

РОСЖЕЛДОР
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
Ростовский государственный университет путей сообщения
(ФГБОУ ВО РГУПС)
Лискинский техникум железнодорожного транспорта имени И.В.Ковалева
(ЛТЖТ – филиал РГУПС)

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СТАНЦИОННОГО
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ЦЕНТРА

Учебное пособие

для специальности 23.02.01

«Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)»
(железнодорожный транспорт)

УДК 656.223

В учебном пособии изложена структура и принципы работы стационарного технологического центра.

Учебное пособие предназначено для преподавателей и студентов техникумов и колледжей железнодорожного транспорта специальности 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте» (по видам).

Автор

Козлова Л.М. – преподаватель Лискинского техникума железнодорожного транспорта имени И.В. Ковалева - филиала РГУПС

Рассмотрено на заседании цикловой комиссии профессиональных модулей специальности 23.02.01, протокол от 01.09.2015 №1

Рекомендовано методическим советом ЛТЖТ – филиала РГУПС, протокол от 02.09.2015 №1

Аннотация

Учебное пособие разработано на основе Федерального государственного образовательного стандарта (ФГОС) по специальности среднего профессионального образования 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам).

Данное пособие позволяет подробно изучить работу станционного технологического центра. В учебном пособии освещаются такие вопросы, как технология работы с поездами на станции; работа с вагонами, неисправными в техническом и коммерческом отношениях; организация работы СТЦ при перевозке опасных грузов.

1 Принципы работы станционного технологического центра

1.1 Общие сведения о работе СТЦ

Станционный технологический центр обработки поездной информации, поездных и перевозочных документов – один из важнейших производственных участков станции, обеспечивающий своевременный пропуск вагонопотоков.

Основные задачи станционного технологического центра:

- получение и обработка информации о подходе поездов, вагонов и грузов;
- обработка составов прибывающих поездов;
- оформление перевозочных документов;
- ведение непрерывного номерного учета наличия и расположения вагонов на сортировочных путях и погрузочно-выгрузочных пунктах;
- обработка составов отправляемых поездов;
- передача информации о прибывших на станцию поездах и грузах маневровому диспетчеру (дежурному по станции) и сменному инженеру (старшему технику) по грузовой и коммерческой работе, а по повагонным отправкам – и грузополучателям;
- передача перевозочных документов на прибывшие вагоны в товарную контору и прием перевозочных документов из товарной конторы на отправляемые вагоны;
- составление сортировочных листков на расформируемые составы;
- получение предварительной информации о прибывших поездах и передача информации о поездах, формируемых на станции;
- контроль соблюдения плана формирования поездов, требований действующих Правил технической эксплуатации, установленных норм массы и длины формируемых поездов;
- обеспечение сохранности и комплектности перевозочных документов;
- передача информации в информационно-вычислительный центр (ИВЦ) дороги и на другие станции о составах отправляемых поездов в виде телеграмм-натурных листов (ТГНЛ);
- контроль за своевременным отправлением вагонов со станции;
- соблюдение тайны сведений, содержащихся в перевозочных документах;
- ведение установленных форм учета и отчетности.

Предварительная информация о составах поездов поступает в СТЦ в виде ТГНЛ. Оператор СТЦ размечает ТГНЛ, выделяя отцепы (группы вагонов, следующие на один путь сортировочного парка) и проставляя напротив каждого отцепа условную разметку по назначениям плана формирования поездов.

План формирования поездов задают для станции в виде перечня назначений формируемых поездов и соответствия каждому из них станций назначе-

ния (выгрузки) вагонов. Последние располагают в порядке возрастания кодов **единой сетевой разметки** (ЕСР). Таким образом, для любой станции назначения вагона легко определяют назначение формируемого поезда, куда этот вагон должен быть поставлен.

Далее подсчитывают массу и количество вагонов для каждого отцепа. Осуществляют подготовку **сортировочного листка** — плана роспуска состава, где указывают данные об отцепах и особые условия роспуска. Экземпляры размеченной ТГНЛ передают маневровому диспетчеру для планирования очередности роспуска составов (затем дежурному по горке для организации роспуска состава); оператору по учету накопления вагонов; оператору ПТО вагонов. В процессе прибытия поезда осуществляют контрольное списывание состава во входной горловине станции (ввод в ЭВМ номеров вагонов) для проверки соответствия данных о наличии и расположении вагонов в составе данным ранее полученной ТГНЛ. При получении документов на прибывший поезд оператор СТЦ проверяет соответствие данных натурального листа, выверенной ТГНЛ и документов на вагоны. После этого вносят необходимые корректировки в сортировочный листок (вследствие внесенных маневровым диспетчером оперативных изменений, наличия в составе вагонов, прибывших без документов или подлежащих отцепочному ремонту).

На основе выверенных и размеченных ТГНЛ ведут **непрерывный номерной учет наличия вагонов на станционных путях**. По мере расформирования составов оператор СТЦ в листках учета накопления фиксирует сведения из размеченных ТГНЛ в том порядке, в котором вагоны поступают на сортировочные пути. Документы в процессе роспуска состава раскладывают по ячейкам, каждая из которых соответствует определенному сортировочному пути. По мере накопления вагонов на каждом из путей подсчитывают (нарастающим итогом) и проставляют в листках учета вес и условную длину вагонов на пути. Таким образом, составляют натуральный лист на формируемый станцией поезд. При достижении нормы веса или условной длины маневровый диспетчер дает указания операторам СТЦ об окончании составления натурального листа и подборке документов. Для повышения достоверности натуральных листов практикуется контрольное списывание при перестановке составов из сортировочного парка в парк отправления. При окончательном оформлении натуральных листов проверяют соответствие постановки вагонов в состав плану формирования, выполнение условий расстановки вагонов в составе, соответствие массы и условной длины состава, согласно установленным нормам. Далее подсчитывают итоговую часть натурального листа (разложение состава по состоянию и родам и осносности вагонов, дорогам назначения, сведения о негабаритности, наличии вагонов с негабаритными грузами, взрывчатыми материалами (ВМ) и т.д.). Натуральные листы составляют в четырех (для сборных, вывозных и передаточных поездов — в двух) экземплярах. Один экземпляр вместе с документами на сформированный состав в запечатанном виде пересылают в парк отправления для дальнейшего вручения машинисту поезда.

В СТЦ большая часть информации и документов перерабатывается на ЭВМ. Но первичная подготовка документов и информационных сообщений пока по-прежнему выполняется вручную операторами и другими работниками, на которых, кроме того, возложена обязанность соблюдения тайны сведений, содержащихся в перевозочных документах.

Управление технологическим процессом работы станций основывается на своевременной, достоверной и полной информации о поездах, грузах, вагонах, размещении их на путях станции и т.д. Организация информационного обеспечения перевозочного процесса сопряжена с выполнением большого и сложного комплекса операций. Поэтому крупные станции, связанные с формированием и расформированием поездов, значительной грузовой работой, оснащены автоматизированными системами управления, сосредоточенными в станционных технологических центрах (СТЦ).

1.2 Руководство СТЦ

Число работников станционного технологического центра (операторов, возглавляемых старшим оператором) в смену зависит от объема и характера выполняемой работы. Для осуществления диспетчерского руководства расформированием – формированием поездов и централизации всей работы по подготовке и обработке поездных и перевозочных документов на станциях технологический центр обычно размещают на центральном посту управления в районе сортировочной горки.

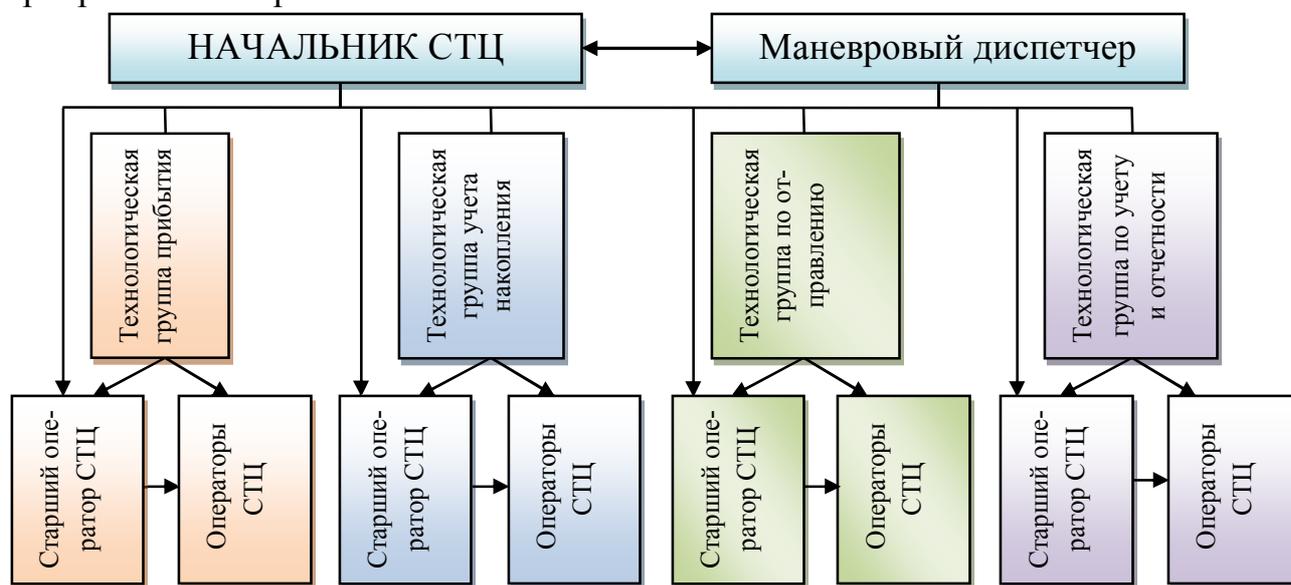


Рисунок 1.1 – Структура СТЦ

В зависимости от характера выполняемых операций работники СТЦ делятся на четыре технологические группы, перед каждой из которых стоят определенные задачи.



Технологическая группа прибытия обеспечивает получение и обработку информации о подходе поездов, вагонов, грузов, обработку и хранение пе-

ревозочных документов на прибывшие поезда, составление сортировочных листов на расформировываемые составы.

Технологическая группа учета накопления вагонов на составы ведет непрерывный *номерной* учет наличия и расположения вагонов на путях сортировочного парка, подсчитывает массу и длину накапливаемых групп вагонов, вносит корректировки по результатам фактического роспуска вагонов на пути накопления.

Технологическая группа по отправлению выполняет обработку и оформление документов на отправляемые поезда, контролирует соблюдение плана формирования поездов и требований ПТЭ при формировании, передает информацию на отправляемые поезда и вагоны в ИВЦ и на станции.



Технологическая группа по учету и отчетности ведет установленные формы станционной отчетности и учет вагонного парка, норм массы и длины поездов, оформляет итоги переписи вагонного парка на станции.

Работу технологических групп возглавляют старшие операторы СТЦ, которые оперативно подчиняются маневровому диспетчеру.

Руководство работой осуществляет начальник СТЦ (при штате не менее 25 человек). Он организует работу по своевременной обработке и оформлению перевозочных документов, ведению учета и составлению отчетности. Обеспечивает качественный прием, обработку и передачу информации, правильное взимание платежей и сборов за перевозку грузов и багажа. Определяет рациональную загрузку подразделений и исполнителей. Обеспечивает контроль за ходом поступления информации и выполнения работ в установленные сроки. Контролирует правильность составления отчетности. Организует розыск разъединенных вагонов и перевозочных документов. Расследует причины разъединения, разрабатывает и осуществляет меры по их предупреждению. Организует подготовку материалов расследуемых причин. Обеспечивает развитие информационного обслуживания, внедрение современных методов и средств обработки информации, технологических процессов обработки перевозочных документов. Участвует во внедрении рациональных форм и способов учета, передовых методов обработки документов. Принимает меры к обеспечению рабочих мест техническими средствами, необходимыми материалами и документацией. Инструктирует работников по правильному заполнению первичной документации, проводит работу по повышению технических и экономических знаний работников. Контролирует соблюдение работниками производственной и трудовой дисциплины, правил и норм охраны труда и пожарной безопасности. Способствует развитию среди работников творческой инициативы.

2 Размещение и техническое оснащение СТЦ

Помещение для размещения персонала СТЦ, выполняющего операции по подготовке поездов, прибывших в расформирование, располагается в парке прибытия, а для персонала по обеспечению формирования и отправления поездов — в сортировочном парке или парке отправления.

На отдельных станциях создаются объединенные СТЦ, располагаемые в центральном пункте управления станцией. Такое расположение позволяет наиболее эффективно осуществлять диспетчерское руководство расформированием-формированием поездов, совмещать процессы оформления натуральных листов и подборки перевозочных документов с накоплением вагонов в сортировочном парке, уменьшить вероятность утраты и разъединения перевозочных документов.

Размещение и оборудование рабочих мест в СТЦ должны обеспечивать поточность обработки и оформления перевозочных документов и информационных данных. Обработка документов должна опережать обработку самих вагонов и поездов.

Станционные технологические центры оборудуются следующими техническими устройствами:

- телетайпами, дисплеями;
- прямой телефонной связью операторов СТЦ и ЭВМ с информационно-вычислительным центром дороги;
- внутристанционной телефонной связи;
- бункером во входных горловинах для приема перевозочных документов от локомотивных бригад;
- пневмопочтой большого диаметра для пересылки перевозочных документов между парками и СТЦ;
- средствами оргтехники: настольными счетно-вычислительными машинами, конвенционными штемпелями, копировальными аппаратами и информационно-справочными материалами;
- АРМ ТК.

№ поезда	индекс	кол.	усл.д.	вес.бр.	пос.оп.	д/в пос.оп.	Голова	Хв
4583	0001 557 6410	0	0	0	3	30.06 20:25	00000000	00
5113	0001 691 6800	0	0	0	3	30.06 10:50	00000000	00
4307	0001 557 0570	0	0	0	3	30.06 11:00	00000000	00
5115	0001 673 1900	0	0	0	3	30.06 12:15	00000000	00
2240	5100 056 8315	53	56	1649	18	30.06 12:32	72956989	73
5210	8256 094 8200	2	6	218	18	30.06 16:40	19149144	08
4301	0001 123 5381	0	0	0	3	30.06 17:44	00000000	00
3452	8285 075 8200	65	68	3376	18	30.06 20:40	74250747	95
5201	8270 063 8278	39	32	3326	3	30.06 22:30	30630107	30
4301	0001 107 0061	0	0	0	3	30.06 23:00	00000000	00
4301	0001 557 2930	0	0	0	3	01.07 9:01	00000000	00
3001	8200 098 8285	52	56	3442	3	01.07 6:30	32215766	42
4301	0001 123 5301	0	0	0	3	01.07 6:50	00000000	00
5101	0001 689 9350	0	0	0	3	01.07 6:45	00000000	00
2385	9257 025 8012	62	62	5589	18	01.07 10:24	65478983	67
2001	8631 085 8142	69	69	6213	18	01.07 10:32	60959121	61
2369	8500 016 6573	69	71	4753	18	01.07 10:39	63120380	63
2003	8400 047 8000	70	71	6208	18	01.07 10:48	63376669	61
2305	8300 088 8000	72	71	3209	18	01.07 10:59	52513405	94
2303	8500 017 6300	70	72	4648	18	01.07 11:13	61452207	94
2007	8400 052 7800	69	70	6217	3	01.07 9:45	69740109	68
2009	8649 076 4828	70	71	6216	3	01.07 9:05	61297272	62
2011	8400 053 7800	71	72	6255	3	01.07 9:12	65955759	67
2013	8400 051 7800	70	71	6101	3	01.07 9:20	66371709	67
5461	8273 001 8285	1	2	48	3	01.07 9:28	08031809	08
5117	0001 675 9150	0	0	0	3	01.07 9:28	00000000	00
2015	8400 054 7800	71	72	6185	3	01.07 9:28	67530329	64
2005	8400 049 7800	70	71	6213	3	01.07 10:37	66959733	67
2017	8630 081 8356	66	66	5948	3	01.07 10:45	67202788	67
2206	6347 717 7843	66	66	6010	18	01.07 9:59	68794122	68
5202	7800 001 6349	0	2	107	4	01.07 9:35	19501485	19
2474	1900 064 0060	0	86	1877	4	01.07 10:50	60795317	64
2938	2600 098 0060	0	74	1632	4	01.07 11:15	61059465	60
1604	7843 844 6347	71	71	1520	18	01.07 10:45	68248368	68

Автоматизированное рабочее место оператора станционного технологического центра (технической конторы), которое предназначено для обработки поездной информации перевозочных документов. Основными функциями АРМ ТК являются: получение

и обработка информации о подходе поездов, вагонов, грузов; обработка прибывающих составов (в том числе фиксирование результатов технического и коммерческого осмотра поездов); оформление поездных документов; ведение непрерывного пономерного учета наличия и расположения вагонов на путях парков прибытия, сортировочных парков и местах выполнения грузовых операций; передача информации о передвижении поездов и грузов работникам своей станции, работникам соседних станций и в смежные системы (АСОУП, ГВЦ и др.), а также грузополучателям о сроках подхода грузов. В качестве отдельных функций в АРМ ТК входит функция подготовки сортировочного листка и контроль за соблюдением плана формирования поездов.

Основными информационно-справочными материалами, которыми руководствуются работники СТЦ, являются:

- план формирования поездов;
- расписание отправления поездов;
- альбом схем кратчайших железнодорожных направлений;
- алфавитный список станций с единой сетевой разметкой;
- таблица для определения масс тары и длин подвижного состава;
- инструктивные указания по составлению натурального листа;
- технологические графики обработки поездов;
- инструктивно-технологические карты работников СТЦ.

Для списывания номеров вагонов в составах прибывающих и отправляемых поездов во входной горловине парка прибытия и между парками сортировки и отправления устанавливаются посты списывания, оборудованные теле-тайпами, телефонной и другими средствами связи с СТЦ, а также мощным наружным прожекторным освещением. На ряде станций установлены устройства телевизионной системы списывания, используется автоматизированная система



система контроля инвентарных номеров вагонов (АСКИН).

Система АСКИН устанавливается на путях приема/отправления железнодорожных станций. Автоматизированная система контроля инвентарных номеров вагонов (АСКИН) предназначена для автоматизации технологических процессов, связанных со списыванием, распознаванием инвентарных номеров грузовых вагонов прибывающих и отправляющихся поездов, формирования справки о прошедшем составе.

Справка содержит:

перечень инвентарных номеров вагонов в соответствии с их порядковыми номерами в составе;

данные о дате и времени прохождения состава;

экспорта сформированной справки в АСУ станции, предприятия;

контроль соответствия результатов автоматизированного списывания телеграммы - натурального листа (ТГНЛ) на прибывающие и отправляющиеся поезда на железнодорожной станции, либо иным справочным данным, применяемым на территории промышленного предприятия.

В состав системы АСКИН входят:

- Напольное оборудование постов считывания (ПСЧ);
- Подсистема телевизионного наблюдения;
- Подсистема освещения;
- Подсистема счета вагонов;
- Подсистема передачи информации;
- Сервер распознавания;
- Автоматизированное рабочее место (АРМ) оператора станционного технологического центра (СТЦ), интегрированного в АСУ станции (АСУ СТ) для систем, устанавливаемых на железнодорожных станциях, АРМ оператора из состава АСКИН для систем, устанавливаемых на промышленных предприятиях, интегрированный в АСУ предприятия.

Входными данными в системе АСКИН являются видеоизображения боковых поверхностей и рам вагонов проходящего состава с двух сторон, сформированные телекамерами из состава напольного оборудования ПСЧ. Видеоизображения передаются на сервер распознавания, где с помощью специализированного программного обеспечения производится их обработка и распознавание инвентарных номеров вагонов. Результаты распознавания передаются в АСУ СТ (АСУ предприятия), на АРМ оператора производится их сравнение с данными ТГНЛ (базой данных предприятия) и формируются списки рассогласования. В случае выявления ошибок в ТГНЛ (в справочных данных Предприятия) на АРМ оператора производится его корректировка. Скорректированный (в случае необходимости) ТГНЛ является выходными данными системы АСКИН для железнодорожной станции.

Система АСКИН обеспечивает:

- формирование видеоизображений, содержащих инвентарные номера вагонов;
- распознавание восьмизначных инвентарных номеров вагонов по сформированным видеоизображениям;
- формирование пономерного списка поезда;
- цветовую индикацию в списке поезда нераспознанных номеров;
- визуальный контроль оператором соответствия распознанных номеров видеоизображениям инвентарного номера;
- формирование отчетов о принятых составах;
- экспорт отчетов в информационные системы предприятия;
- круглосуточную работу в любых метеорологических условиях.

Система АСКИН может быть интегрирована с существующими и вновь вводимыми в эксплуатацию системами АСКО ПВ, системами АСКО СВ (Смотровая вышка), АСКО ТПВ (тепловизионным комплексом дистанционного контроля уровня загрузки вагонов) производства ОАО НПП "Альфа-Прибор". Ин-

теграция позволит значительно сократить затраты на монтаж систем за счет решения однотипных функциональных задач одним набором оборудования, общим для АСКИН и других систем коммерческого осмотра производства ОАО НПП "Альфа-Прибор":

- Счёт вагонов в составе;
- Видеоконтроль бортов вагонов;
- Освещение бортов вагонов в тёмное время суток;
- Информационный обмен между напольным оборудованием и автоматизированным рабочим местом оператора системы и сервером распознавания системы АСКИН.

Автоматизация операций по обработке информации, учету и отчетности, выдачи сортировочных листков, накопительных ведомостей и натуральных листов сокращает время на обработку составов, уменьшает численность операторов СТЦ, повышает производительность и качество их труда.

