксплуатации	
		2012	2013
		Невыполнение технологии ремонта	
		2012	2013
		Невыполнение установленной технологии ремонта на заводе	
		2012	2013
		Конструктивный недостаток заводов изготовителей локомотивов и его узлов	
		2012	2013

моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД»

Дорога	Всего отказов, ед.		Причины отказов	Неисправность МВПС
	2012	2013		
Октябрьская	Продолжительность, час		Задержано поездов	
	2012	2013		
Калининградская	Количество отказов на 1 млн.км. пробега			
	2012	2013		
Московская	Всего, ед.			
	2012	2013		
Порьковская	Продолжительность, час			
	2012	2013		
Северная	Пассажирских, ед.			
	2012	2013		
Северо-Кавказская	Продолжительность, час			
	2012	2013		
Юго-Восточная	Пригородных, ед.			
	2012	2013		
Приволжская	Продолжительность, час			
	2012	2013		
Куйбышевская	Грузовых, ед.			
	2012	2013		
Свердловская	Продолжительность, час			
	2012	2013		
Южно-Уральская	Нарушение режимов эксплуатации			
	2012	2013		
Западно-Сибирская	Невыполнение технологии текущего ремонта в депо			
	2012	2013		
Красноярская	Всего, ед.			
	2012	2013		
Восточно-Сибирская	Токоприемники и крышное оборудование			
	2012	2013		
Забайкальская	Тяговые двигатели			
	2012	2013		
Дальневосточная	Вспомогательные машины			
	2012	2013		
Итого	Электрическое оборудование и аппараты			
	2012	2013		
	Механическое оборудование			
	2012	2013		
	Тормозное оборудование			
	2012	2013		
	Дизель и вспомогательное оборудование			
	2012	2013		
	Приборы безопасности и радиостанции			
	2012	2013		
	Прочее оборудование			
	2012	2013		

[illegible]

Дорога	Всего отказов, ед.		Продолжительность, час		Электрическое оборудование												Электрические машины						Механическое оборудование						Причины отказов																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	2012	2013	2012	2013	Всего, ед.		Токоприемники и крышное оборудование		Резисторы		Силовые трансформаторы, реакторы, выпрямители		Аппараты защиты		Силовые цепи и аппараты		Цепи управления и низковольтные аппараты		Всего		ТЭД		Вспомогательные машины		Приборы безопасности, радиосвязь		Тормозное оборудование, резервуары		Всего		Экипажная часть, опоры кузова, автосцепка, рессоры и т.д.		Колесные пары, тяговые редукторы, буксы		Прочее оборудование		Нарушение режимов эксплуатации		Невыполнение технологии текущего ремонта в депо																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Дорога	Октябрьская																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												

Регион Депю			ДМВ РЕГ... ТЧ... РЕГ... ТЧ... ИТОГО
	2012	2013	
	Всего отказов, ед.		
	Продолжительность, час		
	Количество отказов на 1 млн.км. пробега		
	Всего, ед.		Задержано поездов
	Продолжительность, час		
	Пассажирских, ед.		
	Продолжительность, час		
	Пригородных, ед.		
	Продолжительность, час		
	Грузовых, ед.		
Продолжительность, час			
Нарушение режимов эксплуатации		Причины отказов	
Невыполнение технологии текущего ремонта в депо			
	Всего, ед.		Неисправность МВПС
	Токоприемники и крышное оборудование		
	Тяговые двигатели		
	Вспомогательные машины		
	Электрическое оборудование и аппараты		
	Механическое оборудование		
	Тормозное оборудование		
	Дизель и вспомогательное оборудование		
	Приборы безопасности и радиостанции		
	Прочее оборудование		

