



Предложения команды  
«Сборная Поволжья»  
по внесению изменений и  
дополнений в  
Правила технической  
эксплуатации

## Слайд №1

**Проблема:** отсутствие четких требований по содержанию и правилам эксплуатации МВПС.

Примеры:

- Глава 4 пункт 17 устанавливает, что сооружения и устройства инфраструктуры должны обеспечивать пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских 140 км/ч – значит ли это что и для МВПС тоже 140 км/ч?
- Приложение № 3 пункт 5 – На железнодорожных линиях, оборудованных автоблокировкой с 3-х значной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определённого для данного места при полном служебном торможении на максимально реализуемой скорости, но не более 120 км/ч для пассажирских поездов – значит ли это что и для МВПС тоже 140 км/ч?
- Приложение № 5 пункт 19 – полное отсутствие данных по высоте оси автосцепок в МВПС
- Приложение № 6 пункт 27 – так с какой скоростью производятся маневры МВПС?
- Приложение № 7 пункт 48 – ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и т.п. не указано для МВПС
- Приложение № 7 пункт 83 отсутствует ручные и звуковые сигналы для маневров для МВПС (указаны только для локомотивов)

**Решение:** выделить в отдельную главу по эксплуатации и содержанию МВПС.

**Результат:** Единые требования по эксплуатации, содержанию и правилам управления МВПС на сети железных дорог.

## Слайд №2

**Проблема:** Перегруженность отдельных приложений и низкая восприимчивость информации владельцев путей необщего пользования.

Описание:

В настоящее время существует проблема перегруженности отдельных приложений к ПТЭ. Для того, чтобы повысить восприимчивость ПТЭ для работников массовых профессий, а также для повышения доступности информации для работников сторонних организаций и клиентов ОАО «РЖД» предлагается аккумулировать и структурировать все вопросы, касающиеся путей необщего пользования в отдельный кластер (в виде дополнения, главы или приложения). В переработанном виде, данный пункт должен содержать обязанности владельцев путей необщего пользования, работников сторонних организаций при производстве работ на инфраструктуре ОАО «РЖД», требования к содержанию путей необщего пользования, особенности организации движения и сигнализации на путях необщего пользования.

**Решение:** Создание дополнительного приложения к ПТЭ, которое содержит требования по содержанию и эксплуатации путей необщего пользования.

**Результат:** Повышение ответственности и соблюдение требований владельцами путей необщего пользования в вопросах содержания инфраструктуры и обеспечения безопасности движения поездов.

### Слайд №3

**Проблема:** Учащиеся, находящиеся на производственном обучении, самостоятельно не управляют локомотивом в качестве дублеров машиниста.

**Решение:** Изменение ПТЭ и других нормативных документов.

№ п/п	Наименование нормативного акта	Пункт	Действующая редакция	Предлагаемая редакция
1	ПТЭ	14	Работники железнодорожного транспорта, проходящие стажировку, могут допускаться, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования к управлению подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, а также к переводу стрелок и к другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, только под наблюдением и личную ответственность работника, непосредственно обслуживающего эти устройства (или управляющего ими) и за которым закреплен работник, проходящий стажировку.	Работники железнодорожного транспорта, находящиеся на обучении в учебных центрах по профессиям («машинист»), связанных с управлением локомотивом, ССПС, электропоездом, допускаются к управлению подвижными единицами только под наблюдением и личную ответственность машиниста – наставника для выполнения отдельных трудовых функций в соответствии с программой производственного обучения.
2	296р	П.3.3	В системе АСУТ ЕСБД предусмотрено ведение следующих журналов (форма ТУ133):	Дополнить: - журнал № 6 (журнал регистрации нарушений, допущенных дублёром машиниста при выполнении программы производственного обучения)
3	296р	П.14 прил. 1	нет	Дополнить: информацию о месте начала и конца выполнения дублёром машиниста задания производственного обучения или дублёром машиниста при его обкатке перед вступлением в должность машиниста.