3 Технология работы с поездами на станции

3.1 Обработка поездов по прибытию

После остановки поезда на станции его обработка включает выполнение следующих основных операций:

- контрольная проверка (списывание) состава оператором СТЦ во входной горловине;
- закрепление состава и отцепка поездного локомотива;
- ограждение состава;
- сверка состава с перевозочными документами и подготовка размеченного



натурного листа;

- технический осмотр и безотцепочный ремонт вагонов, подготовка состава к роспуску;
- коммерческий осмотр вагонов и устранение обнаруженных коммерческих неисправностей;
- прием работниками ФГП ВО вагонов с номенклатурными грузами, а также с опасными грузами, подлежащими охране.

Получив от дежурных по станции информацию о подходе поезда, оператор ПТО извещает бригады вагонников по радиосвязи о пути приема и назначении поезда.

До прибытия поезда группы осмотрщиков и слесарей по ремонту вагонов, по указанию оператора ПТО располагаются в местах пропуска поездов, установленных Технологическим процессом работы ПТО.

Осмотрщики вагонов, осматривающие прибывающий поезд во время его движения, при обнаружении неисправностей или их признаках, сообщают об этом оператору ПТО. Все полученные данные оператор ПТО передает осмотрщикам вагонов соответствующих групп для особенно тщательного осмотра указанных вагонов после остановки поезда.

Приемщики поездов заблаговременно выходят на путь приема и встречают прибывающий поезд в местах, установленных Технологическим процессом работы ПКО.

В процессе движения прибывающего поезда приемщики поездов наблюдают за состоянием люков, дверей и кузовов вагонов, размещением и креплением грузов на открытом подвижном составе, наличием закруток и пломб (ЗПУ) на дверях вагонов и контейнеров, крышках цистерн. Одновременно осмотр состава поезда осуществляется и приемщиком смотровой вышки во входной горловине, уделяя особое внимание осмотру вагонов с контейнерами,

цистерн, а также размещению и креплению грузов на открытом подвижном составе.

Контрольную проверку прибывающего поезда выполняет оператор СТЦ во входной горловине с передачей перечня номеров вагонов в составе поезда в АСУ СС.

Информация о рассогласовании данных ТГНЛ и перечня фактических номеров вагонов, полученных при контрольной проверке состава прибывающего поезда по запросу оператора СТЦ (по прибытию) передается из САУ СС в СТЦ.

После остановки поезда сигналисты поездов по указанию дежурного по станции закрепляют состав поезда тормозными башмаками, порядком, установленным ТРА станции.

Оператор при дежурном по парку отправления вводит в АСУ СС сообщение о номере и индексе поезда, времени прибытия, номере парка и пути приёма.

После закрепления состава поезда локомотивная бригада по указанию ДСП отцепляет поездной локомотив и осуществляет его уборку с пути приема.

После уборки локомотива дежурные по станции ограждают состав с пульта управления.

Оградив состав, оператор ПТО извещает об этом работников, участвующих в обработке состава поезда, и предъявляет его к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру.

До снятия ограждения производить какие-либо перемещения запрещается.

Перевозочные документы доставляются в СТЦ.

В СТЦ оператором СТЦ (по прибытию) производится проверка перевозочных документов и сопоставление их с ТГНЛ; в случае расхождений ТГНЛ корректируется и в АСУ СС вводится соответствующее сообщение.

Если ТГНЛ на прибывающий поезд не передавалась, то оператор СТЦ (по прибытию) по данным контрольной проверки состава во входной горловине и перевозочным документам составляет на этот поезд натуральный лист и вводит его в АСУ СС.

При поступлении в приемо-отправочный парк поезда, имеющего в своем составе транспортер, оператор СТЦ обязан проверить наличие в перевозочных документах пересылочной ведомости формы ГУ-27 СП и акта о приемке транспортера, а также отсутствие на транспортере незакрепленных деталей. Если акт о приемке транспортера отсутствует, то оператор СТЦ сообщает об этом маневровому диспетчеру, оформляет акт общей формы ГУ-23 (ГУ-23ВЦ) и направляет транспортер на путь, указанный маневровым диспетчером.

После ввода в АСУ СС информации по результатам обработки документов прибывшего состава, автоматически составляется предварительный сортировочный листок роспуска состава.

Техническое обслуживание и подготовка составов к роспуску производится осмотрщиками и слесарями по ремонту вагонов числом групп согласно Технологического процесса работы ПТО.

При техническом осмотре в приемоотправочном парке выявляются:

- вагоны, требующие обязательного отцепочного ремонта;
- вагоны, устранение технических неисправностей в которых может быть выполнено на путях в парке прибытия за время обработки состава

На упомянутых вагонах с обеих сторон осмотрщиками вагонов делается меловая разметка, а оператору ПТО сообщаются номера вагонов, с указанием стороны и кода технических неисправностей.

При наличии вагонов, требующих отцепочного ремонта, оператор ПТО сообщает маневровому диспетчеру их номера и выписывает уведомление формы ВУ-23М в двух экземплярах, один из которых, подписанный оператором ПТО и маневровым диспетчером, передается оператору СТЦ для корректировки сортировочного листка, подготавливаемого к роспуску.

На вагоны с техническими неисправностями, угрожающими безопасности движения и требующими особых условий производства маневровой работы, осмотрщики вагонов наносят с обеих сторон вагона соответствующую меловую разметку и немедленно сообщают об этом оператору ПТО, который сразу же извещает об этом маневрового диспетчера с указанием требуемых мер безопасности при маневрах; эти меры также указываются в уведомлении формы ВУ-23М.

Оператор СТЦ (по прибытию) на основании полученного уведомления формы ВУ-23М проставляет в размеченном ТГНЛ необходимые отметки и вводит в АСУ СС соответствующие корректировки.

На технически неисправные вагоны, предварительно требующие перегруза и другие вагоны, осмотрщики вагонов наносят с обеих сторон меловую разметку «Перегруз» и выписывают уведомление формы ВУ-23М с отметкой на нем «Перегруз». Такие вагоны подаются на пути перегруза и после его выполнения в порожнем состоянии на основании сопроводительного листка формы ВУ-23М с отметкой «В пределах станции» (передаваемого приемосдатчиком груза и багажа пункта перегруза оператору ПТО и ДСЦ) подаются на пути отцепочного ремонта.

Курсирование и подача под погрузку порожнего вагона с выработанным любым межремонтным нормативом запрещается. Разрешается перемещение вагона к месту ремонта установленным порядком. АСОУП реализует запрет на прием натурального листа грузового поезда в случае постановки в его состав порожнего вагона, выработавшего любой межремонтный норматив.

При истечении межремонтного норматива груженого вагона в пути следования, разрешается его проследование к месту выгрузки. Решение о возможности проследования такого вагона к месту выгрузки принимается старшим осмотрщиком в парке приема, при безусловном обеспечении безопасности движения. При перепробеге сверх установленного межремонтного норматива более 10 тыс. км, АСОУП реализует запрет на курсирование груженого вагона, кроме проследования к месту ремонта.

Одновременно с техническим осмотром вагонов осуществляется контроль технического состояния и ремонт автосцепных приборов (постановка цепочек расцепного привода, замена неисправных расцепных рычагов и др.), а также осуществляется отпуск автотормозов.

Об окончании технического обслуживания состава и подготовки его к роспуску работники ПТО докладывают оператору ПТО, а последний ДСЦ и ДСПО.

На графике исполненного движения маневровым диспетчером и в книге предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию дежурного по отправлению делается отметка о времени окончания технического обслуживания состава, с последующей росписью в книге ВУ-14 старшего осмотрщика-ремонтника вагонов, выполнившего осмотр. Роспись работника должна быть выполнена не позднее 30 минут от момента дачи устного уведомления.

Коммерческий осмотр состава и устранение обнаруженных коммерческих неисправностей приемщики поездов производят параллельно с техническим осмотром в соответствии с Технологическим процессом работы пункта коммерческого осмотра вагонов в поездах.

В процессе коммерческого осмотра выявляются вагоны с коммерческими неисправностями, угрожающими безопасности движения, выполнению маневровой работы и не обеспечивающие сохранность перевозимых грузов. Проверяется наличие пломб (ЗПУ), наличие и состояние люков, закруток, дверей и кузовов вагонов, размещение и крепление грузов на открытом подвижном составе. Необходимые для коммерческого осмотра сведения о роде груза, наличии пломб (ЗПУ) и др. устанавливаются приемщиком поездов 6 разряда по справкам, выдаваемым из АСУ СС.

При перевозке крупнотоннажных контейнеров на специализированных платформах проверяется наличие и исправность зафиксированных в рабочем положении упоров в пазах фитингов.

Коммерческий осмотр спиртовых, винных и прочих цистерн, а также вагонов, требующий для его выполнения нахождения работников ПКО на котлах (кузовах) вагонов, осуществляется на обесточенном пути. Для чего работниками ПКО маневровому диспетчеру дается заявка об отцепке таких вагонов и постановки их на обесточенный путь. По окончании роспуска составов, в которых имеются вагоны, требующие осмотра на обесточенном пути, оператор СТЦ (накопитель) обязан передать информацию о нахождении данного вагона старшему приемщику поездов соответствующей маневровой системы. После получения информации от оператора СТЦ о местонахождении вагонов, требующих дополнительной проверки, работники ПКО действуют согласно технологическому процессу работы ПКО.

При обнаружении в процессе коммерческого осмотра вагонов с техническими неисправностями, которые не обеспечивают устойчивость крепления грузов, безопасность движения поезда, выполнения маневровой работы и сохранность перевозимых грузов (неисправность бортов платформ, отсутствие

или неисправность запоров кузовов вагонов, котлов цистерн, контейнеров и т.п.), приемщик поездов ставит в известность старшего приемщика поездов, а последний – оператора ПТО для принятия необходимых мер.

О выявленных вагонах с коммерческими неисправностями работники ПКО сообщают старшему приемщику поездов по радиосвязи или телефону для записи в книге ГУ-98: номера поезда, номера вагона, вида коммерческой неисправности, номера пути, на котором стоит поезд и делает меловую разметку на вагоне следующего содержания: дата, вид брака, место назначения для исправления. После этого проверяет в СТЦ документы на вагоны с коммерческими неисправностями.

Устранение коммерческих неисправностей, которые могут быть выполнены без отцепки от состава, осуществляется непосредственно на пути стоянки состава работниками ПКО.

Устранение коммерческих неисправностей, которые невозможно осуществить без отцепки от состава, выполняется на путях Грузового двора.

При обнаружении вагона без пломб (ЗПУ), с признаками хищения или доступа к грузу, приемщики поездов немедленно сообщают старшему приемщику поездов смены, а последний – работникам транспортной милиции и начальнику караула ФГП ВО. В этом случае на вагоны приемщики поездов накладывают пломбы (ЗПУ).

О каждом указанном случае старший приемщик поездов сообщает маневровому диспетчеру для осуществления отцепки и подачи вагонов на специализированный путь. Такие вагоны работники ФГП ВО берут под свою охрану.

Осмотр вагонов с опасными грузами выполняется с соблюдением личной и пожарной безопасности. При обнаружении вагонов с течью, просыпанием или возгоранием опасного груза, приемщик поездов немедленно информирует старшего приемщика поездов, а последний маневрового диспетчера и старшего осмотрщика вагонов. Порядок ликвидации возникших аварийных ситуаций с опасными грузами отражен в местной Инструкции о Порядке ликвидации аварийных ситуаций на станции Лиски.

На вагоны с коммерческими неисправностями приемщиками поездов оформляются акты общей формы ГУ-23 (ГУ-23ВЦ) в двух экземплярах с указанием работников, выполнявших осмотр и даются оперативные донесения порядком установленном Инструкцией по актово-претензионной работе на железных дорогах РФ. Один экземпляр акта общей формы ГУ-23 (ГУ-23ВЦ) в прилагается к перевозочным документам, второй передается в бюро розыска для дачи оперативного донесения (телеграммы).

Результаты коммерческого осмотра каждого поезда оформляются записью в книге ГУ-98 и заверяются подписями приемщиков поездов, выполняющих осмотр.

О наличии в составе поезда подвижного состава, угрожающего безопасности движения, производства маневровой работы и сохранности перевозимых грузов, приемщики поездов в ходе коммерческого осмотра сообщают старшему приемщику поездов ПКО, который извещает об этом маневрового диспетчера,

оператора СТЦ, осуществляющего корректировку размеченного ТГНЛ данного поезда, указывая необходимые меры предосторожности при выполнении маневров. На вагоны с коммерческими неисправностями старший приемщик выдает маневровому диспетчеру письменный наряд, в котором указывает:

номер вагона, наименование груза, причину отцепки и место подачи вагона, а также сведения об ограничении скорости передвижения этих вагонов, необходимости сопровождения работниками ПКО, о состоянии и роде груза, возможности роспуска с горки, о необходимости постановки вагонов прикрытия.

Наряд составляется в двух экземплярах, первый вручается маневровому диспетчеру, второй после росписи маневрового диспетчера с указанием времени получения наряда, остается у приемщиков поездов.

Данные о выявленных в процессе осмотра коммерческих неисправностях вводятся установленным порядком в АРМ ПКО и используются в дальнейшем при коммерческом осмотре вагонов в парке отправления, а также для анализа работы ПКО, составления отчетности и передачи в дорожную автоматизированную систему учета вагонов с коммерческими неисправностями.

Коммерческий осмотр транспортеров осуществляется старшим приемщиком поездов совместно со старшим осмотрщиком ПТО порядком установленным Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железной дороге Российской Федерации, государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики. Результаты осмотра транспортеров оформляются в журналах ГУ-98 и ВУ-14 и заверяются подписями работников, выполнивших совместный их осмотр.

Об окончании коммерческого осмотра и устранения коммерческих неисправностей приемщики поездов докладывают старшему приемщику смены, который докладывает об этом ДСЦ и ДСПО.

Маневровый диспетчер на графике и дежурный по парку оправления в книге формы ВУ-14 отмечают время дачи готовности состава в коммерческом отношении с последующей росписью в книге ф. ВУ-14 приемщиков поездов, выполнявших осмотр состава, но не позднее 30 минут после дачи устного уведомления.

Справки о номенклатурных и опасных грузах, подлежащих охране в поездах, выдаются из АСУ СС после обработки макета контрольной проверки состава поезда. Если на прибывший в расформирование поезд отсутствует предварительная информация, запрос на выдачу из АСУ СС указанной справки осуществляет оператор СТЦ по прибытию после окончания корректировки натурального листа поезда.

Справка об охране выдается на графическую справочную систему, входящую в АСУ СС станции, пункта ведомственной охраны, которая позволяет в оперативном режиме просмотр, распечатку данных об охране вагонов. Сведения в форме справки о вагонах, подлежащих охране, записываются в архив АСУ СС и хранятся в течение установленного срока.

После ввода в АСУ СС информации по результатам обработки состава, прибывшего поезда работниками СТЦ, ПТО и ПКО составляется сортировочный листок и осуществляется его выдача на терминалы, установленные у ДСПГ, составителя поездов горки, старшего регулировщика скорости движения вагонов.

Если перед роспуском состава необходимо изменить специализацию путей сортировочного парка, то перед составлением сортировочного листка ДСЦ вводит в АСУ СС сообщение об оперативной корректировке специализации этих путей.

По окончании технического обслуживания и коммерческого осмотра, по команде маневрового диспетчера при даче маневрового локомотива под состав, оператор ПТО снимает ограждение пути на централизованном пульте. О снятии ограждения оператор ПТО объявляет по громкоговорящей парковой связи.

Машинист горочного локомотива заезжает и прицепляет горочный локомотив к составу, подлежащему роспуску.

По указанию ДСП поста ЭЦ сигналисты поездов производят уборку тормозных башмаков.

3.2 Технология расформирования-формирования составов

В процессе расформирования состава на основе данных учета накопления вагонов на путях сортировочного парка и данных натуральных листов прибывших составов, количестве, расположении и весе вагонов по назначениям плана формирования, характеристик перевозимых грузов под руководством маневрового диспетчера осуществляется формирование составов новых назначений. В основу технологии работы горок положен метод одновременного расформирования и формирования составов.

Расформирование-формирование составов осуществляется под руководством ДСПГ с учетом наличия и расположения вагонов на сортировочных путях, подходах поездов к станции и др.

При роспуске состава с горки ДСПГ и другие работники, участвующие в роспуске, руководствуются сортировочным листком, выдаваемом АСУ СС на рабочие места ДСПГ и исполнительных постов горки.

Дежурный по горке на основе плана очередности роспуска составов, данных номерного учета наличия вагонов на путях сортировочного парка, сортировочного листка и информации, получаемой от работников горки обеспечивает до начала роспуска состава подготовку путей сортировочного парка (осаживание, соединение вагонов, их перестановку).

Для сокращения времени отвлечения горочных локомотивов на осаживание вагонов на путях сортировочного парка производится подтягивание вагонов локомотивами, работающими в южной стороне сортировочных парков. О необходимости подтягивания вагонов ДСПГ заблаговременно информирует операторов поста централизации, указывая номера путей и очередность подтягивания на них вагонов.

Надвиг состава на горку производится по указанию дежурного по сортировочной горке и команде составителя поездов после сверки номера первого по ходу движения вагона в отцепе с номером, указанным в сортировочном листке, при их несовпадении сообщает об этом дежурному по горке и не производит расцепление вагонов до получения от него указания. О направлении вагонов не по назначению ДСПГ сообщает об этом оператору СТЦ (накопителю) для корректировки модели накопления вагонов.

Об окончании накопления состава оператор СТЦ (накопитель) на основании полученных из АСУ СС накопительных ведомостей информирует маневрового диспетчера с указанием:

- назначения состава и количества в нем вагонов;
- номеров головного и хвостового вагонов;
- наличия в составе вагонов, требующих соблюдения особой осторожности при производстве маневровой работы (с опасными грузами, негабаритными грузами, с проводниками, рефрижераторные секции);
- наличия в составе вагонов с номенклатурными грузами.

Операции по окончанию формирования составов (соединение групп вагонов, накапливающихся на разных путях, постановка отдельных групп вагонов с целью пополнения или уменьшения веса и др.) выполняются по указанию маневрового диспетчера.

Маневры с вагонами, занятыми людьми, загруженными грузами отдельных категорий и подвижным составом, требующим особой осторожности производится с соблюдением правил, предусмотренных инструкцией по движению поездов и маневровой работе, Правил перевозок опасных грузов, ТРА станции.

3.3 Подготовка составов своего формирования к отправлению

Подготовка составов своего формирования к отправлению производится в сортировочных или сортировочно-отправочных парках и включает следующие операции:

- техническое обслуживание и текущий безотцепочный ремонт вагонов;
- коммерческий осмотр вагонов и устранение обнаруженных коммерческих неисправностей;
- прием работниками ФГП ВО вагонов, требующих их сопровождения;
- проверка натурального листа сформированного поезда, подборка документов и их конвертирование;
- постановка сигналов на хвостовой вагон состава поезда;
- прицепка поездного локомотива и опробование автотормозов;
- вручение локомотивной бригаде перевозочных документов, справки о тормозах и предупреждений

После окончания формирования состава маневровый диспетчер предъявляет его оператору ПТО и дежурному по парку отправления к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру, указывая номер пути, назначение, количество вагонов, вес состава, планируемое время отправления и другие необходимые сведения. Дежурный по парку отправления в свою очередь предъ-

являет работникам ПКО поезд к коммерческому осмотру. Оператор ПТО, получив указание ДСЦ, ограждает состав централизованными сигналами ограждения, оповещает об этом работников, участвующих в обработке состава, и дает команду о начале его обработки.

Руководство работой осмотрщиков и слесарей-ремонтников осуществляет старший осмотрщик вагонов, который расставляет работников ПТО и контролирует своевременность и качество обработки составов поездов.

После ограждения состава работники ПТО приступают к техническому осмотру и ремонту вагонов, который производится порядком, установленным Технологическим процессом работы пункта технического обслуживания вагонов.

Осмотрщики вагонов об окончании обработки состава докладывают оператору ПТО, который уведомляет по телефону дежурного по отправлению о технической готовности поезда с последующей подписью об этом в книге предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию формы ВУ-14 не позже, чем через 30 минут после дачи устного уведомления.

Одновременно с техническим осмотром и ремонтом вагонов производится коммерческий осмотр состава и устранение обнаруженных коммерческих неисправностей. Коммерческий осмотр и устранение неисправностей производится работниками пункта коммерческого осмотра (ПКО) в соответствии с Техпроцессом работы пункта коммерческого осмотра вагонов в поездах.

Коммерческий осмотр выполняется с двух сторон состава, устранение обнаруженных неисправностей осуществляется, как правило, без отцепки вагонов от состава.

О выявленных в процессе коммерческого осмотра вагонов с коммерческими неисправностями, требующих отцепки от состава, с указанием особых условий производства маневров с этими вагонами приемщики поездов немедленно уведомляют старшего приемщика поездов, который докладывает ДСЦ и ДСПО о необходимости отцепки вагона от состава.

На вагоны, отцепляемые из-за коммерческой неисправности, приемщиками поездов составляется акт общей формы ГУ-23 (ГУ-23 ВЦ) с указанием, при необходимости, в верхней его части требуемых особых условий производства маневровой работы.

Об окончании коммерческого осмотра вагонов, устранения обнаруженных неисправностей и готовности состава поезда к отправлению приемщики поездов докладывают дежурному по парку отправления с последующей росписью об этом в книге ВУ-14 не позже, чем через 30 минут после дачи устного уведомления.