Регион Дело			ДМБ	РЕГ... ТЧ...	РЕГ... ТЧ...	РЕГ... ТЧ...	ИТОГО
	2012	2013					
	2012	Всего отказов, ед.					
	2013						
	2012	Продолжительность, час					
	2013						
	2012	Всего, ед.					
	2013						
	2012	Коленчатый вал и передачи					
	2013						
	2012	Цилиндропоршневая группа					
	2013						
	2012	Топливная аппаратура и регуляторы (РЧО)					
	2013						
	2012	Масляная система					
	2013						
	2012	Система охлаждения					
	2013						
	2012	Воздухонагнетатели					
	2013						
	2012	Всего					
	2013						
	2012	Аппараты защиты					
	2013						
	2012	Силовые цепи и аппараты					
	2013						
	2012	Цепи управления					
	2013						
	2012	Всего					
	2013						
	2012	ТЭД					
	2013						
	2012	Гл. генератор					
	2013						
	2012	Вспомогательные машины					
	2013						
	2012	Приборы безопасности, радиосвязь					
	2013						
	2012	Тормозное оборудование					
	2013						
	2012	Всего					
	2013						
	2012	Экипажная часть, опоры кузова, автосцепка, рессоры и т.д.					
	2013						
	2012	Колесные пары, буксы					
	2013						
	2012	Прочее оборудование					
	2013						
	2012	Нарушение режимов эксплуатации					
	2013						
	2012	Невыполнение технологии ремонта					
	2013						

Дирекции моторвагонного подвижного состава (электропоезда)

Регион Депот		
	2012	2013
ДМВ	Всего отказов, ед.	
	2012	2013
РЕГ-...	Продолжительность, час	
	2012	2013
ТЧ...	Всего, ед.	
	2012	2013
РЕГ-...	Токоприемники и крышное оборудование	
	2012	2013
ТЧ...	Резисторы	
	2012	2013
РЕГ-...	Силовые трансформаторы, реакторы, выпрямители	
	2012	2013
ТЧ...	Аппараты защиты	
	2012	2013
РЕГ-...	Силовые цепи и аппараты	
	2012	2013
ТЧ...	Цепи управления и низковольтные аппараты	
	2012	2013
ИТОГО	Всего	
	2012	2013
	ТЭД	
	2012	2013
	Вспомогательные машины	
	2012	2013
	Приборы безопасности, радиосвязь	
	2012	2013
	Тормозное оборудование, резервуары	
	2012	2013
	Всего	
	2012	2013
	Экипажная часть, опоры кузова, автосцепка, рессоры и т.д.	
	2012	2013
	Колесные пары, тяговые редукторы, буксы	
	2012	2013
	Прочее оборудование	
	2012	2013
	Нарушение режимов эксплуатации	
	2012	2013
	Невыполнение технологии текущего ремонта в депо	
	2012	2013

Дорога	Всего отказов, ед.		Продолжительность, час		Задержано поездов										Отступления от норм содержания пути										Другие															
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013														
	Всего, ед.		Продолжительность, час		Пассажирских, ед.		Продолжительность, час		Пригородных, ед.		Продолжительность, час		Грузовых, ед.		Продолжительность, час		Отказы в работе рельсовых цепей		Отказы из-за снега и дождя		ОДР и дефектные рельсы		Излом		Всего		Разрывы или растянутые зазоры		По содержанию рельсовой колеи		Искусственные сооружения		Земляное полотно		Падение деревьев		Попадание посторонних предметов, наезды на скот		Остальные	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013		
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013		
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013		
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013		
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013		
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013		
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012												

11.2 Анализ отказов технических средств по причинам на

Дороге по службе пути Дирекции

Регион Структурное подразделение	Всего отказов, ед.		Залержано поездов
	2012	2013	
	Продолжительность, час		
	2012	2013	
	Всего, ед.		
	2012	2013	
	Продолжительность, час		
	2012	2013	
	Пассажирских, ед.		
	2012	2013	
	Продолжительность, час		
	2012	2013	
	Пригородных, ед.		
	2012	2013	
	Продолжительность, час		
	2012	2013	
	Грузовых, ед.		
	2012	2013	
	Продолжительность, час		
	2012	2013	
	Отказы в работе рельсовых цепей		
	2012	2013	
	Отказы из-за снега и дождя		
	2012	2013	
	ОДР и дефектные рельсы		
	2012	2013	
	Излом		
	2012	2013	
	Всего		Отступления от норм содержания пути
	2012	2013	
	Разрывы или растянутые зазоры		
	2012	2013	
	По содержанию рельсовой колеи		
	2012	2013	
	Искусственные сооружения		
	2012	2013	
	Земляное полотно		
	2012	2013	
	Падение деревьев		Другие
	2012	2013	
	Попадание посторонних предметов, наезды на скот		
	2012	2013	
	Остальные		
	2012	2013	
ИТОГО	2012	2013	