4	707р	П 6.1.9	<p>Разрешать передачу управления локомотивом помощнику машиниста, имеющему свидетельство на право управления локомотивом, с целью его практической подготовки к вождению поездов (выполнению маневровой работы) под личную ответственность машиниста-наставника с записью в служебные формуляры работников локомотивной бригады.</p>	<p>Дополнить: Разрешать передачу управления локомотивом помощнику машиниста, находящимся на производственном обучении по профессии «машинист», с целью выполнения программы производственного обучения под личную ответственность машиниста-наставника с записью в служебные формуляры работников локомотивной бригады.</p>
5	707р	П.8.1	<p>Машинист-инструктор производит подбор кандидатов для подготовки и последующего назначения на самостоятельную работу машинистами локомотивов из числа помощников машинистов, имеющих свидетельство на право управления локомотивом соответствующего вида тяги. Список кандидатов формируется ежегодно до 1 ноября текущего года на следующий период, утверждается начальником депо, и хранится в отделе управления персоналом структурного подразделения. При необходимости производится корректировка списка кандидатов.</p>	<p>Дополнить: Машинист-инструктор производит подбор кандидатов среди помощников машиниста, не имеющих свидетельства на право управления локомотивом для направления на обучение в учебный центр. При необходимости производится корректировка списка кандидатов на обучение.</p>
6	707р	П.8.2	<p>Приказом начальника депо кандидат в машинисты на период подготовки для обучения режиму вождения поездов, управлению автотормозами, изучению профиля железнодорожного пути и расположения сигналов закрепляется за машинистом (наставником). В указанный период кандидат в машинисты допускается к управлению локомотивом под непосредственным контролем машиниста (наставника), о чем</p>	<p>Дополнить: Приказом начальника депо обучающийся по профессии «машинист локомотива» на период производственного обучения закрепляется за машинистом (наставником) для выполнения программы производственного обучения в качестве дублёра машиниста. В указанный период дублёр машиниста допускается к управлению локомотивом</p>

			<p>производится соответствующая запись в служебном формуляре машиниста. Практическая подготовка кандидатов для работы машинистами осуществляется круглогодично продолжительностью не менее 3-х месяцев. При подготовке кандидата в зимний период и перед наступлением зимнего периода во время подготовки дополнительно изучаются особенности работы в зимний период по программе «первозимника».</p> <p>Если кандидат в машинисты имел ранее опыт работы машинистом локомотива в ОАО «РЖД» и перерыв в работе составил менее 3-х лет, то по ходатайству прикрепленного машиниста-инструктора разрешается сократить срок практической подготовки до 2-х месяцев.</p>	<p>(выполнению отдельных трудовых действий согласно программы производственного обучения) под непосредственным контролем машиниста (наставника), о чем производится соответствующая запись в служебном формуляре машиниста.</p>
7	707р	П.8.3	<p>Машинист-инструктор (по обучению) с кандидатами в машинисты проводит изучение нормативной документации, ТРА станций обслуживаемых участков, порядка действий в нестандартных ситуациях. Обучение проводится по специальной программе и согласно графикам, которые разрабатываются в каждом депо с учетом местных условий. Изучение практических навыков и проверка знаний кандидата в машинисты проводится машинистом-инструктором на тренажерах и действующих локомотивах. По результатам указанной проверки знаний выдается письменная рекомендация.</p>	<p>Машинист-инструктор (по обучению) с кандидатами в машинисты, а также с обучающимися в учебных центрах по профессии «машинист», находящимися на производственном обучении, проводит изучение нормативной документации, ТРА станций обслуживаемых участков, порядка действий в нестандартных ситуациях. Обучение проводится по специальной программе и согласно графикам, которые разрабатываются в каждом депо с учетом местных условий. Изучение практических навыков и проверка знаний кандидата в машинисты и обучающегося,</p>

				<p><u>находящегося на производственном обучении</u> проводится машинистом-инструктором на тренажерах и действующих локомотивах. По результатам указанной проверки знаний выдается письменная рекомендация.</p>
8	707р	Прил.1 П.6	<p>Допущенные нарушения при обучении кандидатов в машинисты регистрируются в журналах ТУ-133 №№ 2, 2А, 3, 4 с соответствующей пометкой «Работа выполнена кандидатом в машинисты».</p> <p>Меру ответственности машиниста (наставника) в этом случае определяет закрепленный машинист-инструктор по согласованию с заместителем начальника депо по эксплуатации.</p>	<p>Дополнить:</p> <p>Допущенные нарушения обучающимся при выполнении программы производственного обучения регистрируются в журнале ТУ-133 №6 с соответствующей пометкой «Работа выполнена обучающимся».</p> <p>Машинист-инструктор производит анализ нарушения совместно с машинистом-наставником и обучающимся, проводит, по необходимости с обучающимся изучение нормативной документации, проводит практические занятия на тренажере или действующем локомотиве, проверяет уровень знаний.</p> <p><u>По результатам проведённого анализа и проверки уровня знаний у обучающегося машинист-инструктор принимает решение о целесообразности дальнейшего производственного обучения. В случае, если производственное обучение прерывается, обучающийся отчисляется из учебного центра.</u></p>

**Результат:** Перенос знаний и умений в ходе теоретического и практического обучения на реальный объект для формирования навыка управления локомотивом.