Готовность поезда к отправлению в коммерческом отношении оформляется старшим приемщиком поездов в книге формы ГУ-98 и заверяется подписью приемщиков поездов.

Извещение работников ведомственной охраны о наличии в сформированном составе поезда своего формирования вагонов с номенклатурными грузами, подлежащими охране, осуществляется выдачей из АСУ СС работникам ведом-

ственной охраны справки о наличии в составе таких вагонов и грузов. Выдача указанной справки производится в автоматическом режиме после окончания накопления состава. При необходимости уточнения, повторная выдача справки о наличии в составе вагонов с номенклатурными и опасными грузами осуществляется оператором СТЦ (накопителем) запросом из АСУ СС (установленным сообщением) на ее выдачу.

Справка о наличии в составе вагонов с номенклатурными и опасными грузами выдается на печатающее устройство пункта ведомственной охраны. Справка об охране сохраняется в архиве АСУ СС в течение установленного времени.

В случае, если отцепленный по коммерческой или технической неисправности вагон загружен номенклатурным или опасным грузом, подлежащим охране дежурный по отправлению информирует об отцепке работников вневедомственной охраны и оператора СТЦ, указывая при этом номер вагона, причину отцепки вагона от состава и его местонахождение, фамилию работника, принявшего сообщение об охране.

Все порожние и груженные вагоны, включенные в поезда своего формирования и следующие под погрузку на промежуточные станции отделения дороги, предъявляются к техническому обслуживанию оператору ПТО с обязательной по номерной записью их в книге формы ВУ-14 у дежурного по парку отправления. Оператор СТЦ (накопитель) после получения натурального листа производит запрос справки 118 о наличии в поезде вагонов, подлежащих ремонту в двух экземплярах, второй экземпляр справки вручается оператору ПТО, первый экземпляр подшивается к натуральному листу поезда и хранится в делах станции. После обработки вагонов осмотрщик вагонов подтверждает их годность под погрузку росписью в книге формы ВУ-14 и натурном листе поезда. ДСПО в книге формы ВУ-14 обязан проставить с натурального листа код страны собственника.

На порожние вагоны, негодные под погрузку, составляется уведомление формы ВУ-23М. На груженные вагоны, негодные под сдвоенные операции, но не угрожающие безопасности движения или сохранности, погруженных в них грузов, осмотрщик вагонов в книге формы ВУ-14 и натурном листе делает отметку «под погрузку не годен», подтверждает ее своей росписью и наносит на вагоне соответствующую меловую разметку. Оператором ПТО на такие вагоны составляются сопроводительные листы формы ВУ-26, в которых указывается маршрут следования после выгрузки до ближайшего ремонтного пункта.

После докладов осмотрщиков вагонов и приемщиков поездов оператор ПТО по команде дежурного по парку отправления осуществляет снятие централизованного ограждения состава поезда. Перед снятием ограждения оператор ПТО оповещает об этом по парковой громкоговорящей связи.

Заезд поездного локомотива производится по команде дежурного по станции после снятия ограждения состава и получения разрешения от ДСЦ.

Прицепку локомотива к составу осуществляет локомотивная бригада.

По указанию ДСП, операторов постов централизации (указанных в ТРА станции, кто дает команду на уборку тормозных башмаков) сигналисты поездов убирают тормозные башмаки, работники ВЧД навешивают поездные сигналы, обозначающие хвост поезда.

После прицепки поездного локомотива к составу, осмотрщики-ремонтники совместно с локомотивной бригадой осуществляют опробование автотормозов, вручают машинисту справку формы ВУ-45 и уведомляют ДСПО о готовности поезда к отправлению.

Старший оператор СТЦ, получив перевозочные документы, акт общей формы ГУ-23 (ГУ-23 ВЦ) и уведомление формы ВУ-23М на отцепленные в сортировочно-отправочных парках вагоны, выясняет наименование груза в данных вагонах. В случае если, груз относится к категории опасных или является скоропортящимся, старший оператор СТЦ обязан уведомить об этом маневрового диспетчера для принятия мер безопасности и сохранности. В случае, если отцепленный вагон загружен номенклатурным или опасным грузом, подлежащим охране, старший оператор СТЦ по телефону уведомляет работников ведомственной охраны.

Перевозочные документы, акты общей формы ГУ-23 (ГУ-23ВЦ) и уведомления ВУ-23М на вагоны, отцепленные от составов с коммерческими и техническими неисправностями, находятся у старшего оператора СТЦ вплоть до устранения неисправности и постановки вагонов в состав поезда.

Перевозочные документы на отправляемый поезд оператор СТЦ вручает локомотивной бригаде под роспись в книге формы ДУ-40.

Предупреждение на поезд локомотивная бригада получает под расписку у дежурного по парку отправления.

Оператор при дежурном по парку отправления проставляет необходимые сведения о составе поезда в настольно-балансовый журнал из натурального листа поезда, а также сведения о локомотивной бригаде. После отправления поезда проставляет время его отправления и вводит в АСУ СС установленные данные об отправленном поезде, локомотиве и локомотивной бригаде. Если в составе поезда имеются опасные или негабаритные грузы либо поезд является длинно-составным или тяжеловесным, то об этом ДСПО ставит в известность поездного диспетчера участка.

3.4 Технология работы с составами транзитных поездов

3.4.1 Обработка транзитных поездов без изменений веса и длины

К транзитным поездам относятся поезда, проходящие станцию без переработки, с частичной переработкой (изменение веса, длины поезда, отцепка вагонов по техническим или коммерческим неисправностям и др.) и с изменением направления следования.

Пути для приема транзитных поездов оборудованы воздухопроводной сетью, узкоколейками с подвижными тележками для подвоза запасных частей,

стеллажами для хранения запасных частей, парковой связью громкоговорящего оповещения и переговорными колонками.

Обработка составов осуществляется с использованием данных ТГНЛ, которая выдается ДСП, СТЦ, ПКО и ФГП ВО.

Перед приемом поезда на станцию дежурные по станции сообщают дежурному по парку отправления, работникам СТЦ, операторам ПТО, приемщикам поездов, операторам входной горловины и приемщикам на смотровых вышках во входной горловине о предстоящем прибытии поезда, указывая: номер пути приема; номер поезда; направление, с которого принимается поезд; количество вагонов в составе поезда; индекс поезда; назначение.

Оператор СТЦ (на транзите) обязан получить из ИВЦ дороги справки «Наличие в поезде вагонов, требующих ремонта» и «Картотечные данные на вагоны в поезде» с указанием индекса поезда и кода справок, дубликаты справок вручаются оператору ПТО.

При обработке транзитного поезда производятся следующие операции:

- закрепление и ограждение состава поезда;
- проверка состава и наличия перевозочных документов;
- технический осмотр вагонов, их безотцепочный ремонт и опробование автотормозов;
- коммерческий осмотр состава и устранение коммерческих неисправностей;
- прием работниками ФГП ВО вагонов с номенклатурными грузами, а также с опасными грузами, подлежащими охране;
- смена поездного локомотива или локомотивной бригады.

Прибывающий поезд, работники ПТО и приемщики поездов осматривают на ходу в установленном месте входной горловины.

Если у дежурного по станции есть информация о том, что с поездом следуют вагоны с техническими или коммерческими неисправностями, он сообщает об этом причастным к обработке поезда с указанием места нахождения таких вагонов в поезде.

Контрольную проверку состава выполняет оператор СТЦ во входной горловине.

Перед выполнением обработки состава транзитного поезда со сменой локомотива состав закрепляется тормозными башмаками, по нормам согласно ТРА станции. Порядок закрепления подвижного состава на станции установлен в Регламенте выполнения операций по закреплению подвижного состава на путях станции.

При смене поездного локомотива его отцепка и прицепка к составу поезда выполняется работниками локомотивной бригады. Отцепка локомотива осуществляется только после получения машинистом извещения от дежурного по станции о закреплении состава.

Перед производством технического обслуживания и ремонта состав ограждается оператором ПТО. Оградив состав, оператор ПТО извещает об этом

работников ПТО, ПКО и ФПП ВО, которые одновременно приступают к обработке состава поезда.

Перевозочные документы локомотивной бригадой доставляются в СТЦ и сдаются под роспись оператору СТЦ (на транзите). Оператор СТЦ убедившись в принадлежности документов данному поезду, целостности пакетов, бечевы и контрольного бланка формы ДУ-81 на поезд, записывает в специальную книгу формы ДУ-40 номер и индекс поезда, количество пакетов и фамилию машиниста, с обязательной росписью ТЧМ в данной книге.

Оператор СТЦ, работающий на транзите, производит проверку натурального листа станции формирования по номерам головного и хвостового вагонов, указанных в контрольном бланке, в случае расхождений производится проверка перевозочных документов и сопоставление их с данными ТГНЛ, ТГНЛ корректируется. Данные корректировки вводятся в АСУ СС.

Если ТГНЛ на прибывающий поезд не передавалась, то оператор СТЦ по данным контрольной проверки и перевозочным документам составляет на этот поезд натуральный лист, который затем вводится в АСУ СС.

При техническом осмотре состава поезда выявляются вагоны, требующие отцепочного ремонта, а также технические неисправности, устранение которых может быть выполнено за время стоянки поезда по графику.

При осмотре о всех неисправностях вагонов, подлежащих устранению без отцепки от состава поезда, осмотрщики вагонов делают отметки мелом на кузове вагона, а слесари-ремонтники осуществляют их устранение. После окончания осмотра, осмотрщики принимают участие в ремонте вагонов. По окончании ремонта вагонов слесари-ремонтники стирают надписи, нанесенные осмотрщиками ПТО.

На вагонах, требующих отцепочного ремонта, осмотрщики-ремонтники делают надписи мелом с указанием: куда должен быть направлен вагон (вагонное депо, ремонтный путь, перегруз и т.д.) и сообщают номера этих вагонов оператору ПТО, а последний – маневровому диспетчеру. На неисправные вагоны, требующие отцепочного ремонта, оператор ПТО выписывает уведомление формы ВУ-23М, которое по окончании осмотра состава оператор ПТО вручает маневровому диспетчеру.

При отцепке от транзитного поезда неисправных вагонов, маневровый диспетчер принимает меры к пополнению состава поезда до установленной нормы длины или веса вагонами того же назначения.

При отцепке от транзитного поезда неисправных вагонов, маневровый диспетчер и дежурный по станции принимают все меры к тому, чтобы маневры по отцепке вагонов не вызвали нарушения следования поезда по расписанию. Оператор СТЦ отбирает документы на отцепленные вагоны и вносит необходимые изменения в натуральный лист, заверяя их штампом станции, после чего конвертирует документы и все изменения передает в АСУ СС.

При истечении межремонтного норматива пробега груженого вагона в пути следования, разрешается его проследование к месту выгрузки; решение о возможности проследования такого вагона к месту выгрузки принимается

старшим осмотрщиком вагонов. При безусловном обеспечении безопасности движения. При пробеге сверх установленного межремонтного норматива более 10 тыс. км АСОУП реализует запрет на курсирование вагона, кроме проследования к месту ремонта.

Об окончании технического осмотра и ремонта осмотрщики вагонов докладывают оператору ПТО, который снимает ограждение поезда и сообщает о готовности дежурному по парку отправления, а последний отмечает время технической готовности в ведомости прибытия и отправления грузовых поездов и в книге формы ВУ-14.

После дачи готовности осмотрщик вагонов, производивший обработку поезда, расписывается у дежурного по парку отправления в книге формы ВУ-14 но, не более чем через 30 минут после устного уведомления.

Детальный порядок осмотра и ремонта вагонов, время на выполнение операций, количество бригад и групп устанавливается технологическим процессом работы ПТО.

Одновременно с техническим обслуживанием осуществляется коммерческий осмотр состава и устранение обнаруженных неисправностей порядком, аналогичным для поездов своего формирования.

Особое внимание работники ПКО обращают на обработку груженых цистерн.

Старший приемщик смены, получив справку о ценных грузах и пломбах, выданную из АСУ СС, размечает её и номера цистерн, груженых бензином, передает приемщику поездов, работающему на смотровой вышке с записью времени передачи и фамилии приемщика поездов на вышке.

Приемщик поездов на вышке осматривает цистерны на предмет наличия пломб, закрытия верхних люков. После осмотра он немедленно докладывает о результатах осмотра старшему приемщику смены и записывает их в книгу формы ГУ-98, которая ведется на смотровой вышке.

Если пломба на цистерне не просматривается, старший приемщик дает заявку ДСЦ на отцепку цистерн на обесточенный путь для тщательного осмотра.

В книге осмотра цистерн результаты осмотра записываются независимо от того, исправна пломба или нет.

Книга осмотра цистерн хранится на ПКО у старшего приемщика поездов. В книгу осмотра записывают данные: номер цистерны, номер пути, время, наименование груза, полное описание закуток, валиков и пломб. Осмотр цистерн производится приемщиками в два лица. Осмотр цистерн с подсолнечным маслом и спиртом производят работники ФГП ВО совместно с приемщиками поездов.

После окончания коммерческого осмотра и устранения выявленных неисправностей приемщики поездов сообщают об этом старшему приемщику, который извещает о готовности поезда в коммерческом отношении ДСПО по телефону с последующей подписью в книге формы ВУ-14, но не позже, чем через 30 минут после дачи устного уведомления.

При наличии в поезде вагонов с коммерческими неисправностями, не угрожающими безопасности движения поездов и сохранности грузов, вопрос о возможности дальнейшего следования этих вагонов решается начальником станции или его заместителем по грузовой и коммерческой работе.

За время стоянки поезда под обработкой работники ведомственной охраны принимают и осматривают вагоны с номенклатурными грузами, подлежащими охране и сопровождению.

После докладов о технической и коммерческой готовности состава к отправлению старшего осмотрщика вагонов и приемщиков поездов, оператор ПТО по команде ДСПО снимает централизованное ограждение состава поезда с оповещением об этом причастных работников по парковой громкоговорящей связи.

В случае смены локомотивов ДСП по парковой громкоговорящей связи извещает работников о подводе поездного локомотива к составу.

Уборку тормозных башмаков выполняют сигналисты поездов только после прицепки поездного локомотива и получения указания от дежурного по станции.

Осмотрщики вагонов осуществляют опробование автотормозов, вручают машинисту справку формы ВУ-45 и уведомляют оператора ПТО о готовности поезда к отправлению, который в свою очередь уведомляет дежурного по парку отправления.

Дежурный по парку отправления перед отправлением поезда убеждается в готовности поезда в техническом и коммерческом отношении по докладу оператора ПТО и старшего приемщика поездов.

ДСПО должен убедиться в готовности поезда в техническом и коммерческом отношении. Затем дает указание оператору СТЦ (на транзите): вручить пакет с документами машинисту поездного локомотива под роспись в книге сдачи документов локомотивной бригаде формы ДУ-40; вручает бланк предупреждения ТЧМ поезда.

Если транзитный поезд следует по станции без обработки состава с незаконченным гарантийным участком, ДСП, получив информацию о ПТО последней обработки поезда от поездных диспетчеров участков и имея предварительную информацию на данные поезда, объявляет ДСПО, оператору ПТО, старшему приемщику поездов, оператору входной горловины: номер поезда; номер пути; назначение поезда; время прибытия; дополняя словами: «Поезд с незаконченным гарантийным участком»

ДСП в настольном журнале поездов и вышеперечисленные работники в своей документации отмечают напротив номера этого поезда - «без обработки» гарантия до станции

Оператор ПТО и старший приемщик поездов извещают технологические группы о том, что этот поезд проследует станцию без обработки.

После объявления оператора ПТО о подходе поезда, технологические группы ПТО и ПКО выходят на путь приема и осматривают его на ходу.

Во время осмотра поезда подлежат выявлению следующие коммерческие браки:

- а) открытые двери груженых и порожних вагонов;
- б) открытые двери в контейнерах;
- в) открытые люка и торцевые двери полувагонов;
- г) течь жидкого груза из цистерн;
- д) отклонение деревянной стойки от вертикального положения;
- ж) расстройство погрузки и повреждение крепления (обрыв проволочных растяжек и обвязок, выход груза за пределы лобового бруса вагона более допустимого).

Обнаружив одну из перечисленных неисправностей, приемщик поездов сообщает об этом ДСП и дает заявку маневровому диспетчеру (подтверждаемую письменно) на задержку и ограждение транзитного поезда. в огражденном составе приемщики поездов осматривают вагоны с коммерческими браками, выявленными при заходе поезда и вагоны грузами на открытом подвижном составе. После осмотра вагонов старшим приемщиком поездов смены ПКО принимается решение о порядке устранения браков и оформляются соответствующие документы.

Аналогично производится задержка поезда и дополнительный осмотр работниками ПТО. На вагоны, подлежащие отцепочному ремонту, осмотрщики-ремонтники делают меловые надписи с указанием - куда должен быть направлен вагон (вагонное депо, ремонтный путь, перегруз и т.д.). Потом немедленно через оператора ПТО сообщают номера вагонов ДСПО и ДСЦ с последующим составлением и вручением ему уведомления формы ВУ-23М.

Если осмотрщики-ремонтники и приемщики поездов по прибытию поезда не обнаружили неисправностей вагонов, то такой поезд следует без обработки.

Если по станции производится смена локомотивной бригады, то автоматчики-ремонтники производят сокращенную пробу автотормозов. Справка ВУ-45 передается принимающей локомотивной бригаде. Перевозочные документы машинисты передают друг другу с проверкой целостности пакета, бечевы и контрольного бланка. Прием и сдача перевозочных документов удостоверяется подписями в маршрутах машинистов в разделе «Примечание» с указанием времени оформления и передачи.

В случае отцепки локомотива от поезда, автоматчики-ремонтники производят полную пробу тормозов с выдачей машинисту локомотива справки ф. ВУ-45.

В случае отцепки вагонов перевозочные документы доставляются в СТЦ локомотивной бригадой.

3.4.2 Обработка транзитных поездов с изменением веса и длины

На основании информации, полученной от узлового диспетчера о предстоящем прибытии поезда, требующего изменения веса или длины, и ТГНЛ дежурный по станции оповещает работников СТЦ, ПТО и ПКО о номере поез-

да, пути приема, времени его прибытия с указанием предстоящей работы (отцепка или прицепка).

Маневры по прицепке или отцепке группы вагонов производятся после снятия ограждения состава после окончания технического обслуживания и коммерческого осмотра поезда.

Техническое обслуживание состава и коммерческий осмотр, прием его работниками ФГП ВО под охрану выполняются порядком, установленным для транзитных поездов без изменения веса и длины.

Оператор СТЦ проверяет наличие перевозочных документов, изымает (вкладывает) документы на отцепляемую (прицепляемую) группу вагонов, вносит соответствующие изменения в натурный лист и заверяет их штампом станции. При отцепке вагонов оператор СТЦ, проверив предварительно целостность пакета перевозочных документов, бечевы и контрольного бланка, вскрывает пакет. Далее сверяет номера документов с данными натурального листа, после чего отбирает документы на отцепляемые вагоны, записывает их в книгу сдачи перевозочных документов формы ГУ-48 и вносит необходимые изменения в натурный лист поезда порядком, установленным инструкцией по его составлению.

Во всех случаях при вскрытии пакета осуществляется проверка наличия всех документов и соответствия их натурному листу.

При пополнении веса поезда маневровый диспетчер дает задание составительской бригаде на подготовку группы вагонов для прицепки к поезду с указанием:

- номера пути, с которого необходимо пополнить состав;
- номеров первого и последнего вагона;
- количества вагонов;
- веса группы;
- места прицепки (с головы или хвоста);
- номера пути, на который должна быть выставлена группа вагонов.

Одновременно маневровый диспетчер дает задание оператору СТЦ (накопителю) на подготовку перевозочных документов на прицепляемую группу вагонов.

Прицепляемая к поезду группа вагонов должна быть заблаговременно осмотрена в техническом и коммерческом отношении, выставлена на путь, оборудованный воздухопроводной сетью, и на данную группу вагонов должны быть подготовлены оператором СТЦ перевозочные документы.

При невозможности заблаговременно осуществить осмотр прицепляемой группы вагонов, допускается ее предъявление к осмотру после прицепки к транзитному поезду. В этом случае прицепляемая группа вагонов может прицепляться к транзитному поезду до или после осмотра основного состава.

В случае прицепки группы вагонов после осмотра основного состава, состав повторно ограждается и выполняется осмотр только прицепляемой группы.

При прицепке вагонов к поезду, заблаговременно составляется натуральный лист на прицепляемую группу вагонов, который прикладывается к основному натурному листу. В основном натурном листе оператор СТЦ (на транзите) делает отметку о прицепке вагонов и ставит подпись оператора и штемпель станции. Перевозочные документы на прицепляемую группу пакетируются отдельно установленным порядком. При этом в контрольном бланке формы ДУ-81 основного пакета делается отметка об изменении количества пакетов.

При пополнении отправительского маршрута, на прицепляемую группу вагонов составляется отдельный натуральный лист, в котором указывается место прицепки её к маршруту (голова или хвост). Данные о поезде с учетом прицепленной группы заносятся в правую половину итоговой части натурного листа. Документы на прицепляемые вагоны конвертируются в отдельный пакет.

Оператор СТЦ вручает перевозочные документы локомотивной бригаде установленным порядком, как и при отправлении транзитных поездов без изменения веса и длины, а также дежурный по парку отправления вручает локомотивной бригаде имеющиеся предупреждения.

Если отцепляемая группа вагонов остается на пути за хвостом поезда, то делается разрыв не менее 10 метров и осуществляется её закрепление порядком, установленным ТРА станции.

3.4.3 Технология работы с поездами повышенного веса и длины

Поезда повышенного веса, длина которых не превышает полезной длины пути, принимают, обрабатывают и расформировывают обычном порядком.