Центральной дирекции инфраструктуры (по составным частям грузового вагона)

[illegible]

12.2 Анализ отказов технических средств по причинам на железных дорогах по Управлению вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры (по элементам, узлам грузового вагона)

[illegible]

Дирекции инфраструктуры (по составным частям грузового вагона)

Регион Подразделение			Задержано поездов												В том числе по составным частям грузового вагона													
	Всего отказов, ед.		Продолжительность, час		Всего, ед.		Продолжительность, час		Пассажирских, ед.		Продолжительность, час		Пригородных, ед.		Продолжительность, час		Грузовых, ед.		Продолжительность, час		Экипажная часть		Тормозное оборудование		Ударно-тяговые устройства			
В РЕГ-... ВЧДЭ-... ... РЕГ-... ВЧДЭ-... ... ИТОГО	2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012	
	2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013	
	2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012	
	2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013	
	2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012	
	2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013	
	2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012	
	2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013	
	2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012	
	2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013	
	2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012	
	2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013	
	2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012		2012	
	2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013		2013	

12.4 Анализ отказов технических средств по причинам на _____ дороге по службе вагонного хозяйства Дирекции инфраструктуры (по элементам, узлам грузового вагона)

Регион Подразделение	Всего отказов , ед.		В том числе по элементам, узлам грузового вагона
	2012	2013	
	Продолжительность, ед.		
	2012	2013	
В	2012	2013	Кузов
РЕГ-...	2012	2013	Рама кузова
ВЧДЗ-...	2012	2013	Рама тележки
...	2012	2013	Рессорное подвешивание
РЕГ-...	2012	2013	Колесная пара
ВЧДЗ-...	2012	2013	Колесо
...	2012	2013	Ось колесной пары
РЕГ-...	2012	2013	Буксовый узел
ВЧДЗ-...	2012	2013	Воздухораспределитель
...	2012	2013	Тормозной цилиндр
РЕГ-...	2012	2013	Арматура тормозного оборудования
ВЧДЗ-...	2012	2013	Тормозная магистраль
...	2012	2013	Резервуары грузового вагона
РЕГ-...	2012	2013	Ручной тормоз
ВЧДЗ-...	2012	2013	Авторежим
...	2012	2013	Рычажная передача
РЕГ-...	2012	2013	Тормозное подвешивание
ВЧДЗ-...	2012	2013	Автосцепка
...	2012	2013	Корпус автосцепки
РЕГ-...	2012	2013	Механизм автосцепки
ВЧДЗ-...	2012	2013	Тяговый хомут
...	2012	2013	Расцепной привод
РЕГ-...	2012	2013	Корпус поглощающего аппарата автосцепки
ВЧДЗ-...	2012	2013	Пружина поглощающего аппарата
...	2012	2013	Упоры поглощающего аппарата
РЕГ-...	2012	2013	Ударная розетка
ВЧДЗ-...	2012	2013	Маятниковая подвеска
...	2012	2013	Центрирующая балочка
Итого	2012	2013	