При получении сообщения о выходе поезда повышенного веса и длины с соседней станции ДСП уведомляет об этом ДСЦ, ДСПО, ДСП ЭЦ, старшего оператора СТЦ, оператора ПТО, старшего приемщика поездов и принимает меры для обеспечения беспрепятственного приема поезда.

Если длина поезда превышает полезную длину пути приема, то его прием осуществляется с занятием входной или выходной горловины с последующей отцепкой группы вагонов, не вмещающихся в пределах полезной длины пути, либо поезд обрабатывается без расцепки.

Отцепка излишнего количества вагонов и перестановка их на другой путь осуществляется в головной части состава поездным локомотивом, в хвостовой части маневровым локомотивом. После перестановки и закрепления и ограждения обе части обрабатываются обычным порядком.

Составы повышенного веса и длины при недостаточной длине сортировочного пути формируются из вагонов, накапливаемых на двух сортировочных путях, причем на одном пути формируют основную группу, а на другом – добавочную часть состава. Каждую часть предъявляют к техническому и коммерческому осмотру.

После окончания обработки обеих частей состава, маневровым локомотивом добавочная часть подставляется к основной. В месте соединения частей состава проверяется правильность сцепления вагонов и соединения рукавов воз-

душной магистрали. После соединения состава производится опробование автотормозов.

Состав повышенного веса и длины может быть образован пополнением транзитных поездов с головы или хвоста предварительно сформированной и обработанной группой вагонов. Маневры по прицепке группы вагонов производятся, как правило, до ограждения поезда для обработки.

В исключительных случаях допускается пополнение поезда не обработанной группой вагонов. В этом случае прицепка вагонов должна производиться обязательно до ограждения состава поезда, машинист маневрового локомотива должен держать давление в тормозной магистрали прицепляемой группы вагонов 4,8 атмосфер.

3.4.4 Технология работы с вагонами, загруженными скоропортящимися грузами и живностью

Перевозка скоропортящихся грузов осуществляется в рефрижераторных секциях, сопровождаемых бригадами механиков, крытых вагонах, вагонах-термосах и рефрижераторных вагонах (АРВ). Данные вагоны, включенные в состав транзитных поездов, проходят техническое обслуживание и коммерческий осмотр обычным порядком, как универсальные вагоны с не скоропортящимися грузами.

Техническое обслуживание тележек, колесных пар, букс, автотормозов, автосцепок, рам, кузовов и других элементов рефрижераторных вагонов, обеспечивающих безопасность движения поездов, производится работниками ПТО вагонов.

Техническое обслуживание рефрижераторных секций и автономных рефрижераторных вагонов со служебным помещением АРВ-Э производится бригадами. Оно представляет собой комплекс работ, направленных на подготовку вагонов к перевозкам скоропортящихся грузов, поддержание требуемых температурных и вентиляционных режимов в грузовом помещении вагонов в процессе перевозки, а также обеспечение безопасности движения поездов, пожарной безопасности и охраны труда.

В СТЦ перевозочные документы, ветеринарные свидетельства и карантинные сертификаты на вагоны, загруженные скоропортящимися грузами, поступающие в поездах с переработкой, просматриваются на предмет выявления просрочки в доставке, соблюдения ветеринарных и карантинных требований.

Вагоны со скоропортящимися грузами должны включаться в поезда в соответствии с планом формирования поездов в первоочередном порядке.

При обнаружении крытых вагонов и вагонов-термосов с грузами, срок доставки которых истек, но не нарушен срок транспортабельности, указанный в удостоверении о качестве груза или сертификате качества, перевозка может продолжаться, если за оставшийся срок транспортабельности груз может быть доставлен на станцию назначения.

При обнаружении крытых вагонов и вагонов-термосов с грузом, срок транспортабельности которого истек, и имеется опасность снижения качества

груза при дальнейшем следовании, комиссионно решается вопрос о возможности дальнейшей его транспортировки. При положительном решении груз должен быть перегружен в рефрижераторный вагон для восстановления температурного режима и отправления по назначению. Расходы, связанные с этим, относятся на дорогу, допустившую просрочку.

Перевозочные документы на вагоны с живностью и ветеринарные свидетельства просматриваются ветврачом. Во время стоянки поезда выполняется осмотр животных в вагонах. В случае подозрения на заболевание животных ветврач принимает решение о задержке вагонов или возможности дальнейшего их следования по назначению.

Вагоны с живностью имеют приоритет при постановке в поезда.

Старший оператор СТЦ проверяет наличие в перевозочных документах ветеринарного свидетельства или ветеринарного сертификата, подтверждающего соответствие перевозимых животных требованиям ветеринарно-санитарного надзора.

Старший оператор СТЦ в ночное дежурство на графике маневрового диспетчера пишет наряд на отправление, уборку, подачу вагонов со скоропортящимися грузами, АРВ и рефрижераторных секций под погрузку и выгрузку.

Старший оператор СТЦ записывает в специальную книгу все прибывшие в расформирование и отцепленные от транзитных поездов вагоны со скоропортящимися грузами, живностью, зараженные вагоны, описание пломб и закруток с фамилией осматривающего приемщика поездов и следит за положением этих вагонов в течении смены.

В течение двух часов после отправления поезда со скоропортящимся грузом старший оператор СТЦ обязан дать телеграммы на соседние станции следующего содержания: номер поезда, время отправления, номер вагона, станция назначения. Кроме этого если в поезде живность – телеграмму в адрес ветврача, а на зараженные вагоны – в адрес дезпромстанции.

При поступлении телеграмм о подходе вагонов с живностью старший оператор СТЦ информирует маневрового диспетчера и дежурного по станции о номере поезда, его назначении и необходимости приема его на водопойный путь.

Старшие операторы СТЦ по телефону передают оператору по учету скоропортящихся грузов (МХП) информацию о прибытии, от отправлении и наличии на станции вагонов с живностью и скоропортящимися грузами в течение смены.

4 Работа с вагонами, неисправными в техническом и коммерческом отношениях

4.1 Работа с вагонами, неисправными в техническом отношении

Техническая неисправность вагона устанавливается при осмотре работниками ПТО в парках станции.

О неисправностях, требующих отцепки вагона от состава с подачей на пути ремонта вагонного депо или их устранении без отцепки на путях отправочного парка, осмотрщики вагонов сообщают оператору ПТО и оператору СТЦ. В случае выявления неисправности, угрожающей безопасности движения, оператор ПТО должен сообщить об этом маневровому диспетчеру.

На вагоны, требующие отцепочного ремонта, на путях вагонного депо и укрупненного безотцепочного ремонта на специализированных путях оператор ПТО оформляет уведомление формы ВУ-23 М независимо от необходимости очистки, дезинфекции, промывки, пропарки, а также перегруза или выгрузки груза. На неисправные порожние вагоны в уведомлении формы ВУ-23 М проставляется «порожний».

Оператор ПТО выписывает и вручает маневровому диспетчеру уведомление формы ВУ-23 М с отметкой старшего осмотрщика вагонов о порядке передвижения, скорости и места его подачи для ремонта, необходимости сопровождения работниками ПТО.

В случае отцепки вагонов на основании уведомления формы ВУ-23М старшие операторы СТЦ составляют акт общей формы в 3-х экземплярах: 1-й экземпляр прикладывается к перевозочным документам с проставлением календарного штампа, 2-ой передается в товарную контору, 3-й остается в делах станции.

В случае повреждения вагонов при маневровой работе и роспуске с горки в объеме текущего ремонта, оператор ПТО выписывает уведомление формы ВУ-23 М, в котором указывает, какого ремонта требует вагон, и составляет технический акт о повреждении вагона формы ВУ-25. Уведомление и акт предъявляются для подписи маневровому диспетчеру, который проставив время вручения уведомления, один экземпляр возвращает оператору ПТО, другой передает в СТЦ.

Старший оператор СТЦ вкладывает уведомление формы ВУ-23 М в перевозочные документы и направляет оператору СТЦ по учету вагонов, который составляет отчет о вагонном парке формы ДО-2. АКТ формы ВУ-25 передается руководству станции.

Накопительная ведомость на неисправные вагоны с указанием в ней номера поезда, в составе которого прибыл вагон, назначения вагона, веса груза, времени поступления на данный путь ведется по соответствующим путям в АСУ СС оператором СТЦ посредством ввода соответствующих сообщений (для учета неисправных вагонов на станции).

В случае отцепки вагона, следующего по групповому документу, старший оператор СТЦ составляет акт общей формы ГУ-23 (ГУ-23ВЦ) в трех экземплярах

рах, один из которых остается в СТЦ, второй пересылается в товарную контору вместе с заявкой на составление досылочного документа, третий передается оператору СТЦ по отправлению вместе с перевозочными документами.

В групповой накладной делается отметка о причине отцепки, количестве отцепленных вагонов; данные заверяются штемпелем станции. Если документы на неисправные вагоны находятся в пакете, то он пересылается в товарную контору.

Маневровый диспетчер, получив уведомление формы ВУ-23М, обязан проинструктировать составителя поездов, старшего регулировщика скорости движения вагонов и дежурного со горке о порядке производства маневровой работы с данным вагоном.

Запрещается производить маневры толчками и распускать с горки вагоны, если в уведомлении формы ВУ-23 М сделана об этом отметка. Указанный подвижной состав и вагоны с ограниченной скоростью передвижения менее 10 км/час при подаче в ремонт или под перегруз и исправление должны сопровождаться старшим осмотрщиком вагонов или старшим приемщиком поездов.

ДСПГ дает задание оператору поста централизации МВ на приготовление маршрута и сообщает старшему регулировщику скорости движения вагонов номер пути, на который будет следовать отцеп, и убедившись в правильности приготовления маршрута и нахождении регулировщика скорости движения вагонов на пути докладывает об этом дежурному по станции поста ЭЦ.

Перед дачей указания на отцепку вагона ДСП и ДСПГ по парковой оповестительной связи оповещают работающих на путях людей о движении отцепа и принятии мер предосторожности.

ДСП по парковой оповестительной связи дает указание составителю поездов на отцепку вагонов. По сигналу составителя поездов локомотивная бригада сжимает состав для толчка.

При неисправности парковой оповестительной радиосвязи отцепка таких вагонов через центральную горловину производится только путем осаживания с включенными автотормозами.

Приемосдатчик принимает вагоны, проверяет наличие и исправность пломб. При их исправности мастер ВЧД в журнале подачи вагонов расписывается о сдаче, а приемосдатчик о приеме вагонов в исправном состоянии с указанием времени приема вагонов. В случае обнаружения вагонов с нарушенной пломбой оформляется акт общей формы ГУ-23 (ГУ-23 ВЦ) в трех экземплярах. Один экземпляр вручается мастеру ВЧД, второй экземпляр вкладывается в перевозочные документы, третий остается в делах станции.

На отремонтированные вагоны работниками ВЧД составляется уведомление формы ВУ-36 М. Один экземпляр остается у мастера ПТО, второй передается старшему оператору СТЦ. Экземпляры формы ВУ-36 М подписываются работником ВЧД и приемосдатчиком с указанием времени выхода вагона из ремонта.

После устранения технических или коммерческих неисправностей и получения формы ВУ-36 М приемосдатчики должны немедленно сообщить об

этом старшему оператору СТЦ, который дает письменный наряд маневровому диспетчеру с указанием на графике исполненного движения о необходимости уборки данных вагонов.

Убираемые вагоны списываются с природы, составляется натурный лист и сортировочный листок, согласно которому производится расформирование данной группы вагонов. Второй экземпляр натурального листа передается оператору по учету вагонов для перевода этих вагонов из нерабочего парка в рабочий. Уведомление формы ВУ-36 М соединяется старшим оператором СТЦ с уведомлением ВУ-23 М и вкладывается в перевозочные документы.

Маневровый диспетчер обязан вести непрерывный учет и контроль за наличием и продвижением груженых и собственных вагонов, отцепленных по техническим и коммерческим неисправностям и принимать меры по ускорению их отправления.

4.2 Работа с вагонами, требующими проверки, исправления погрузки или перегруза

Пункт коммерческого осмотра находится в ведении начальника станции. В каждой системе работой ПКО руководит освобожденный бригадир. Работа ПКО осуществляется в четыре смены, в каждой из которых работой ПКО руководит старший приемщик смены.

Приемщик поездов на смотровой вышке или приемщики поездов при приеме поезда на ходу, обнаружив в прибывающих на станцию поездах вагоны, требующие проверки, исправления погрузки или перегруза немедленно передают старшему приемщику смены номера вагонов и вид брака, который составляет акты общей формы ГУ-23 и пересылает их в СТЦ.

В случае обнаружения коммерческого брака, угрожающего безопасности движения или сохранности перевозимых грузов, которые устранить своими силами за время стоянки поезда не возможно, старший приемщик группы уведомляет старшего приемщика смены о необходимости отцепки вагона, который сообщает об этом ДСЦ и ДСПО.

Старший приемщик группы лично дает письменную заявку маневровому диспетчеру на отцепку вагона с коммерческим браком.

Заявка составляется в двух экземплярах, первый из которых вручается маневровому диспетчеру, второй остается у старшего приемщика

В случае если при движении по путям станции отцепляемый вагон угрожает безопасности движения поездов и сохранности перевозимого груза, старший приемщик принимает меры к дополнительному креплению груза и дает ограничение скорости.

Старший приемщик лично контролирует фактическую отцепку вагонов. Маневровый диспетчер, получив письменную заявку от старшего приемщика на отцепку вагона по коммерческой неисправности, дает указание составительской бригаде на отцепку вагона.

При передаче указания на выполнение отцепки по технической или коммерческой неисправности маневровый диспетчер инструктирует маневровую

бригаду об особенностях передвижений отцепляемых вагонов, способах производства маневров.

Старший приемщик регистрирует коммерческий брак в «Книге регистрации коммерческих неисправностей» (форма ГУ-98), в которой указывает дату, номер поезда, наименование парка и номер пути, номер вагона, станцию погрузки и формирования, наименование груза, код коммерческой неисправности, а также отметку об устранении неисправности. Приемщики поездов берут в СТЦ данные на отцепляемый вагон и оформляют акт общей формы ГУ-23 в трех экземплярах. Первый экземпляр акта общей формы передается в бюро розыска для передачи оперативного донесения, второй экземпляр вкладывается в перевозочные документы оператором СТЦ, третий экземпляр остается в архиве станции для учета.

Все акты общей формы, составленные на не сохранность перевозимых грузов, а также и другие браки, оформленные до 18 часов должны быть в тот же день, но не позже 19 часов сдаваться в бюро розыска станции для своевременной дачи оперативных донесений.

Отцепленные вагоны подаются согласно заявке под перегруз, исправление. Проверку маневровым локомотивом станции.

Все перегрузы, проверки, исправления на открытом подвижном составе и в крытых вагонах производятся силами и средствами МЧ. Руководит работой по перегрузу из вагона в вагон, исправлению погрузки и проверке наличия груза старший приемосдатчик грузового фронта, куда подан вагон.

При обнаружении течи нефтепродуктов и других грузов из цистерн приемщик поездов немедленно уведомляет об этом маневрового диспетчера, ДСПО и старшего приемщика смены. Маневровый диспетчер через оператора ПТО вызывает работников для устранения течи.

Вагоны с течью погрузочно-разгрузочных устройств отцепляются на обесточенный путь, где неисправность устраняют работники ПТО в присутствии старшего приемщика.

При обнаружении течи котла цистерны, по заявке старшего приемщика поездов, маневровый диспетчер немедленно отдельным локомотивом подает цистерну для слива. Место подачи и слива согласовывается со старшим оперативным приемосдатчиком. Работники ВЧД на данную цистерну выдают уведомление формы ВУ-23 М.

Перекачка и слив грузов из цистерн производится по договору с руководителями предприятий, в зависимости от рода груза. На подъездных путях этих предприятий под контролем приёмосдатчика станции.

Вагоны с коммерческими браками, загруженные номенклатурными грузами без признаков хищения грузов пломбируются, устраняется доступ к грузу, оформляется акт формы ГУ-23 и отправляются до станции назначения с комиссионной выдачей груза.

Для наложения контрольных пломб на вагоны и контейнера, у приемщиков поездов имеются пломбировочные тиски, которые хранятся под замком в

помещении приемщиков поездов, для чего ведется книга пломбирования, в которой записывается время взятия и сдачи тисков с последующими подписями.

Номера вагонов и контейнеров, опломбированных приемщиками поездов станции, записываются в книгу пломбирования вагонов установленным порядком.

После исправления или перегруза в вагонном листе делается отметка о правильности погрузки и крепления грузов старшим приемосдатчиком и мастером МЧ. При перегрузе выписывается новый вагонный лист.

На все вагоны, поданные под перегруз, исправление и проверку грузов, приемосдатчики выписывают памятку приемосдатчику ГУ-45 на ответственный простой МЧ, с росписью приемосдатчика и мастера МЧ. До производства погрузочно-выгрузочных работ по исправлению и проверке груза оформляется акт общей формы ГУ-23 на комиссионное определение объема работ в тоннах, который удостоверяется подписью старшего приемосдатчика и мастера МЧ.

На выполненный объем работ, приемосдатчиком оформляется наряд формы ТУ-14 с указанием начала и окончания работ по каждому вагону, к которому прикладывается акт общей формы на отцепку вагонов и акт общей формы на определение объема работ.

При оформлении наряда формы ТУ-14 на перегруз прикладывается только уведомление формы ВУ-23 М.

Наряд на выполненные работы удостоверяется подписями старшего приемосдатчика, мастера и бригадира МЧ, начальника грузового района.

В случае исправления погрузки или перегруза груза в пути следования срок доставки удлиняется на время производства этих работ, о чем на обороте накладной в графе «Время выгрузки груза средствами железной дороги» делается отметка «вагон задержан из-за исправления (перегрузки) на ... суток». Накладная удостоверяется подписью начальника станции и проставлением календарного штампа.

Маневровый диспетчер постоянно контролирует подачу вагонов с коммерческими неисправностями к местам производства работ по их устранению, не допуская накопления таких вагонов в сортировочных парках.

4.3 Технология работы при обнаружении разъединения вагонов и документов

4.3.1 Технология работы с вагонами без документов

В штате СТЦ имеются старшие операторы СТЦ, занимающиеся розыском вагонов без документов и документов без вагонов.

При обнаружении вагона без документа вы прибывшем на станцию поезде оператор СТЦ (по прибытию или на транзите) проверяет натурный лист поезда, устанавливает наличие вагона в натурном листе и отсутствие прицепок или отцепок в пути следования. После этого дает задание старшему приемщику поездов ПКО проверить наличие груза и пломб на вагоне, выяснить наименование, маркировку или другие реквизиты груза. Убедившись, что документ дей-

ствительно не прибыл, оператор на станции составляет акт общей формы. В котором указывает номер, дату, время прибытия, станцию формирования поезда, номер вагона, наличие контрольного бланка ДУ-81 на пакете с документами и станцию его наложения, если вагон в натурном листе не значится, указываются номера соседних вагонов и др.

В натурном листе вагон размечается без документа, а если груз неизвестен, добавляется отметка осторожно.

После этого акт формы ГУ-23 передается старшему оператору СТЦ по розыску и сообщается заместителю начальника станции по оперативной работе (ДСЗ) о прибытии вагона без документа.

Старший оператор СТЦ по розыску (на основании акта общей формы на прибытие вагона без документа) дает розыскную телеграмму в адрес станции формирования и станций пути следования, в которой указывает:

- дату;
- обстоятельства обнаружения вагона без документов;
- номер вагона;
- род груза;
- сведения о пломбах.

В течение 12 часов им составляется сообщение 3291 и передается в ИВЦ. Старший оператор СТЦ по розыску составляет рапорт, подбирает документы (натурный лист, телеграмму, акт общей формы) и передает их в розыскное бюро.

В бюро розыска составляется коммерческий акт, делается запись об этом в книге без документных грузов формы ГНУ-1 и принимаются меры к установлению принадлежности груза (вагона, контейнера, мелкой отправки).

О найденном грузе без документов телеграфом извещаются:

- станция формирования поезда, в составе которого прибыл груженный вагон без документов;
- станция пакетирования документов, указанная на контрольном бланке формы ДУ-81, если она не соответствует станции формирования поезда;
- станция, пломбы которой наложены на вагоне;
- станция отправления согласно железнодорожной маркировке;
- станция, составившая вагонный лист на груз, который прибыл на открытом подвижном составе или в вагоне без пломб;

Если, несмотря на принятые меры, принадлежность бездокументного вагона не установлена, необходимо комиссионно вскрыть вагон и проверить: нет ли внутри него каких-либо документов или других данных, указывающих, откуда и куда следует груз.

Вскрытие вагона, а также пломбирование его после проверки выполняет приемосдатчик в присутствии начальника грузового района и зам. начальника станции. Результаты вскрытия оформляются актом общей формы и заносятся в разделы «Е№» и «Ж» коммерческого акта.

В случае предположения о наличии скоропортящегося груза, вагон вскрывается немедленно.

При установлении принадлежности груза, вагон без документа отправляются на станцию назначения по досылочным документам, к которым прилагается коммерческий акт (второй экземпляр) и одновременно уведомляется об этом станция назначения и станция, допустившая засылку вагона.

Если принятые меры не позволяют установить маршрут следования без документного вагона, груз по разрешению начальника грузовой службы дороги передается установленным порядком в соответствии "Правилами перевозки грузов" другой организации.

Для установления принадлежности без документного собственного вагона, не имеющего трафарета приписки, необходимо обратиться в АСУУП указав номер вагона.

4.3.2 Технология работы при обнаружении документов без вагона

Оператор на станции при проверке состава по прибытию, обнаружив перевозочный документ без вагона, внимательно проверяет натурный лист станции формирования поезда (внесен ли вагон в натурный лист, между какими документами он находится). Особенное внимание обращается на документ и вагон, если они поступают с разницей в нумерации одной или нескольких цифр.

Если по всем признакам документ не принадлежит этому вагону, то оператор СТЦ составляет акт общей формы и сообщает об этом старшему оператору СТЦ по розыску, который на основании акта общей формы дает розыскную телеграмму, передает в ДВЦ сообщение 3291, затем составляет рапорт, сообщает ДСЗ и передает документы в розыскное бюро.

Бюро розыска составляет коммерческий акт и ведет розыск вагона. Составленный коммерческий акт и второй экземпляр вместе с документами на вагон отправляется почтой на станцию назначения.

Направляется телеграмма в адрес:

- станции формирования поезда или станции формирования сборного вагона;
- станции, наложившей пломбы на сборный вагон, с которым прибыли документы без груза;
- станции отправления вагона;
- группы централизованного розыска груза ОАО «РЖД».

При получении документа по почте с коммерческим актом станция ведет розыск груза.

При получении документа по почте без коммерческого акта агент бюро розыска станции обязан оформить коммерческий акт на документ без груза, после чего вести.

При поступлении груза по досылочным документам, груз объединяется с основным документом, выдача груза производится по основному документу.

Перевозочные документы пересылаются по почте заказным письмом с перечислением всех наименований и номеров, вложенных в пакет документов. На пакете делают надпись: "Перевозочные документы".

Пакет с такими документами регистрирует в специальной книге и на нем проставляют штемпель станции, досылающей документы.

Если установлено, что груз на станцию назначения не прибыл, то о результатах розыска запрашивается станция, ответственная по коммерческому акту за допущенную утрату или засылку груза и организуется розыск в соответствии инструкции по розыску грузов на железных дорогах.

Если в результате розыска установлено, что груз выдан на другой станции или утрачен в пути, документы проводят по отчету выдачи по получении сообщения об этом. В дорожной ведомости делается соответствующая отметка об утрате или выдаче груза.

Станция, на которой утрачен или реализован груз, дает об этом телеграмму в адрес станции назначения.

Если груз в пути следования утрачен или передан (реализован), станция обязана выслать управлению дороги назначения копию коммерческого акта и акта передачи груза. О дате высылки копии актов делается отметка в первом экземпляре коммерческого агента, высылаемого в управление дороги.

5 Организации работы СТЦ при перевозке опасных грузов

Операторы СТЦ, в дополнение к установленным общим обязанностям и возложенной на них ответственности, при организации работы с вагонами загруженными опасными грузами, должны, руководствуясь сведениями, содержащимися в перевозочных документах и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, своевременно информировать маневрового диспетчера о нормах прикрытия вагонов с опасными грузами при постановке их в составы поездов, режимах роспуска с горки таких вагонов, необходимости охраны некоторых опасных грузов работниками ФГП ВО. При этом должны обязательно сверяться содержащиеся в сортировочном листке данные об ограничениях в работе с вагонами, загруженными опасными грузами, с данными, содержащимися в перевозочных документах. Особое внимание необходимо обращать на наличие или отсутствие штампов в перевозочных документах (накладной) «**ВМ**», «**Особо опасно**», **ВМ № ...**», «**Спускать с горки осторожно**» (для вагонов с ВМ такой штамп не ставится) или «**Не спускать с горки**», а также «**Прикрытие**».

Операторы СТЦ обеспечивают передачу маневровому диспетчеру информации, необходимой для того, чтобы вагоны с опасными грузами не были поставлены в грузопассажирские поезда за исключением случаев, предусмотренных разрешением начальника железной дороги, а вагоны с опасными грузами и цистерны из-под сжиженных газов не были поставлены в людские поезда. При постановке вагонов с опасными грузами в воинские людские поезда операторы СТЦ руководствуются Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам и специальными положениями ОАО РЖД.

Кроме того, операторы СТЦ должны обеспечить контроль за тем, чтобы вагоны с ВМ не были поставлены в поезда:

- пассажирские и почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, воинских караулов и команд Министерства обороны РФ и Министерства внутренних дел РФ, других государственных организаций и нарядов ведомственной охраны железных дорог);
- людские, а также имеющие в составе (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, занятых личным составом эшелона);
- спаренные;
- с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших степеней; боковой четвертой и больших степеней негабаритности;
- превышающую длину, установленную графиком движения поездов.

Также должен быть обеспечен контроль соблюдения требований о запрещении постановки вагонов с ВМ с условными номерами, указанными, в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны, загруженные:

- сжатыми и сжиженными газами (класс 2);
- легковоспламеняющимися жидкостями (класс 3);

- легковоспламеняющимися твердыми веществами, самовозгорающимися веществами и веществами, выделяющими воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой, а также влагой воздуха (класс 4);
- окисляющимися веществами и органическими пероксидами (класс 5);
- ядовитыми веществами (подкласс 6.1).

На основании информации старшего оператора СТЦ маневровый диспетчер заполняет бланк письменного наряда на выполнение любых маневровых передвижений вагонов с ВМ. при расформировании с сортировочной горки состава, в котором есть вагоны, загруженные ВМ, формой такого наряда является сортировочный листок.

Старший оператор СТЦ лично вручает перевозочные документы на сборные поезда, в составе которых имеются вагоны загруженные ВМ.

6 Заполнение натурального листа

Натурный лист поезда (*натурка*) — основной технологический документ, используемый для организации процесса обработки вагонопотоков на станциях железных дорог. Является первоисточником для учета наличия вагонов на железнодорожных станциях и создания вагонной модели.

По отправлении поезда со станции оператор при дежурном по путям вводит в ЭВМ сообщение об отправлении поезда.

На каждый сформированный поезд станция составляет натуральный лист формы ДУ-1

Натурный лист является первоисточником для:

- учета наличия вагонов на станциях;
- определения вагонооборота;
- учета перехода поездов, вагонов и контейнеров с дороги на дорогу;
- заполнения маршрута машиниста о массе состава и условной длине поезда;
- передачи информации о подходе поездов и грузов;
- розыска грузов.

Для обработки натуральных листов на ЭВМ в форме ДУ-1 предусмотрены данные в виде цифрового или алфавитно-цифрового кода. Число знаков в каждой графе должно соответствовать заданному числу нулей.

На станциях формирования натуральный лист составляется не менее, чем в трех экземплярах.

Первый экземпляр вкладывается в пакет с перевозочными документами, второй вручается машинисту, третий остается в делах станции и используется для учета работы и передачи информации.

Натурный лист, составленный на станции формирования (первый экземпляр), должен следовать с поездом до станции назначения или расформирования.

Натурный лист должен составляться четко, ясно, без исправлений, с заполнением всех граф. Номера вагонов должны быть записаны в последовательности, совпадающей с фактическим расположением вагонов в поезде. Очень важным условием является правильность подсчета итоговых данных. Подписывает его ответственное лицо — дежурный по станции, дежурный по парку отправления или оператор СТЦ по обработке поездной информации. Подпись и фамилия должны быть разборчивыми и заверены штампом станции.

При составлении натурального листа с использованием вычислительной техники следует руководствоваться действующей инструкцией по составлению натурального листа поезда, в которой детально изложен:

- порядок заполнения сведений о грузовом поезде;
- порядок заполнения сведений о вагонах;
- порядок заполнения сведений итоговых данных;
- порядок заполнения натурального листа пассажирского поезда.

Номер поезда в натурном листе заполняется в соответствии с тем номером, который указан в журнале движения поездов формы ДУ-3. Если в поезде имеются вагоны со взрывчатыми веществами, то к номеру поезда добавляются буквы ВМ (2001ВМ), для тяжеловесных поездов – буква Т, длинно-составных – Д, соединенных — СП и т.д.

В графах «Станция формирования» и «Станция назначения» указывается название станции и первые 4 знака кода станции по единой сетевой разметке.

Телеграмма-натурный лист грузового поезда (ТГНЛ) является основным информационным сообщением, передаваемым в ЭВМ и служащим для подготовки полного натурального листа грузового поезда.

При подготовке ТГНЛ на ЭВМ порядок контроля и ее содержание определяются "Требованиями к содержанию контроля телеграмм-натурных листов грузовых поездов, передаваемых в ЭВМ".

Телеграмма-натурный лист включает сведения о поезде в целом и о каждом вагоне.

Сведения о поезде в целом оформляются в виде служебной фразы сообщения. Непосредственно за признаком начала сообщения "(:" указывается код сообщения "02" и затем через пробелы, остальные данные служебной фразы в том порядке, как это предписано структурой сообщения. Обязательными в служебной фразе для передачи в ЭВМ являются первые 11 данных. Код графы "Маршрут", отличный от "0", подлежит обязательной передаче. Сведения об условной длине, массе брутто, коде прикрытия, индексе негабаритности и живности передавать необязательно, так как они рассчитываются ЭВМ по сведениям о вагонах. При этом, необязательные данные рассчитываемые ЭВМ могут быть переданы нулевыми.

Сведения о каждом вагоне оформляются в виде отдельной информационной фразы и должны полностью соответствовать графам натурального листа поезда. Передаются и прочеркнутые волнистой линией данные, если имеются ненулевые значения в последующих графах натурального листа. Передача каждой информационной фразы производится до последнего значащего показателя включительно с разделением их пробелами. При отсутствии отдельных сведений о вагонах в соответствующих позициях передаются нули. По окончании строки сведений о вагоне переход к следующей строке производится действиями разделителя фраз ВкПс (возврат каретки, перевод строки). Последняя информационная фраза со сведениями о вагоне оканчивается признаком конца сообщения "):".

Для сокращения объемов передаваемой информации по вагонам допускается использование служебных символов Щ1, Щ2 и "" (апостроф).

Символ Щ1 служит для пропуска нулевых или повторяющихся по сравнению с предыдущим вагоном значений граф: "Масса груза в тоннах", "Станция назначения вагона", "Код груза", "Код получателя" в случае, если вагоны порожние. Кроме того, проставляя символ Щ1, можно опускать значения граф: "Станция назначения вагона", "Код груза", "Код получателя", если первый знак

показателя графы "Особые отметки" - "Маршрут, нерабочий парк" имеет значение "2 - 8".

Символ Щ2 служит для пропуска нулевых значений графы "Особые отметки" - второго знака ("Код прикрытия") и третьего знака ("Негабаритность, живность, ДБ, НГ"), граф "Количество ЗПУ (пломб)", "Количество контейнеров", "Выходная пограничная станция", "Тара вагона".

Символ "" - определяет буквенное или буквенно-цифровое примечание и заменяет собой использование совокупности символов Щ1 и Щ2.

Например, строки ТГНЛ

01 27202301 22 030 320007 62019203 3500 000 0 0000 000000 000 ПРВ

02 27202319 22 032 320007 62019203 3500 000 0 0000 000000 000 ПРВ

можно передавать:

01 27202301 22 030 320007 62019203 3500 0Щ2 ПРВ

02 27202319 22 032 Щ1 Щ2 ПРВ

Или:

01 27202301 22 030 320007 62019203 3500 ' ПРВ

02 27202319 22 032 ' ПРВ

При обнаружении ошибок во время передачи ТГНЛ исправление их возможно с помощью символов "=", "?", "(":". Знак "=" (равно) служит для отмены ошибочного значения любой фразы и наносится сразу после ошибочной графы до нанесения пробела, отменяя нанесенную до него информацию вплоть до предыдущего пробела. После этого знака передается верное значение исправленной графы.

Знак "?" (вопрос) отменяет всю строку и проставляется до нанесения разделителя фраз ВкПс. В этом случае передача строки повторяется.

Знак "(:" (скобка, двоеточие) служит для отмены ошибочного сообщения, когда конец сообщения еще не нанесен. В этом случае сообщение нужно передавать сначала.

После подготовки ТГНЛ передается в ЭВМ того ВЦ, к которому прикрепена станция в соответствии с технологией передачи информации, принятой на дороге. Данная ЭВМ, приняв и обработав ТГНЛ, обеспечивает расчет итоговой части натурального листа, справки для заполнения маршрута машиниста и других поездных документов.

Кроме того, ЭВМ обеспечивает передачу натурального листа в адрес любой станции, предусмотренной технологией передачи информации.

ТГНЛ, передаваемые из ВЦ, должны строго соответствовать положениям настоящей Инструкции. В них в отличие от ТГНЛ, передаваемых со станций в адрес ВЦ, служебная фраза должна всегда содержать 17 данных, в информационных фразах запрещается использование Щ1 и Щ2 и обязательно указываются ненулевые сведения для всех вагонов, начиная с графы "Маршрут, нерабочий парк" и кончая графой "Примечание". Для вагонов маршрутов, групп вагонов, следующих по одной накладной, и сцепов вагонов полную строку сведений достаточно указывать у первого и последнего вагонов.

Номер рефрижераторной секции достаточно указывать в графе "Примечание" у первого вагона секции, а номер маршрута - у первого вагона маршрута со свободной графой "Примечание". Разрешается также опускать данные, прочеркиваемые в форме ДУ-1 волнистой вертикальной линией.

6.1 Общие положения по составлению натурального листа поезда

При оформлении натурального листа на пересылку вагонов резерва железнодорожных администраций целыми составами ручным способом отметка РЕЗ делается в верхнем правом углу натурального листа.

Род и осность грузовых вагонов, имеющих в номере менее 8 знаков, указывается в графе "Примечание" следующими цифровыми кодами:

Пассажирский 4-осный вагон	04
Крытый 4-осный вагон	24
Платформа 4-осная	44
Полувагон 4-осный	64
Полувагон 6-осный	66
Полувагон 8-осный	68
Цистерна 4-осная	74
Цистерна 6-осная	76
Цистерна 8-осная	78
Изотермический 4-осный вагон	84
Грузовой 4-осный вагон рефрижераторной секции	87
Служебно-технический вагон рефрижераторной секции	88
Прочий 4-осный вагон	94
Прочий 6-осный вагон	96
Прочий 8-осный вагон	98

Ненулевые сведения в графах "Особые отметки", "Количество ЗПУ (пломб)", "Количество контейнеров", "Выходная пограничная станция", "Тара вагона", "Примечание" (за исключением номеров маршрутов, сцепов и рефрижераторных секций) должны проставляться для каждого вагона.

6.2 Порядок заполнения итоговых данных

Раздел "Итоговые данные" натурального листа поезда заполняется на основании данных раздела со сведениями о вагонах.

В строке "Осей - всего" - указывается общее число осей подвижного состава в поезде.

В строке "Количество груженых вагонов по дорогам назначения" последовательно указывается количество груженых вагонов назначением на соответствующую дорогу. Запись производится в следующей последовательности: буквенный код дороги и через тире - количество груженых вагонов, например, Окт-01.

Количество груженых вагонов по дорогам назначения подсчитывается на основании кодов станций назначения вагонов.

Сведения о составе поезда по родам подвижного состава отражаются в соответствии с данными графы "№ вагона". Для вагонов инвентарного парка род вагона определяет 1-й знак. Распределение "прочих вагонов" по специализации осуществляется по 2-му и 3-му знакам номера. При оформлении натурального листа на ЭВМ род и осьность вагона определяется по его номеру.

По каждому роду подсчитывается количество 4-осных вагонов, а по полувагонам, цистернам и прочим - также 8-осных вагонов. По прочим вагонам, кроме того, подсчитывается количество 6-осных вагонов, а по цистернам - количество цистерн инвентарного парка.

Осьность определяется по номеру вагона, согласно действующей системе нумерации вагонов.

Подсчет производится по каждому роду вагонов отдельно по грузеным и порожним вагонам рабочего парка и отдельно по вагонам нерабочего парка.

При заполнении в графе "Прочие, всего" сведений о 6-осных и 8-осных вагонах в числителе указывается количество 6-осных вагонов, а в знаменателе - количество 8-осных вагонов с включением в них транспортеров с количеством осей более восьми. При этом транспортер сцепного типа независимо от количества включенных в него промежуточных платформ при подсчете количества вагонов принимается за единицу.

В строке "Итого" указывается общее количество вагонов рабочего и нерабочего парка.

В строке "Кроме того, физических единиц" указывается количество пассажирских вагонов и отдельно локомотивов в недействующем состоянии, машин, механизмов и вагонов, следующих как "груз на своих осях". Эти категории в наличии вагонного парка не учитываются. Вагоны, следующие как "груз на своих осях", включаются в графу "Недействующих локомотивов, механизмов и др."

При этом каждая секция недействующего многосекционного локомотива принимается за единицу.

В строке "Масса поезда в тоннах" указывается отдельно масса тары, масса поезда нетто и брутто в целых числах с округлением подсчитанных значений в большую сторону.

Масса тары вагонов при составлении натурального листа вручную определяется по таблице массы тары и условной длины подвижного состава и данных графы "Тара вагона".

В массу тары дополнительно включается: для грузеных живорыбных вагонов - масса воды 24 т на физический вагон; для вагонов, загруженных съемными перевозочными приспособлениями (хлебными и овощными щитами, стандартными металлическими стяжками, поддонами и т.д.), направляемых по регулировке по пересылочным ведомостям формы ГУ-33, масса приспособлений - 7 т на физический вагон.

Масса тары пассажирских вагонов принимается в соответствии с таблицей:

Таблица 6.1 – Масса тары пассажирских вагонов

4-й знак номера вагона	Тип пассажирского вагона	Масса, т	
		без пассажиров и багажа	с пассажирами и багажом
0	Мягкий и мягко-жесткий	58	60
1	Купейный	52	56
2	Жесткий открытый	51	56
3	Межобластной	48	57
4	Почтовый и банковский	54	56
5	Багажный и почтово-багажный	47	65
6	Ресторан	63	69
7	Служебно-технический	55	56
8	Спецвагон других министерств и ведомств	55	56

Длина в условных единицах для всех типов пассажирских вагонов - 1,75.

Масса нетто поезда подсчитывается по данным графы "Масса груза в тоннах" раздела сведений о вагонах, а масса брутто - суммированием данных граф "Тара" и "Нетто" итогового раздела. При этом код массы груза 001 вагонов, загруженных съемными перевозочными приспособлениями (хлебными и овощными щитами, стандартными металлическими стяжками, поддонами и др.), направленными по пересылочным ведомостям ГУ-33, в массу нетто поезда не учитывается.

В строке "Условная длина поезда" указывается длина поезда в целых числах. Единицей условной длины принят универсальный четырехосный полувагон длиной по осям сцепления автосцепок 13920 мм.

По вагонам, для которых в графе "Примечание" проставлен код рода и осности, при подсчете массы тары и условной длины поезда принимаются максимальные их значения для данного рода вагона.

В строке "Количество контейнеров" указывается общее количество контейнеров (груженых и порожних) в физических единицах с выделением среднетоннажных и крупнотоннажных. Наличие груженых и порожних контейнеров определяется подсчетом данных этой графы, а общее их количество - суммированием итоговых данных в целом по всему поезду.

6.3 Порядок заполнения натурального листа пассажирского поезда

На пассажирский поезд на станциях его формирования и оборота составляется натуральный лист формы ДУ-1Л в трех экземплярах. Первый экземпляр вручается машинисту локомотива, второй вместе с документами на прицепные вагоны - начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда, третий экземпляр остается на станции.

В пути следования при смене локомотивных бригад машинист, прибывший с поездом, передает натуральный лист новой локомотивной бригаде, а при смене локомотивов - проводнику головного вагона для последующей передачи его машинисту прицепляемого локомотива.

Все изменения в составе пассажирского поезда в пути следования вносит в натурные листы начальник (механик-бригадир) поезда.

В натурном листе формы ДУ-1Л в сведениях о поезде указываются номер поезда, дата и часы отправления, станция формирования (оборота состава) и станция назначения поезда.

Сведения о каждом вагоне заполняются путем натурального списывания с указанием номера вагона, тары, станции и дороги назначения вагона.

В графе "Тара вагона" указывается только тара вагона, масса которого не указана в таблице "Масса тары" и пассажирских вагонов.

По окончании записи данных о вагонах заполняются сведения о составе поезда.

Все пассажирские вагоны, пересылаемые в ремонт и из ремонта, а также резервом с поездами пассажирской нумерации, учитываются в числе "прочих" вагонов пассажирского парка.

При прицепке к пассажирскому поезду вагонов грузового парка сведения о них заносятся в натуральный лист формы ДУ-1Л с указанием общего количества вагонов по их родам. Кроме того, на прицепляемую группу вагонов грузового парка, о чем в ЭВМ передается соответствующее сообщение.

7 Общие требования охраны труда

В соответствии с рекомендациями по разработке государственных нормативных требований охраны труда, а также нормативными документами ОАО "РЖД" руководителем структурного подразделения организуется разработка и утверждается Инструкция по охране труда для оператора СТЦ (включая старшего оператора СТЦ) с учетом местных условий, должностных обязанностей.

К самостоятельной работе в должности оператора СТЦ допускаются:

- лица, достигшие возраста восемнадцати лет;
- имеющие среднее профессиональное (техническое) или среднее общее образование со стажем работы в должностях,
 - связанных с организацией перевозок на железнодорожном транспорте, не менее 2 лет;
 - прошедшие:
 - обязательный предварительный (при поступлении на работу) медицинский осмотр;
 - вводный и первичный инструктаж по охране труда и по пожарной безопасности;
 - стажировку по охране труда;
 - первичную проверку знаний требований охраны труда.

При перерыве в работе по профессии более 1 года оператор СТЦ до прохождения стажировки по охране труда должен изучить инструкцию по безопасности труда.