Дорога		
	Всего отказов, ед..	
Продолжительность, час	2012	
	2013	
Всего, ед.	2012	
	2013	
Продолжительность, час	2012	
	2013	
Пассажирских, ед.	2012	
	2013	
Продолжительность, час	2012	
	2013	
Пригородных, ед.	2012	
	2013	
Продолжительность, час	2012	
	2013	
Грузовых, ед.	2012	
	2013	
Продолжительность, час	2012	
	2013	
Рельсовая линия	2012	
	2013	
Изолирующий стык	2012	
	2013	
Стрелочная гарнитура	2012	
	2013	
Стрелочный электропривод	2012	
	2013	
Светофоры	2012	
	2013	
Аппаратура	2012	
	2013	
Питающие установки	2012	
	2013	
Аппараты управления	2012	
	2013	
Кабель	2012	
	2013	
Устройства защиты	2012	
	2013	
Микропроцессорная централизация	2012	
	2013	
Микропроцессорная автоблокировка	2012	
	2013	
Диспетчерская централизация	2012	
	2013	
Другие устройства СЦБ	2012	
	2013	
Устройства ДИСК, КТСМ	2012	
	2013	
устройства УКСПС	2012	
	2013	
Из них по внешним воздействиям	2012	
	2013	

Регистр Подраз- деление			2012	Всего отказов, ед..	
			2013		
			2012	Продолжительность, час	
			2013		
			2012	Всего, ед.	
			2013		
			2012	Продолжительность, час	
			2013		
			2012	Пассажирских, ед.	
			2013		
			2012	Продолжительность, час	
			2013		
			2012	Пригородных, ед.	
			2013		
			2012	Продолжительность, час	
			2013		
			2012	Грузовых, ед.	
			2013		
			2012	Продолжительность, час	
			2013		
			2012	Рельсовая линия	
			2013		
			2012	Изолирующий стык	
			2013		
			2012	Стрелочная гарнитура	
			2013		
			2012	Стрелочный электропривод	
			2013		
			2012	Светофоры	
			2013		
			2012	Аппаратура	
			2013		
			2012	Питающие установки	
			2013		
			2012	Аппараты управления	
			2013		
			2012	Кабель	
			2013		
			2012	Устройства защиты	
			2013		
			2012	Микропроцессорная централизация	
			2013		
			2012	Микропроцессорная автоблокировка	
			2013		
			2012	Диспетчерская централизация	
			2013		
			2012	Другие устройства СЦБ	
			2013		
			2012	Устройства ДИСК, КТСМ	
			2013		
			2012	устройства УКПС	
			2013		
			2012	Из них по внешним воздействиям	
			2013		

[illegible]

14.2 Анализ отказов технических средств на _____ дороге

Регион Подразделение		2012	Всего отказов 1-ой категории, ед.
		2013	
		2012	Продолжительность, час
		2013	
ДЦЛДМ		2012	Всего, ед
		2013	
РЕГ-...		2012	Продолжительность, час
		2013	
...		2012	Пассажирских, ед
		2013	
РЕГ-...		2012	Продолжительность, час
		2013	
...		2012	Пригородных, ед
		2013	
		2012	Продолжительность, час
		2013	
		2012	Грузовых, ед
		2013	
		2012	Продолжительность, час
		2013	
		2012	Вагоны-дефектоскопы
		2013	
		2012	Дефектоскопные автомотрисы
		2013	
		2012	Вагоны-путеизмерители
		2013	
		2012	мобильные лаборатории дефектоскопии
		2013	
		2012	Вагон-лаборатория контактной сети
		2013	
		2012	Вагон-лаборатория автоматики и телемеханики
		2013	
		2012	Диагностический комплекс инфраструктуры
		2013	
		2012	Вагон-рельсосмазыватель
		2013	
ИТОГО		2012	остальные
		2013	

Центральной дирекции инфраструктуры

Дорога		2012		2013		Всего отказов, ед.
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Продолжительность, час
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Всего, ед.
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Продолжительность, час
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Пассажирских, ед.
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Продолжительность, час
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Пригородных, ед.
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Продолжительность, час
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Грузовых, ед.
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Продолжительность, час
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Гидрооборудование
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Пневмооборудование
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Электрооборудование
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Силовая установка
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Рабочие органы
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Колесные пары, осевые редуктора
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Трансмиссия
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Механические элементы рамы машины
		2012	2013	2012	2013	
Дорога		2012		2013		Другие
		2012	2013	2012	2013	

15.1 Анализ отказов технических средств на _____ дороге по службе механизации Дирекции инфраструктуры