В процессе трудовой деятельности оператор СТЦ установленным порядком проходит:

- периодические медицинские осмотры (обследования);
- повторный инструктаж по охране труда (не реже одного раза в три месяца);
- внеплановый инструктаж по охране труда;
- пройти курсы повышения квалификации по профессии;
- очередную проверку знаний требований охраны труда.

Оператор СТЦ обязан соблюдать правила внутреннего трудового распорядка, установленные в структурном подразделении, знать свои права, обязанности и нести ответственность за их неисполнение или ненадлежащее исполнение в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации.

Для предотвращения охлаждения и обморожения при работе на открытом воздухе в холодный период года при низких температурах предусматриваются перерывы для обогрева. Продолжительность и порядок предоставления таких перерывов устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка или локальным документом по структурному подразделению. Микроклиматические параметры, при которых наружные работы следует прекратить, устанавливают местные органы власти по региону.

Оператор СТЦ должен знать в объеме должностных обязанностей:

- Трудовой кодекс Российской Федерации;

- правила внутреннего трудового распорядка;
 - действие на человека опасных и вредных производственных факторов, возникающих во время работы и меры по защите от их воздействия;
 - безопасные приемы выполнения работ;
 - инструкции и другие документы, устанавливающие должностные обязанности оператора СТЦ;
 - технико-распорядительный акт железнодорожной станции;
 - правила и инструкции по охране труда;
 - правила нахождения на железнодорожных путях;
 - требования электробезопасности, пожарной безопасности и производственной санитарии;
 - видимые и звуковые сигналы, обеспечивающие безопасность движения поездов, а также порядок ограждения возникшего на железнодорожном пути препятствия для движения поездов;
 - Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации;
 - Инструкцию по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации;
 - Инструкцию по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации;
 - правила приема, хранения, сдачи и конвертования перевозочных документов;
 - правила перевозок опасных грузов;
 - инструкцию по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов;
 - правила и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами;
 - места расположения первичных средств пожаротушения, хранения аптечки для оказания первой помощи;
 - способы оказания первой доврачебной помощи пострадавшим.
- Оператор СТЦ обязан:
- выполнять работу, входящую в его должностные обязанности и порученную руководителями железнодорожной станции и смены;
 - применять безопасные приемы при выполнении работ и технологических операций;
 - содержать в исправном состоянии и чистоте оборудование, радиостанцию, инструмент, спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты;
 - выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указывающих и предписывающих знаков, надписей, видимых и звуковых сигналов;
 - быть предельно внимательным в местах движения железнодорожного подвижного состава и автотранспорта;
 - проходить по территории железнодорожной станции по установленным маршрутам служебного прохода, тоннелям и переходам;

- соблюдать требования пожарной безопасности, обладать навыками использования противопожарного оборудования и инвентаря;
- знать и соблюдать меры безопасности и порядок, установленный технологической документацией;
- соблюдать обязанности работника в области охраны труда, установленные статьей 214 Трудового кодекса Российской Федерации, включающие в себя:
 - соблюдение требований охраны труда;
 - правильное применение средств индивидуальной и коллективной защиты;
 - прохождение обучения безопасным приемам выполнения работ и оказанию первой доврачебной помощи пострадавшим, инструктаж по охране труда, стажировку и проверку знаний требований охраны труда;
 - немедленное извещение своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, или об ухудшении своего здоровья, в том числе о проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления);
 - прохождение обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров.

В процессе работы на оператора СТЦ могут воздействовать следующие опасные и вредные производственные факторы:

- движущийся железнодорожный подвижной состав, транспортные средства;
- повышенный уровень шума;
- повышенная или пониженная температура воздуха;
- повышенная влажность и подвижность воздуха;
- повышенное значение напряжения электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека.

При работе на персональном компьютере на оператора СТЦ может воздействовать повышенный уровень электромагнитного излучения.

При возникновении аварийной ситуации оператор СТЦ может подвергаться воздействию опасных факторов взрыва, пожара, химических веществ.

Для предотвращения или уменьшения воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, а также для защиты от загрязнения руководитель структурного подразделения обеспечивает:

приобретение и выдачу за счет собственных средств оператору СТЦ сертифицированных средств индивидуальной и коллективной защиты (специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты) в соответствии с установленными нормами и организует контроль их применения оператором СТЦ.

Средства индивидуальной защиты (СИЗ), выдаваемые оператору СТЦ, должны соответствовать полу, росту, размерам, а также характеру и условиям выполняемой им работы.

В целях обеспечения своевременной стирки и химчистки специальной одежды, допускается выдавать оператору СТЦ два комплекта специальной одежды на удвоенный срок носки (порядок выдачи регламентируется распорядительным документом руководителя структурного подразделения).

Личную и рабочую специальную одежду, и обувь следует хранить раздельно в гардеробных шкафах.

В ходе эксплуатации средств индивидуальной защиты оператор СТЦ должен следить за их исправностью, содержать в чистоте и правильно применять средства индивидуальной и коллективной защиты.

Оператор СТЦ не допускается к выполнению работ без выданных ему в установленном порядке средств индивидуальной защиты, а также в неисправных, неотремонтированных и загрязненных СИЗ. Оператор СТЦ должен ставить в известность начальника станции о выходе из строя (неисправности) средств индивидуальной защиты.

Специальная одежда и обувь, выдаваемая оператору СТЦ, является собственностью ОАО "РЖД" и подлежит обязательному возврату по окончании срока носки, а также при увольнении или при переводе на другую работу, для выполнения которой выданные средства индивидуальной защиты не предусмотрены типовыми нормами.

Оператор СТЦ должен соблюдать следующие требования пожарной безопасности:

- курить в специально отведенных для этой цели местах, имеющих надпись "Место для курения", обеспеченных средствами пожаротушения и оснащенных урнами или ящиками с песком (определенных локальным документом по подразделению);

- эксплуатировать электробытовое оборудование, разрешенное руководителем структурного подразделения, в соответствии с инструкцией (паспортом) по его эксплуатации;

- не оставлять без присмотра включенные в сеть электронагревательные приборы.

Оператору СТЦ запрещается:

- пользоваться неисправным электрооборудованием; самодельным с незакрепленными и оголенными проводами электрооборудованием;

- пользоваться с поврежденной или потерявшей защитные свойства изоляцией электропроводки бытовыми электроприборами, выключателями, рубильниками, штепсельными розетками и другим электрооборудованием;

- пользоваться электроплитками, электрочайниками и другими электроприборами, не имеющими устройств тепловой защиты, без подставок из негорючих материалов;

- хранить взрывоопасные вещества, легковоспламеняющиеся и горючие жидкости в служебных помещениях;

- подходить с открытым огнем к подвижному составу, путевым машинам, легковоспламеняющимся материалам и емкостям с легковоспламеняющейся и горючей жидкостью.

В процессе работы оператор СТЦ должен соблюдать правила личной гигиены, санитарные требования при хранении и приеме пищи. Принимать пищу следует в столовых, буфетах или в специально отведенных для этого комнатах (местах), имеющих соответствующее оборудование. Перед едой оператор СТЦ должен тщательно вымыть руки водой с мылом. Оператору СТЦ следует пить кипяченую воду, хранящуюся в специальных закрытых бачках, защищенных от попадания пыли и других вредных веществ. Допускается использование бутылки кипяченой воды или некипяченой воды из хозяйственно-бытового водопровода при наличии разрешения центра государственного санитарно-эпидемиологического надзора.

При нахождении на железнодорожных путях оператор СТЦ должен:

- во время прохода по путям распределять свое внимание между перемещением движущегося подвижного состава и выполнением своих служебных обязанностей;

- проходить по специально установленным маршрутам служебного или технологического прохода;

- выполнять требования знаков безопасности и предупреждающей окраски, нанесенной на сооружения и устройства, обращать внимание на устройства и предметы, находящиеся на пути следования (предельные столбики, стрелочные переводы, водоотводные лотки и колодцы, устройства сигнализации, централизации и блокировки (далее - СЦБ), контактной сети, негабаритные места и другие препятствия);

- проходить вдоль железнодорожных путей по обочине пути или посередине междупутья, при этом следить за приближающимся подвижным составом; за предметами, выступающими за пределы очертания габаритов подвижного состава (открытые двери, борта вагонов, увязочную проволоку и др.)

- при приближении подвижного состава или во время маневровых передвижений своевременно отходить на безопасное расстояние, дожидаться проследования или остановки подвижного состава и после этого продолжить проход, заблаговременно перейти на обочину пути или в другое междупутье, чтобы не оказаться между одновременно движущимися по соседним путям подвижными единицами;

- не находиться в зоне негабаритного (опасного) места;

- оказавшись на пути следования поезда со скоростью движения до 140 км/ч, маневрового состава или локомотива, до их приближения (при расстоянии не менее 400 м) отойти в безопасное место (на обочину пути, середину междупутья), находиться на расстоянии не менее 2,5 метров от крайнего рельса пути, по которому движется подвижной состав;

- при нахождении на пути, смежном с маршрутом пропуска высокоскоростного поезда (более 140 км/ч), при сообщении дежурного по станции работа должна быть прекращена, необходимо отойти в сторону на расстояние не менее 5 метров от крайнего рельса пути;

– в случае нахождения в междупутье между движущимися по соседним путям поездами, локомотивами и другими подвижными единицами необходимо немедленно присесть (лечь) на землю в междупутье;

– переходить железнодорожные пути перпендикулярно оси пути (под прямым углом), предварительно убедившись, что в этом месте нет движущегося на опасном расстоянии подвижного состава (менее чем 400 метров), перешагивая через рельсы, не наступая на концы железобетонных шпал;

– при переходе пути, занятого стоящим подвижным составом, пользоваться исправными переходными площадками вагонов, предварительно убедившись в исправности поручней, подножек и пола площадки, отсутствии их обледенения, заснеженности;

– подниматься и сходить с переходной площадки вагона или локомотива (при наличии разрешения на проезд на локомотиве):

при полной остановке подвижного состава, держась за поручни, повернувшись лицом к вагону (локомотиву), предварительно осмотрев место схода и убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава по смежному железнодорожному пути и препятствий в междупутье или на обочине пути;

– обходить группы вагонов или локомотивы, стоящие на железнодорожном пути, на расстоянии не менее 5 м от автосцепки;

– проходить между расцепленными вагонами посередине разрыва, при наличии расстояния между автосцепками этих вагонов не менее 10 м;

– следить за показаниями светофоров, звуковыми сигналами, положением стрелочных переводов, предупреждающими знаками;

– выполнять требования знаков безопасности, видимых и звуковых сигналов;

– быть внимательным и осторожным при нахождении на путях при плохой видимости, сильных снегопадах, туманах и сильном шуме, создаваемом работающей техникой, проходящим подвижным составом, зимой, когда головные уборы ухудшают слышимость сигналов.

При нахождении на железнодорожных путях оператору СТЦ запрещается:

– переходить или перебегать железнодорожные пути непосредственно перед движущимся подвижным составом (локомотивом, мотовозом, дрезиной и др.) или сразу за прошедшим составом, не убедившись, что по соседнему железнодорожному пути не движется подвижной состав;

– пролезать (подлезать) под вагонами, залезать на автосцепки или под них, переходить пути по рамам вагонов;

– становиться или садиться на рельсы и концы шпал, балластную призму, напольные устройства;

– подниматься на подножки вагонов или локомотивов и сходить с них во время движения;

– находиться в междупутье при безостановочном движении поездов по соседним железнодорожным путям;

- переходить железнодорожные пути в пределах стрелочных переводов;
- наступать на электрические провода и кабели;
- находиться на территории железнодорожной станции (путях необщего пользования) в местах, отмеченных знаком "Осторожно! Негабаритное место", а также около "Опасных мест" при проследовании подвижного состава.

При нахождении на железнодорожных путях (подвижном составе) запрещается пользоваться сотовой и радиотелефонной связью, аудио- и видеоплеерами и другими устройствами, не предусмотренными технологическими процессами.

При выходе на железнодорожные пути станции из служебного здания (помещения), из-за подвижного состава, строений и сооружений, а также при сильном тумане, ливне, снегопаде, метели, которые затрудняют видимость и слышимость предупредительных сигналов, приближающегося подвижного состава: до перехода пути требуется предварительно убедиться в отсутствии движущегося (с обеих сторон) подвижного состава, а при приближении подвижной единицы следует остановиться и пропустить ее.

В темное время суток при выходе из помещения, перед приближением к железнодорожному пути для перехода необходимо остановиться и дождаться установления видимости окружающих предметов.

При нахождении на электрифицированных железнодорожных путях оператор СТЦ должен соблюдать следующие требования безопасности:

- не подниматься на опоры контактной сети, не приближаться самому или с помощью применяемых инструментов и приспособлений к находящимся под напряжением и неогражденным проводам или частям контактной сети на расстояние ближе 2 м, а к оборванным проводам, касающимся земли, - ближе 8 м;

- не подниматься на крышу вагона или локомотива, находящегося под контактным проводом;

- не прикасаться к оборванным проводам контактной сети и находящимся на них посторонним предметам, независимо от того, касаются они земли и заземленных конструкций или нет.

Оператору СТЦ запрещается:

- находиться при исполнении обязанностей в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения;

- прикасаться к оборванным и оголенным проводам, контактам и другим токоведущим частям электрооборудования;

- приступать к разовой (по заданию руководителя) работе, не связанной с прямыми обязанностями, без получения от руководителя инструктажа о мерах безопасности и приемах выполнения;

- допускать нахождение в служебных помещениях и на территории станции посторонних лиц, а также посторонних предметов;

- пользоваться в работе неисправным инструментом и инвентарем.

Оператор СТЦ должен хранить применяемый в работе инструмент и инвентарь в специально отведенных местах.

О каждом несчастном случае на производстве оператор СТЦ должен немедленно:

- сообщить руководителю смены или железнодорожной станции;
- оказать первую доврачебную помощь пострадавшему и принять меры к организации доставки его в лечебное учреждение;
- сохранить до прибытия руководителя железнодорожной станции обстановку на рабочем месте и состояние оборудования такими, какими они были в момент случая (если это не угрожает жизни и здоровью окружающих работников и не приведет к аварии).

При обнаружении нарушений Инструкции по охране труда, а также о ситуациях, создающих опасность для жизни людей или являющихся предпосылкой к аварии, оператор СТЦ должен немедленно сообщить об этом руководителю смены или железнодорожной станции.

Знание и выполнение требований правил и инструкций по охране труда являются служебной обязанностью оператора СТЦ.

7.1 Требования безопасности перед началом работы

Рабочей зоной оператора СТЦ является территория железнодорожной станции (маршруты служебного прохода, междупутья и обочины пути железнодорожной станции), санитарно-бытовое и служебные помещения (согласно технологии выполняемой работы и должностных обязанностей). Рабочая зона определяется в инструкции по охране труда подразделения.

Перед началом работы оператор СТЦ должен:

- проверить исправность своей специальной одежды и обуви, сигнального жилета со световозвращающими накладками и логотипом структурного подразделения и надеть ее;
- застегнуть спецодежду на все пуговицы, заправить свободные концы одежды так, чтобы они не свисали и не стесняли движения;
- надеть сигнальный жилет поверх одежды, полностью застегнуть;
- освободить карманы от посторонних предметов с острыми концами, краями, оставить в бытовом помещении мобильный телефон;
- проверить при наличии (согласно технологическому процессу) исправность радиостанции, фонаря, состояние освещения;
- убедиться при внешнем осмотре в целостности корпуса фонаря и светопропускающего стекла, а также проверить работу его выключателя;
- получить информацию о расположении подвижного состава на путях станции на момент принятия смены, необходимые распоряжения об особенностях работы с учетом погодных условий, установить последовательность выполнения операций и согласовать действия с оператором СТЦ, назначенным старшим в смене (руководителем смены);
- ознакомиться с планом предстоящей работы и доложить руководителю смены о приеме дежурства.

Головной убор при работе не должен ухудшать слышимость звуковых сигналов. Спецодежду и спецобувь оператор СТЦ не должен снимать в течение

всего рабочего времени. При работе оператор СТЦ должен иметь служебное удостоверение, талон предупреждения по охране труда.

В холодный период года при сильных морозах оператору СТЦ следует до выхода из помещения смазать открытые участки тела специальной мазью или кремом от обморожения, а также прикрыть лицо шарфом и использовать рукавицы утепленные. Спецобувь не должна стеснять стопы ног.

На станциях, имеющих автоматизированные рабочие места, оборудованные персональными компьютерами и видеодисплейными терминалами (ВДТ), к работе допускаются операторы СТЦ, прошедшие первичный инструктаж по инструкции по охране труда при работе с ПК и ВДТ.

Перед началом работы на персональных компьютерах и видеодисплейных терминалах оператор СТЦ должен проверить состояние рабочего места, которое должно быть чистым и хорошо освещенным, а также убедиться в исправности оборудования. При визуальном осмотре ПК (ВДТ) необходимо убедиться в исправности изоляции питающих электропроводов, штепсельных розеток, вилок, разъемов и других деталей. Экраны видеодисплеев ПК должны находиться на оптимальном расстоянии - не ближе 500 мм от глаз (предпочтительным является расположение экрана ниже уровня глаз прямо или с наклоном).

По отношению к экрану видеодисплея клавиатуру следует расположить на поверхности стола в удобном для работы месте на расстоянии 100 - 300 мм от его края, обращенного к оператору СТЦ, или на специальной рабочей поверхности, отделенной от поверхности стола.

Рабочие места, оборудованные ПК, необходимо расположить по отношению к световым проемам так, чтобы естественный свет падал на экраны сбоку слева. В поле зрения не должны попадать окна и осветительные приборы. Экраны видеодисплеев не должны подвергаться воздействию прямых солнечных лучей.

Место проведения целевого инструктажа по охране труда для оператора СТЦ определяется в инструкции по охране труда железнодорожной станции (подразделения).

Следование оператора СТЦ на рабочее место для приема дежурства, в бытовое помещение осуществляется по установленным маршрутам служебного прохода (порядок определяется в инструкции по охране труда подразделения).

Обо всех выявленных нарушениях по содержанию рабочего места и недостатках по охране труда (при приеме смены и во время работы) оператор СТЦ должен сообщить ответственному за проведение 1 ступени трехступенчатого контроля по охране труда станции (дежурному по железнодорожной станции) для принятия мер по их устранению. В случае возникновения опасности для жизни и здоровья не приступать к выполнению работы до устранения нарушения.

7.2 Требования безопасности во время работы

Оператор СТЦ должен выполнять работу, которая определена его должностными обязанностями, была поручена руководителем. При выполнении ра-

боты оператор СТЦ должен соблюдать требования технологического процесса работы железнодорожной станции и Инструкции по охране труда.

Оператор СТЦ до начала технологического перерыва в работе должен докладывать непосредственному руководителю о своем местонахождении и по его окончании - о готовности к работе.

При нахождении на путях станции при производстве маневровой работы оператор СТЦ обязан внимательно следить за передвижениями маневрового состава, пользоваться информацией, передаваемой по громкоговорящей связи, дежурным по железнодорожной станции, руководителем маневровой работы (составителем поездов, кондуктором (главным) грузовых поездов), своевременно уходить в безопасное место.

Прием и сдачу перевозочных документов на вагоны оператор СТЦ производит в установленных местах (отраженных в инструкции по охране труда или технологическом процессе работы железнодорожной станции).

Оператор СТЦ для приема или вручения локомотивной бригаде перевозочных документов должен следовать по маршруту служебного (технологического) прохода. После вручения (приема) документов отойти на безопасное расстояние и возвращаться в служебное помещение установленным порядком, соблюдая меры безопасности при нахождении на железнодорожных путях.

Проверку номеров вагонов, порядок их расположения в прибывающих в расформирование грузовых поездах оператор СТЦ производит в установленных местах, отраженных в инструкции по охране труда или в технологическом процессе работы железнодорожной станции.

При проходе вдоль состава оператор СТЦ должен проходить посередине междупутья, соблюдая меры безопасности при нахождении на железнодорожных путях.

При ширине междупутья менее 4800 мм оператору СТЦ запрещается производить списывание (разметку) состава вагонов, если по соседнему железнодорожному пути движется подвижной состав.

Оператору СТЦ запрещается проводить работу с поездами (списывание, разметку вагонов) на железнодорожных путях станции, по которым производятся маневровые передвижения.

При проведении работ вблизи находящихся на железнодорожных путях охраняемых воинских эшелонов необходимо:

- выполнять все команды караульного, назвать фамилию и должность, предъявить удостоверение, в темное время суток дать возможность караульному осветить лицо для сверки личности с фотографией на удостоверении;
- после разрешения караульного продолжить проход вдоль состава в сопровождении караульного.

При выполнении операций пломбирования пакета документов оператор СТЦ должен:

- пользоваться исправным инструментом;

– при наложении проволочной закрутки, пропускании проволоки через пломбу необходимо следить за тем, чтобы концами проволоки не нанести себе травму.

При снятии проволочной закрутки или пломбы с документов перекусыванием или разрезанием проволоки (скрутки) оператор СТЦ должен применять специальные ножницы для резки проволоки и скруток из проволоки (клещи-кусачки с защитным покрытием на рукоятках).

Требования безопасности при работе на персональных компьютерах и видеодисплейных терминалах

Эксплуатацию ПК и ВДТ следует осуществлять в соответствии с руководством по эксплуатации данного оборудования.

Включать ПК и ВДТ следует в электросеть через штепсельные розетки с защитным заземлением. В случае сбоя в работе оборудования следует, отключив его от источника электропитания, вызвать специалиста по обслуживанию данного оборудования.

Оператор СТЦ при работе на ПК и ВДТ должен содержать в чистоте и порядке свое рабочее место и вверенное ему оборудование. Удаление пыли с поверхности ПК и ВДТ следует производить сухой тряпкой при отключенном источнике электропитания. Запрещается применять для удаления загрязнений, пыли растворители.

При работе на ПК оператору СТЦ следует периодически изменять позу с целью снижения статического напряжения мышц шейно-плечевой области и спины для предупреждения развития утомления, соблюдать установленные регламентированные перерывы, предназначенные для отдыха и выполнения профилактических комплексов упражнений согласно инструкции по охране труда для пользователей ПК (ВДТ).

При 12-часовой рабочей смене перерывы необходимо делать через 2 и 4 часа от начала рабочей смены, через 2 часа после обеденного перерыва и через каждый час в течение последних 4 часов работы.

Продолжительность каждого перерыва должна быть 15 - 20 минут.

Для пересылки грузовых документов оператор СТЦ обязан:

- вложить документы, патрон и проверить надежность крепления торцевой крышки;
- убедиться в свободности трубопровода по прямой телефонной связи с принимающей стороной и контрольной лампочке, установленной на щитке управления, получить согласие на отправление патрона;
- открыть дверцу камеры пневмопочты, вложить патрон в трубопровод, закрыть дверцу и плотно закрутить ее рукояткой, не касаясь токоведущих частей сети и бытовых электроприборов;
- нажать на кнопку "пуск";
- убедиться, что на щитке управления загорелась лампа красного цвета, а патрон пришел в движение;
- убедиться по погасшей лампочке и получить сообщение по телефону о прибытии патрона;

– после прибытия патрона нажать кнопку "стоп", тем самым выключить воздуходувку, о прекращении работы воздуходувки и свободности трубопровода убедиться по погасшей красной лампочке на щитке управления;

– по истечении не менее 1,5 минут времени открыть дверцу и вынуть из камеры патрон с документами;

– закрыть дверцу и сообщить о прибытии патрона по телефону.

Запрещается открывать дверцу камеры пневмопочты при ожидании патрона (до его прибытия), отправлять патрон при загрязненной камере пневмопочты или патрона, без торцевой крышки или, когда штифты крышки не входят в пазы патрона.

Очистка патронов и камер пневмопочты производится причастными работниками (дистанции связи), порядком, установленным в инструкции по эксплуатации пневмопочты или в инструкции по охране труда для оператора СТЦ подразделения.

Запрещается пользоваться пневмопочтой для пересылки документов в следующих случаях:

– при получении уведомления с электростанции об отключении электроэнергии;

– после дачи (работнику) электромеханику разрешения на выполнение ремонтных или профилактических работ до уведомления об их окончании;

– при неисправности пневмопочты.

К неисправностям пневмопочты относятся:

– неисправность трубопровода;

– не включение воздуходувки при нажатии кнопки "пуск";

– невозможность плотного запираения двери камеры;

– отсутствие электроэнергии, что определяется по погасшей лампочке белого цвета, установленной на щитке управления;

– остановка патрона в трубопроводе.

Во всех случаях при обнаружении неисправности вызывается электромеханик, обслуживающий пневмопочту.

При отключении (последующем включении) электроэнергии оператор СТЦ должен согласовать действия с работником, принимающим (отправляющим) почту, освободить камеру от патронов и плотно закрыть дверцы.

Оператору СТЦ во время работы запрещается допускать захламленность рабочего места бумагой в целях недопущения накапливания органической пыли.

7.3 Требования безопасности в аварийных ситуациях

Оператор СТЦ, получивший информацию об аварийной ситуации, должен действовать в соответствии с утвержденным планом ликвидации аварий.

При наличии пострадавших немедленно принять участие в оказании пострадавшим первой доврачебной помощи, выводу их из опасной зоны, с соблюдением мер личной безопасности.

При возникновении инцидента (аварийной ситуации) в грузовых вагонах, загруженных опасными грузами, оператор СТЦ, обнаруживший признаки ава-

рийной ситуации: парение, резкий запах, шипение сжатого газа, течь опасного груза, должен немедленно сообщить об этом, используя любые средства связи, руководителю смены или железнодорожной станции.

При загорании, утечке, просыпании опасного вещества, повреждении тары или железнодорожного подвижного состава с опасным грузом или других происшествиях, которые могут привести к аварийной ситуации (взрыву, пожару, отравлению, облучению, заболеваниям, ожогам, обморожениям, гибели людей и животных, опасным последствиям для природной среды), а также в случаях, когда в зоне аварии на железной дороге оказались вагоны, контейнеры или грузовые места с опасными грузами, оператор СТЦ должен действовать оперативно, с соблюдением мер безопасности, установленных требованиями:

Правил безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам;

Правил перевозки опасных грузов по железным дорогам;

Правил безопасности при транспортировании радиоактивных веществ.

В аварийной ситуации с опасными грузами оператор СТЦ должен учитывать основные формы проявления транспортной опасности грузов, конкретные меры безопасности и предосторожности, которые должны соблюдаться при ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами, приведенные в групповых или индивидуальных аварийных карточках.

В случае обнаружения оператором СТЦ на территории станции разлива или рассыпания опасных или вредных веществ из подвижного состава, для избегания попадания испарения, частиц этих веществ на кожу, необходимо обойти опасное место с противоположной стороны от направления ветра, немедленно сообщить о происшествии руководителю смены или железнодорожной станции.

В случае обнаружения нарушения габарита погрузки или выгрузки на железнодорожных путях оператор СТЦ должен доложить дежурному по железнодорожной станции (руководителю смены), при необходимости составителю поездов (кондуктору грузовых поездов).

При обнаружении подозрительных предметов необходимо изолировать к ним доступ и немедленно сообщить об этом руководителю смены или железнодорожной станции. Запрещается осуществлять какие-либо действия с обнаруженным подозрительным предметом.

В случае несанкционированного движения вагонов по путям оператор СТЦ должен немедленно сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции, указав номер пути и направление движения вагонов.

При возникновении ситуации, угрожающей жизни людей или безопасности движения поездов, оператор СТЦ обязан подать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу, немедленно принять меры к ограждению опасного места и доложить руководителю смены или железнодорожной станции.

Оператор СТЦ, обнаруживший обрыв проводов или других элементов контактной сети, а также свисающие с них посторонние предметы, обязан немедленно принять меры к ограждению места препятствия и сообщить об этом

дежурному по железнодорожной станции (руководителю смены). До прибытия ремонтной бригады опасное место ограждает любыми подручными средствами и следит, чтобы никто не приближался к оборванным проводам на опасное расстояние менее 8 м.

В случае попадания в зону "шагового напряжения" необходимо ее покинуть, соблюдая следующие меры безопасности: соединить ступни ног вместе, не торопясь, перемещаться мелкими шагами, не превышающими длину стопы, и, не отрывая ног от земли, выходить из опасной зоны.

Для предотвращения аварийных ситуаций оператор СТЦ должен соблюдать технологический процесс работы станции и требования Инструкции по охране труда.

7.3 Требования безопасности по окончании работы

По окончании работы оператор СТЦ должен:

- сложить сигнальные принадлежности, инвентарь и приспособления в специально предназначенные для них места или передать сменяющему работнику;
- сдать дежурство установленным порядком заступающему на смену работнику;
- вымыть руки, лицо водой с мылом или принять душ;
- снять спецодежду и убрать ее в шкаф;
- следовать по железнодорожной станции маршрутом служебного прохода.

Загрязненную и неисправную специальную одежду, и обувь оператор СТЦ должен сдавать в стирку, химчистку или ремонт порядком, установленным в подразделении.

Обо всех нарушениях производственного процесса, правил внутреннего трудового распорядка и требований охраны труда, обнаруженных во время работы, и о принятых мерах по их устранению, оператор СТЦ должен сообщить руководителю смены.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Основные источники

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: фед. закон: [от 10.01.2003 №17-ФЗ].
2. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: фед. закон: [от 10.01.2003 №18-ФЗ].
3. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации: утв. приказом Минтранса России: [от 04.06.12 №162: вступил в силу 01.09.12]. – М.: Трансинфо ЛТД, 2012. – 447 с.
4. Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации: утв. приказом Минтранса России: [от 04.06.12. №162: вступил в силу 01.09.12]. – М.: Трансинфо ЛТД, 2012.
5. Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом: утв. постановлением Госгортехнадзора России: [от 16.08.1994 №50].
6. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации: утв. приказом Минтранса России: [от 21.12.10 №286: вступил в силу 22.09.11]. – М.: Трансинфо ЛТД, 2011. – 255 с.
7. Типовой технологический процесс работы сортировочной станции: утв. Министерством путей сообщения РФ: [от 27.05.2003].
8. Бессонова Н.В., Бокова Е.Ю. Технология и организация маневровой работы на железнодорожных станциях (в примерах и задачах): Методические указания. - М.: МИИТ, р 2014.-50 с.
9. Боровикова, М. С, Организация перевозочного процесса на железнодорожном транспорте [Текст] : учебник / М.С, Боровикова. - М. : ФГБОУ "УМЦ ЖДТ", 2014. - 412 с.
10. Борчанинов М. Г., Лецкий Э. К., Маркова И. В. и др. Корпоративные информационные системы на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс]. . — Москва: УМЦЖДТ 2013 г.— 256 с.
11. Вакуленко С.П. Технология работы пограничных станций [Электронный ресурс]: учебное пособие / Вакуленко С.П., Голубев П.В., Копылова Е.В., Куликова Е.Б.; под ред. С.П. Вакуленко.- М : Маршрут, 2013 г.
12. Дружинин, Г. В. Эксплуатационное обслуживание информационных систем [Текст] : учебник / Г. В. Дружинин, И. В. Сергеева. - М. : ФГБОУ УМЦ по образованию на ж. -д. транспорте, 2013. - 220 с.
13. Интермодальные перевозки в пассажирском сообщении с участием железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]: учебное пособие / под ред. С.П. Вакуленко.- М.: Маршрут, 2013 г.
14. Ковалев В. И Управление эксплуатационной работой на железнодорожном транспорте. [Электронный ресурс] / ., Осьминин А. Т., Кудрявцев В. А., Грошев Г. М., Котенко А. Г., Котенко О. В., Мокейчев Е. Ю., Елисеев С. Ю., Осьминина И. И., Грачев А. А.Т. 2. — Москва: УМ-ЦЖДТ 2011 г.— 440 с.

15. Лецкий, Э. К. Корпоративные информационные системы на железнодорожном транспорте [Текст] : учебник / Э. К. Лецкий, М. Г. Борчанинов, И. В. Маркова ; ред. : Э. К. Лецкий, В. В. Яковлев. - Ростов н/Д : ДонПечать, 2013. - 256 с.

16. Николашин В. М., Елисеев С. Ю. под ред. Координационно-логистические центры: учеб. пособие. — Москва: УМЦЖДТ 2013 г.— 228 с.

17. Седышев, В. В. Информационные технологии в профессиональной деятельности [Текст] : учебное пособие / В. В. Седышев. - Можайск : Можайский полиграфический комбинат, 2013. - 262 с

18. Уринцов А. И. Электронный обмен данными: учебное пособие. — Москва: ЕАОИ 2011 г.— 184 с.

19. Шапкин И. Н. Организация железнодорожных перевозок на основе информационных технологий: монография. — Москва: УМЦЖДТ 2011 г.— 320 с.

Дополнительные источники

20. Горбатова, О. В. Информатика [Текст] : учебник для техникумов и кол-леджей ж.-д. транспорта / О. В. Горбатова. - М. : УМЦ, 2008. - 242 с.

21. Системы автоматизации и информационные технологии управления перевозками на железных дорогах [Текст] : учебник для вузов ж.-д. транспорта / ред. : В. И. Ковалев, А. Т. Осьминин, Г. М. Грошев. - М. : Маршрут, 2006. - 544 с.

22. Боровикова, М. С, Организация движения на железнодорожном транспорте [Текст] : учебник / М.С, Боровикова. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : ГОУ "Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте", 2009. - 496 с.

23. Голицина, О. Л. Информационные технологии [Текст] : учебник / О. Л. Голицина. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Форум, 2008. - 608 с

24. Ковалев В.И Системы автоматизации и информационные технологии управления перевозками на железных дорогах. - М. Маршрут 2006;

25. Кудрявцев, В. А. Управление движением на железнодорожном транспорте [Текст] : учебное пособие для вузов ж.-д. транспорта / В. А. Кудрявцев. - М. : Маршрут, 2003. - 200 с.

26. Тулупов Л.П Управление и информационные технологии на железнодорожном транспорте. - М. Маршрут 2010

Приложение А

Форма натурального листа (ДУ-1)

Лицевая сторона

Натуральный лист поезда № _____ 0000 Форма ДУ-1															
Станция формирования 00000		№ состава 00(0)			Станция назначения 00000				Код прикрытия	Индекс негабаритности	Живность	Маршрут			
Голова 1 Хвост 2 0	Число 00	Месяц 00	Часы 00	Мин 00	Усл. длина 000	Масса брутто 0000 (0)				0	0000	0	0		
№ п/п	№ вагона	Отметка о роликах	Масса груза в тоннах	Станция назначения вагона — сетевая разметка	Наименование груза	Получатель	Особые отметки				Контейнеры: числитель — грузные, знаменатель — порожние	Выходная пограничная станция — сетевая разметка	Тара вагона	Примечание	
							Маршрут пер. парк	Код прикрытия	Негаб. жив. Дб. нг	Количество пломб					
00	00000000	0	000	00000	00000	0000	0	0	0	0	00/00	00000	000	000000	
01															
02															
03															
04															
05															
06															
07															
08															
09															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															
24															
25															
26															
27															
28															
29															
30															
31															
32															
33															
34															
35															
36															
37															
38															
39															
40															
41															

Оборотная сторона

№ п/п	№ вагона	Ролики	Масса груза	Станция назначения	Наимен. груза	Получатель	Марш. П.п.	Код прикр.	Пг.	Кол-во пломб	Контейнеры	Выходная станция	Тара вагона	Примечание
00	00000000	0	000	00000	00000	0000	0	0	0	0	00/00	00000	000	000000
42														
43														
44														
45														
46														
47														
48														
49														
50														
51														
52														
53														
54														
55														
56														
57														
58														
59														
60														
61														
62														
63														
64														
65														
66														
67														
68														
69														

Осей — всего				К-во груженых ваг. по дор. назначения													
В т.ч. на роликах																	
Род вагона	Крытые	Платформы	Полувагоны			Цистерны			Рефрижераторные		Прочие					Всего	
			Всего	в т.ч.		Всего	в т.ч.		Всего	АРВ	Всего	4-осные					6/8-осные
				4-осные	8-осные		инвентаря ж.д.	8-осные				в том числе	цем.	окт.	зер.		
Состояние вагона																	
Рабочий парк	груженные																
	порожние																
Нерабочий парк																	
Итого																	
Рабочий парк	груженные																
	порожние																
Нерабочий парк																	
Итого																	
Кроме того, физических ед.	пассажирских вагонов			недействующих лок., мех. и др.				пассажирских вагонов			недействующих лок., мех. и др.						
Масса поезда в тоннах	Тара		Нетто			Брутто			Тара		Нетто			Брутто			
	Условная длина поезда																
Количество контейнеров	Всего		Среднетоннажных		Крупнотоннажных		Всего		Среднетоннажных		Крупнотоннажных						
	груженных	порожних	груженных	порожних	груженных	порожних	груженных	порожних	груженных	порожних	груженных	порожних					

ДСП
Оператор

Станция составления натурального листа
(Штемпель)

ДСП
Оператор

Станция составления натурального листа
(Штемпель)

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица ПБ.1 – Система нумерации вагонов грузового парка железных дорог колеи 1520 мм

1-я цифра— род вагона	2-я цифра — осноть и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра (0—8 — без тормозной площадки, 9 — с тормозной площадкой)	Расчетная масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2 крытый	0 0—3	4-осн., с объемом кузова менее 120 м ³	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	22,7 24,2	1,05 1,10	200 201
	1—3	4-осн., с объемом кузова менее 120 м ³ и более	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8	23,0	1,05	204
	4—7	4-осн., с объемом кузова менее 120 м ³ с уширенными дверными проемами	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	24,0 25,5	1,05 1,05	206 207
3 прочие	0—1	4-осн., хоппер-дозатор	0—4	Типа ЦНИИ—2, ЦНИИ—3	0—9	0—9	0—8	25,0	0,71	300
			5—7	Типа ЦНИИ—ДВ 3М	0—9	0—9	0—8	23,0	0,78	302
			7—8	Модель 55—676	0—9	0—9	0—8	24,0	0,82	304
	2	4-осн., думпка	0	Типа 4 ВС—50	0—	0—9	9	30,2	0,83	320
		4-осн., контейнеровоз	1- 9	На базе крытого полувагона	0—9	0—9	9	23,2	1,10	920
	3	4-осн., думпка	0—9	Типа 5 ВС—60	0—9	0—9	0—8	29,0	0,84	330
	4—5	4-осн., думпка	0—9	Типа 6 ВС—60, 7ВС—60	0—9	0—9	0—8 9	27,5 28,0	0,85 0,89	350 351

1-я цифра— род вагона	2-я цифра — осьность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра (0—8 — без тормозной площадки, 9 — с тормозной площадкой)	Расчетная масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3 прочие	6	6-осн., для перевозки грузов	4	Платформа	0—9	0—9	0—8	40,0	1,80	360
			6	Полувагон			0—8	32,0	1,18	362
			7	Цистерна			0—8	85,5	1,40	364
			8	3-вагонной рефрижераторной секции			0—9	63,3	1,78	365
			9	Остальные вагоны			0—8	29,0	1,09	366
	7	4-осные служебно-технические вагоны рефрижераторных поездов и секции не для перевозки грузов	1	Вагон-машинное отделение, дизель-электро-станция 12-вагонной секции	0—9	0—9	0—9	64,1	1,30	370
			2	Вагон-машинное отделение, вагон-служебное помещение, дизельный вагон 21-вагонного поезда				70,7	1,29	372
			3	6—вагонной секции			0—8	62,9	1,29	384
			4	5-вагонной секции 2Б—5постройки ГДР, 5-вагонной секции постройки БМЗ			0—9	69,0 62,9	1,29	374 376
			5	Служебный вагон 2-вагонной секции для живой рыбы			0—9	62,9	1,29	378
			6	Прочие не для перевозки грузов (крытые, платформы)			0—8 9	23,87	1,1	382 383
			7	Служебный вагон 3-вагонной секции, отдельный дизель-служебный вагон			0—9	59,5	1,59	380
	9	Транспортеры	-	-	-	-	-	-	-	-

1-я цифра — род вагона	2-я цифра — осьность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра (0—8 — без тормозной площадки, 9 — с тормозной площадкой)	Расчетная масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4 платформы	0	4-осн., с длиной рамы до 13,4 м	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	22,0 -	1,02 -	400 -
	2—6	4-осн., с длиной рамы до 13,4 м и более	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	20,9	1,05	404 -
6 полувагоны	0—2	4-осн., с люками в полу и торцевыми дверями	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	22,0 24,0	1,00 1,03	600 601
	4—7	4-осн., с люками в полу без торцевых дверей	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	22,0 24,0	1,00 1,03	- 604
	8	4-осн., с глухим кузовом	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	21,1 22,6	1,00 1,03	608
	9	8-осный	0	С люками в полу, с торцевыми дверями	0—9	0—9	0—8 9	44,5 47,5	1,45	612
			2—6	С люками в полу, без торцевых дверей	0—9	0—9	0—89	46,4 47,4	1,46 1,45	616
			8	С глухим кузовом	0—9	0—9	0—8	44,4	1,45	620
7 цистерны	0	4-осн. для нефтебитума и вязких нефтепродуктов	0	Для нефтебитума (бункерный полувагон) с облегченной рамой	0—9	0—9	0—8 9	31,5 -	1,01 -	700 -
			1—3	Для нефтебитума (бункерный полувагон)	0—9	0—9	0—8 9	36,5 -	1,05 -	702 -
			5—6	Для вязких нефтепродуктов	0—9	0—9	0—8	24,2	0,86	704
	1	4-осн., для нефти и темных нефтепродуктов с объемом котла 50—63 м ³	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	23,2 24,5	0,86 0,88	712 713

1-я цифра— род вагона	2-я цифра — осноть и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра (0—8 — без тормозной площадки, 9 — с тормозной площадкой)	Расчетная масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7 цистерна	3	4-осн., для нефти темных и светлых нефтепродуктов с объемом котла 50—63 м ³	0—9	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	23,2 24,5	0,86 0,88	720 721
			3—4	4-осн., для светлых нефтепродуктов	0—6	С объемом котла 73,1м ³	0—9	0—9	0—8	23,2 23,4
	9	С объемом котла 88,6м ³			0—9	0—9	0—8 9	25,3 -	0,97 -	732 -
	6	4-осн., для химических грузов	0	Для серной кислоты	0—9	0—9	0—8 9	21,9 -	0,86 -	760 -
			1	Для улучшенной серной кислоты	0—9	0—9	0—8 9	20,4 -	0,86 -	762 -
			3	Для меланжа	0—9	0—9	0—8 9	21,8 -	0,86 -	764 -
			4	Для метанола	0—9	0—9	0—8 9	23,5 -	0,86 -	766 -
			5	Для остальных химических грузов	0—9	0—9	0—8 9	35,3 -	1,12 -	750 -
			7—8		0—9	0—9	0—8 9	21,9 -	0,86 -	768 769
					0	Для спирта	0—9	0—9	0—8 9	23,2 -
	7	4-осн., для пищевых продуктов	1	Для молока	0—9	0—9	0—8 9	23,3 26,0	0,86 0,87	772 773
			2	Для растительного масла	0—9	0—9	0—8 9	23,2 -	0,86 -	774 -
			3—4	Для виноматериалов	0—9	0—9	0—8 9	28,0 -	0,86 -	776 -