Регион Подразде- ление	Всего отказов, ед.		Задержано поездов
	2012	2013	
ДПМ	Продолжительность, час		Отказы ССПС
	2012	2013	
РЕГ-...	Всего, ед.		
	2012	2013	
ПМС-...	Продолжительность, час		
	2012	2013	
РЕГ-...	Пассажирских, ед.		
	2012	2013	
ПМС-...	Продолжительность, час		
	2012	2013	
РЕГ-...	Пригородных, ед.		
	2012	2013	
ПМС-...	Продолжительность, час		
	2012	2013	
РЕГ-...	Грузовых, ед.		
	2012	2013	
ПМС-...	Продолжительность, час		
	2012	2013	
РЕГ-...	Гидрооборудование		
	2012	2013	
ПМС-...	Пневмооборудование		
	2012	2013	
РЕГ-...	Электрооборудование		
	2012	2013	
ПМС-...	Силовая установка		
	2012	2013	
РЕГ-...	Рабочие органы		
	2012	2013	
ПМС-...	Колесные пары, осевые редуктора		
	2012	2013	
РЕГ-...	Трансмиссия		
	2012	2013	
ПМС-...	Механические элементы рамы машины		
	2012	2013	
РЕГ-...	Другие		
	2012	2013	
ИТОГО			

16.1 Анализ отказов устройств СДБ с распределением по виновности дирекций на железных дорогах

[illegible]

[illegible]

Дорога	Всего отказов устройств СЦБ	
	2012	2013
	Продолжительность, час	
	2012	2013
	По III, всего	
	2012	2013
	% отказов от общего количества	
	2012	2013
	Из них: по внешним воздействиям, всего	
	2012	2013
	% отказов по внешним воздействиям от общего количества	
	2012	2013
	По II, всего	
	2012	2013
	% отказов от общего количества	
	2012	2013
	По Э, всего	
	2012	2013
	% отказов от общего количества	
	2012	2013
	По HC, всего	
	2012	2013
	% отказов от общего количества	
	2012	2013
	По Д, всего	
	2012	2013
	% отказов от общего количества	
	2012	2013
	По другим службам, всего	
	2012	2013
	% отказов от общего количества	
	2012	2013
	Сторонние организации и прочие причины, всего	
	2012	2013
	% отказов от общего количества	
	2012	2013

16.2 Анализ отказов устройств СЦБ с распределением по виновности дирекций на _____ дороге

[illegible]

Приложение №4

к Положению о порядке учета, расследования и проведению анализа случаев отказов на инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы КАС АНТ

Удельные показатели отказов технических средств по функциональным филиалам ОАО «РЖД»

№ п/п	Наименование функционального филиала, управления	Наименование удельного показателя
1	Управление движения Центральной дирекции управления движением	Количество отказов на 1 млн. поезд*км
2	Дирекция тяги	Количество отказов на 1 млн. локомотиво*км общего пробега
3	Дирекция по ремонту тягового подвижного	Количество отказов на 1 млн. локомотиво*км общего пробега
4	Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава	Количество отказов на 1 млн. км общего пробега
5	Управление автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры	Количество отказов на 1 млн. поезд*км
6	Управление пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры	Количество отказов на 1 млн. т*км тонно-километровой работы
7	Центральная дирекция по ремонту пути	Количество отказов на 1 млн. т*км тонно-километровой работы
8	Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры	Количество отказов на 1 млн. вагоно*км общего пробега
9	Управление электрификации и электроснабжения Центральной дирекции инфраструктуры	Количество отказов на 1 млрд. кВт*час переработанной электроэнергии
10	ОАО «Федеральная пассажирская компания»	Количество отказов на 1 млн. вагоно*км общего пробега (пассажирских вагонов)
11	Управление коммерческой работы и нормативного обеспечения в сфере грузовых перевозок Центральной дирекции управления движением	Количество отказов на 1 млн. принятых к перевозке, в т.ч. и от иностранных железных дорог груженых вагонов
12	Центральная станция связи	Коэффициент готовности сети связи