1-я цифра— род вагона	2-я цифра — осьность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра (0—8 — без тормозной площади, 9 — с тормозной площадкой)	Расчетная масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			5	Для патоки	0—9	0—9	0—8	22,3 -	0,86 -	778 -
			8	Для остальных пищевых продуктов	0—9	0—9	0—8 9	22,3	0,83	778
	9	8-осн., нефте-бензиновая	0—1	Для нефти и нефтепродуктов с объемом котла 159 м ³ , габарита ТЦ	0—9	0—9	0—8 9	51,0	1,34	790
			4—5	Для светлых и темных нефтепродуктов с объемом котла 140 м ³	0—9	0—9	0—8 9	48,8 -	1,51 -	794 -
			7	Для светлых нефтепродуктов с объемом котла 161,6 м ³	0—9	0—9	0—8 9	51,0 -	1,52 -	798 -
8 изотермический	0	4-осный вагон-термос	0—1	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	33,5 -	1,58 -	800 -
	1	4-осный вагон-ледник	0	С пристенными карманами	0—9	0—9	0—8 9	32,0 -	1,05 -	806 -
			4	С потолочными баками	0—9	0—9	0—8 9	37,0 -	1,15 -	808 -
			7	Для вина	0—9	0—9	0—8 9	43,6 -	1,05 -	810 -
	3	4-осный автономный рефрижераторный вагон (АРВ)	0	Со служебным отделением для бригады	0—9	0—9	0—9	52,0	1,44	814
			1	Без служебного отделения для бригады с кузовом 19 м	0—9	0—9	0—9	44,0	1,44	816
			3-4	Без служебного отделения для бригады с кузовом 21 м	0—9	0—9	0—9	46,0	1,58	818
	4	4-осный грузовой вагон в составе рефрижераторных поездов	0	21-вагонного поезда	0—9	0—9	0—9	41,0	1,30	824
			1	12-вагонного поезда	0—9	0—9	0—9	46,0	1,30	826

1-я цифра — род вагона	2-я цифра — осьность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра (0—8 — без тормозной площадки, 9 — с тормозной площадкой)	Расчетная масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8 изотермический	7	4-осный грузовой вагон в составе 5 вагонных рефрижераторных секций	0	Для секции ^z A5 без служебно-технического отделения	0—9	0—9	0—9	39,0	1,30	836
			1	постройки ГДР с дизельным отделением, со служебным помещением	0—9	0—9	0—9	50,5	1,30	838
			2—6	Грузовой вагон секции постройки БМЗ	0—9	0—9	0—9	40,0	1,58	840
			7—9	Грузовой вагон секции ^z B5 п	0—9	0—9	0—9	42,0	1,58	842
	9	8-осный вагон в составе рефрижераторной секции	0	Характеристики не содержит	0—9	0—9	0—8 9	67,7 -	1,77 -	844 -
9 прочие	0	4-осный для перевозки грузов	0	Для апатитового концентрата	0	0—9	0—8	26,5	0,83	900
				То же, модели 10-402	1—9				0,84	908
			1	Для сырья, минеральных удобрений	0—9	0—9	0—8	20,5	0,86	902
			3—6	Для минеральных удобрений	0—9	0—9	0—8	22,0	0,95	904
			8	Саморазгружающийся полувагон	0—1	0—9	0—8	25,0	0,87	90
9 прочие	1	4-осный для перевозки грузов	0	Для агломерата и окатышей (длина 10 м)	0—9	0—9	0—8	24,0	0,72	910
			2—4	То же (длина 12 м)	0—9	0—9	0—8	23,0	0,86	912
			5	Платформа для лесоматериала	0—9	0—9	0—8	33,0	1,66	914
			6	Для технол. щепы	полувагон	0—3	0—9	0—8	30,	1,50
из крытого	4—9	0—9			0—8	24,2	1,10	917		

1-я цифра— род вагона	2-я цифра — осьность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра (0—8 — без тормозной площадки, 9 — с тормозной площадкой)	Расчетная масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9 прочие			8	Крытый из рефрижератора	0—9	0—9	0—8	40,0	1,30	918
				Сборно-раздаточный			9	24,9	1,10	919
	2	4-осный для перевозки грузов	0—4	Для среднетоннажных контейнеров на базе полувагона, крытого	0—9	0—9	0—9	23,2	1,10	920
				Крытый для легковесных грузов (ЦМГВ)			0—8	42,0	1,76	924
				Крытый для автомобилей			0—8	42,0	1,76	926
				2-ярусная платформа для автомобилей			0—8	26,0	1,55	928
				Цистерна для порошкообразных грузов			0—8	24,6	0,86	932
	3	4-осный для перевозки грузов	0—6	Хоппер для цемента	0—9	0—9	0—8 9	22,0	0,85	930 931
				Цистерна для цемента			0—8	22,0		936
	4	4-осный для перевозки грузов	0—1	Для большегрузных контейнеров (длиной рамы менее 13,4 м)	0—9	0—9	0—8	18,4	1,02	940
				То же (длиной рамы 13,4 м)			0—8	21,0	1,05	942
				Для большегрузных контейнеров (длиной рамы 18,4 м)			0—8	22,0	1,40	946
	5	4-осный для перевозки грузов	0—9	Для зерна (хоппер)	0—9	0—9	0—8	22,0	1,05	950

1-я цифра— род вагона	2-я цифра — осьность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра (0—8 — без тормозной площадки, 9 — с тормозной площадкой)	Расчетная масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9 прочие	6	4-осный для перевозки грузов	0	Для живой рыбы (грузовой 2-вагонной секции)	0—9	0—9	0—9	45,0	1,58	956
			1	То же (одиночный вагон)	0—9	0—9	0—9	41,0	1,05	960
			2	Для скота (повышенной вместимости)	0—9	0—9	0—8	32,8	1,77	976
			3	То же (с верхним расположением люков)	0—9	0—9	0—8	25,4	1,05	962
			4	То же (2-ярусный)	0—9	0—9		25,4	1,05	964
			5	Для скота (с верхним расположением люков)	0—9	0—9	0—8 9	24,3 25,6	1,25 1,29	966 967
			6	Платформа для рулонной стали	0—9	0—9	0—8	30,0	1 05	968
			7	Для перепонки муки	0—9	0—9	0—8	33,8	1,25	972
			8	Цистерна для инертных грузов	0—9	0—9	0—8	25,5	0,86	974
			9	Хоппер со снятой крышей	0—9	0—9	0—8	22,0	0,85	982
	7	4-осный для перевозки грузов	0	Цистерна для кальцинированной соды	0—9	0—9	0—8	31,3	1,13	970
			1—7	Хоппер для цемента	0—9	0—9	0—8 9	22,0	0,85 0,87	930 931
			8—9	Цистерна для цемента	0—9	0—9	0—8	25,0	0,86	936

Таблица ПБ.2 Система нумерации собственных грузовых вагонов, имеющих право выхода па пути общего пользования (первый знак — 5)

1-й знак	2-й знак — род вагона	3-й знак	4-й знак	5-й знак	6-й знак	7-й знак	Расчетная длина, мм	Масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
5	Цистерны 0	0—2	0—9	0—9	0—9	0—8	12020	23,5	0,86	5000		
		3	0—8	0—9	0—9	0—8	12020	23,5	0,86	5000		
			9	0—9	0—9	0—8	12020	23,1	0,86	5039		
		цистерны на базе цементовозов										
		4	0—9	0—9	0—9	0—8	12020	23,5	0,86	5000		
		5—6	0—9	0—9	0—9	0—8	12020	до 25	0,86	5000		
		7	0—8	0—9	0—9	0—8	12020	28	0,86	5070		
			цистерны									
		9	0—9	0—9	0—8	25734	76,6	1,84	5079			
		ЖВЦ-100М-2										
		8	0—7	0—9	0—9	0—8	12020	38,4	0,86	5080		
			цистерны для перевозки жидкого аммиака									
		8—9	0-9	0—9	0—8	12020	31,7	0,86	5080			
	СФЛТ											
	9	0—9	0-9	0—9	0—8	12020	23,5	0,86	5090			
	СФЛТ модель 15-1443											
	Цистерны 1	0	0	0—9	0—9	0—8	24340	35,3	1,74	5100		
			крытые для перевозки легковых автомобилей производства Финляндии и крытые производства «Алтайвагонзавода»									
	1	0—9	0—9	0—8	21660	35,0	1,5	5101				
	крытые для перевозки легковых автомобилей производства «Днепровагонмаша» модель 11-4/8М											
Цистерна 1	0	2—9	0—9	0—9	0—8	12020	25	0,86	5102			
	1—5	0—9	0—9	0—9	0—8	12020	25	0,86	5102			
	9	0—9	0—9	0—9	0—8	12020	24,5	0,86	5190			
	СФЛТ модель 15-1547											
	0—4	0—9	0—9	0—9	0—8	14730	22,7	1,05	5200			
с объемом кузова до 120 куб.м												

1-й знак	2-й знак — род вагона	3-й знак	4-й знак	5-й знак	6-й знак	7-й знак	Расчетная длина, мм	Масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
5	Крытый 2	5	0—9	0—9	0—9	0-8	14730	23	1,05	5204		
		с объемом кузова от 120 до 130 куб.м										
		6	0—1	0—9	0—9	0—9	0-8	16970	26	1,21	5206	
		с объемом кузова от 120 до 130 куб.м модель 11-280										
	7	0	0—9	0—9	0—9	0-8	14730	35	1,05	5207		
	модель 11-274 (бронированные)											
	9	0—1	0—9	0—9	0—9	0—8	14000	24,7	1	529		
	СФЛТ											
	Крытый 3	0—1	0—4	0—9	0—9	0—8	10000	25	0,71	5300		
				хоппер-дозатор ЦНИИ-2, ЦНИИ-3								
			5—9	0—9	0—9	0—8	10870	23	0,78	5203		
		9				11520	34	0,82	5205			
		хоппер-дозатор (ЦНИИ-ДВЗ)										
		2	5—9	0—9	0—9	0—8	10870	23	0,78	5302		
		хоппер-дозатор (ЦНИИ-ДВЗ)										
		3	0—9	0—9	0—9	0—8	10870	23	0,78	5302		
		хоппер-дозатор (ЦНИИ-ДВЗ)										
		6	1—3, 5	0—9		0—9	0—8	14900	48,5	1,2	5361	
				думпкары 2ВС-105 (шестиосные)								
			6	0—9	0—9	0—8	16400	32	1,1	5362		
			шестиосные полувагоны									
			7	0—9	0—9	0—8	25734	93,4	1,83	5364		
			8	0—9	0—9	0—8	24675	63,3	1,78	5366		
		шестиосные изотермические грузовые вагоны от 3-вагонной рефсекции										
	7	9	0—9	0—9	0—8	15220	29	1,09	5368			
		остальные прочие										
0—7		0—9	0—9	0—8	18060	28	1,29	5380				
служебно-технические вагоны от 5-вагонной секции постройки БМЗ												
8—9	0—9	0—9	0—8	18220	36	1,3	5370					
служебно-технический вагон со снятым дизелем												

1-й знак	2-й знак — род вагона	3-й знак	4-й знак	5-й знак	6-й знак	7-й знак	Расчетная длина, мм	Масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
5	Платформа 4	0—1	0—9	0—9	0—9	0—8	14194	22	1,02	5400	
		с рамой до 13,4 м									
		2	0	0—9	0—9	0—9	0—8	14630	31	1,02	5402
			для перевозки лесоматериалов на базе универсальной платформы, модель 12-4012								
		4—7	1	0—9	0—9	0—9	0—8	11220	28	0,8	5403
			для перевозки стали в рулонах, модель 13-4094								
		9	0—7	0—9	0—9	0—9	0—8	14620	20,9	1,05	5404
	с рамой 13,4 м и более										
	СФЛТ, модель 13-401							14620	20,92	1,05	549
	Думпкар 5	0—1	0—9	0—9	0—9	0—9	0—8	12220	32	0,87	5500
		ЗВС-50, 4ВС-50, ВС-85									
		2	0-9	0—9	0—9	0—9	0—8	14620	39	1,04	5502
		Д-80, Д-82									
		3-4	0—9	0—9	0—9	0—9	0—8	11720	29	0,84	5503
		5ВС-60									
	5—9	0—9	0—9	0—8	0—9	0—8	11830	27,5	0,85	5505	
						9	12450	28	0,89	5506	
		6ВС-60. 7ВС-60									
	Полувагон 6	0—5	0—9	0—9	0—9	0—8	13920	22	1	5600	
							14410	24	1,03	5601	
		с люками в полу									
6		0—9	0—9	0—9	0-9	13920	22	1	5600		
с люками в полу											
6		0-3	0—9	0-9	9	12530	24	0,9	5660		
модель 12-282											
6		4—9	0—9	0—9	9	14410	24	1,03	5601		
7	0—9	0—9	0—9	0—8	13920	21,1	1	5608			
				9	14410	22,6	1,03	5609			
8	0	0—1	0—7	0—3	13920	29	1	5680			
полувагоны для микроавтобусов постройки «Уралвагонзавода»											

1-й знак	2-й знак — род вагона	3-й знак	4-й знак	5-й знак	6-й знак	7-й знак	Расчетная длина, мм	Масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
5	Цистерна 7	0—2	0—9	0—9	0—9	0—8	12020	23	0,86	5700	
		с массой тары до 23,3 т									
		3	0—4	0—9	0—9	0—8	12020	25	0,86	5710	
			с массой тары от 23,4 до 26 т								
		5—9	0—9	0—9	0—8	12020	30	0,86	5720		
			с массой тары от 26,1 до 30,3 т								
		4—6	0—9	0—9	0—8	12020	33	0,86	5740		
		с массой тары от 30,4 до 33,5 т									
		7	0—9	0—9	0—8	12020	35,5	0,86	5770		
		с массой тары от 33,6 до 35,7 т									
		8	0-1	0—9	0—9	0—8	12020	43	0,86	5780	
		с массой тары от 35,8 до 38,4 т аммиачные									
		9	0—1	0—9	0—9	0—8	12020	43	0,86	5792	
			с массой тары 38,5 т и более								
		2	0—9	0—9	0—8	13570	40	0,86	5792		
		модель 8Г-513, для перевозки аргона и кислорода									
		3	0—9	0—9	0—8	15720	30	1,13	5793		
		для перевозки сжиженного газа									
		4	0—9	0—9	0—8	14620	36,5	1,05 зтеби-тума	5794		
		бункерные полувагоны для перевозки нефтебункера									
5	0-4	0—9	0—8	17430	44,5	1,24	5795				
для перевозки жидкого этилена											
6	0—9	0—9	0—8	19510	53	1,39	5796				
восьмиосные, для перевозки суперфосфатной кислоты											
7	0—9	0—9	0—8	21250	52	1,52	5797				
восьмиосные, нефтебитумные, модель 15-1500											
8	0—9	0—9	0—8	24000	77	1,72	5798				
восьмиосная											
9	0—1	0—9	0—8	24000	77	1,72	5798				
	восьмиосная										
2—3	0—9	0—8	13570	40	0,96	5792					

1-й знак	2-й знак — род вагона	3-й знак	4-й знак	5-й знак	6-й знак	7-й знак	Расчетная длина, мм	Масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
5	Изотермический 8	1	4	0—9	0—9	0—8	16100	37	1,15	5810	
		3	вагоны-термосы для перевозки вина								
			3	0—9	0—9	0—8	22080	46	1,58	5830	
		7	4	0—9	0—9	0—9	20160	52	1,44	5834	
			шестиосный грузовой изотермический								
		7	0	0—9	0—9	0—8	18200	39	1,3	5870	
			грузовой ГДР ЦА-5 б/сл. (сетевой тип 836)								
		7	1	0—9	0—9	0—8	18200	50,5	1,3	5871	
				грузовой ГДР ЦА-5 со/сл. (сетевой тип 838)							
		9	2	0—9	0—9	0—8	22156	40,2	1,48	5872	
	грузовой постройки БМЗ										
	Прочие 9	0	0—1	0—9	0—9	0—8	24780	67,7	1,77	5890	
			ЦМГВ								
			2	0—9	0—9	0—8	23220	34	1,66	5902	
			платформа для лесоматериалов								
		3—6	0—9	0—9	0—8	13200	22	0,95	5904		
			для минеральных удобрений								
		7—9	0—9	0—9	0—8	17480	30	1,25	5906		
			для гранулированных полимеров								
		1	0, 1, 5, 8	0—9	0—9	0—8	10000	24	0,72	5910	
			для окатышей и агломерата, рама 10 м								
2—4			0—9	0—9	0—8	12000	23	0,86	5912		
для окатышей и агломерата, рама 12 м											
6—7		0—9	0—9	0—8	20960	30	1,36	5916			
		для технологической щепы									
9	0—9	0—9	0—8	17500	30	1,25	5919				
	для кокса										
2	0—2	0—9	0—9	0—8	12000	23	0,86	5912			
для окатышей и агломерата, рама 12 м											

1-й знак	2-й знак — род вагона	3-й знак	4-й знак	5-й знак	6-й знак	7-й знак	Расчетная длина, мм	Масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			3 – 6	0—9	0—9	0—8	13200	22	0,95	5904
			для минеральных удобрений							
			7	0—9	0—9	0—8	19620	22	1,4	5927
			для большегрузных контейнеров							
			8 – 9	0—9	0—9	0—8	25080	29,18	1,79	5929
			для леса в хлыстах							
		цементовоз 3	0 – 6	0—9	0—9	0—8	11920	22	0,85	5930
						9	12200	23	0,87	5931
			хоппер-цементовоз							
			7 – 9	0—9	0—9	0—8	10000	24	0,72	5910
			цистерна- цементовоз							
		4	0 – 5	0—9	0—9	0—8	25080	29,18	1,79	5929
			платформа для леса в хлыстах							
			6 – 9	0—9	0—9	0—8	11920	22	0,85	5930
						9	1220	22	0,87	5931
		хоппер-цементовоз								
		5	0	0—9	0—9	0—8	14720	22	1,05	5935
			хоппер для зерна							
			1 – 2	0—8	0—9	0—8	12020	25	0,86	5936
			цистерна-цементовоз							
			2	9	0—9	0—8	12020	16,5	0,86	5952
			платформа для перевозки котлов, модель 15-589							
			3 – 4	0—9	0—9	0—8	11920	22	0,85	5930
			хоппер-цементовоз							
			5 – 8	0—9	0—9	0—8	13200	22	0,95	5904
			для минеральных удобрений							
			9	0—9	0—9	0—8	14120	29,6	1,01	5959
			бункеры для цемента, модель 17-932							
		6	0	0—9	0—9	0—8	21700	26	1,55	5960
			двухъярусная платформа для перевозки автомобилей							

1-й знак	2-й знак — род вагона	3-й знак	4-й знак	5-й знак	6-й знак	7-й знак	Расчетная длина, мм	Масса тары, т	Условная длина	№ типа вагона
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		7	6-9	0-9	0-9	0-8	17500 для торфа	26	1,25	5968
			0-2	0-9	0-9	0-8	15720 для кальцинированной соды	31,3	1,13	5970
			6	0-9	0-9	0-8	16540 для кальцинированной соды	31,84	1,18	5976
		8	7-9	0-9	0-9	0-8	17500 для гранулированной сажки	24	1,25	5978
			0	0-9	0-9	0-8	17500 для гранулированной сажки	24	1,25	5978
			5-6	0-9	0-9	0-8	14194 платформы для большегрузных контейнеров, рама 13,4 м		1,01	5926
			7-9	0-9	0-9	0-9	19620 платформы для большегрузных контейнеров, рама 18 м	22	1,4	5927

СОДЕРЖАНИЕ

Аннотация	3
1. Принципы работы станционного технологического центра	4
1.1. Общие сведения о работе СТЦ	4
1.2. Руководство СТЦ	6
2. Размещение и техническое оснащение СТЦ	8
3. Технология работы с поездами на станции	12
3.1. Обработка поездов по прибытию	12
3.2. Технология расформирования-формирования составов	18
3.3. Подготовка составов своего формирования к отправлению	19
3.4. Технология работы с составами транзитных поездов	22
3.4.1. Обработка транзитных поездов без изменений веса и длины	22
3.4.2. Обработка транзитных поездов с изменением веса и длины	27
3.4.3. Технология работы с поездами повышенного веса и длины	29
3.4.4. Технология работы с вагонами, загруженными скоропортящимися грузами и живностью	30
4. Работа с вагонами, неисправными в техническом и коммерческом отношениях	32
4.1. Работа с вагонами, неисправными в техническом отношении	32
4.2. Работа с вагонами, требующими проверки, исправления погрузки или перегруза	34
4.3. Технология работы при обнаружении разъединения вагонов и документов	36
4.3.1. Технология работы с вагонами без документов	36
4.3.2. Технология работы при обнаружении документов без вагона	38
5. Организация работы СТЦ при перевозке опасных грузов	40
6. Заполнение натурального листа	42
6.1. Общие положения по составлению натурального листа поезда	45
6.2. Порядок заполнения итоговых данных	45
6.3. Порядок заполнения натурального листа пассажирского поезда	47
7. Общие требования охраны труда	49
7.1. Требования безопасности перед началом работы	56
7.2. Требования безопасности во время работы	57
7.3. Требования безопасности в аварийных ситуациях	60
7.4. Требования безопасности по окончании работы	62
Список литературы	63
Приложение А	65
Приложение Б	67