

ООО "НПО ГИД-УРАЛ"
620141, г. Екатеринбург, а/я 54
тел./факс (343) 358-53-85, 358-45-98

Начальникам служб
корпоративной информатизации
всех дорог ОАО «РЖД»

20.01.2017 № 8/Д

Начальникам отделов ИТ и АСУ
дорожных дирекций управления
движением всех дорог ОАО «РЖД»

Уважаемые коллеги!

В связи с вопросами, поступающими от специалистов дорог в части выполнения телеграммы ЦЗ П.А.Иванова №ИСХ-660 от 17.01.2017, направляю вам разъяснения и рекомендации по работе с подсистемой автоформирования сообщений для АСОУП системы ГИД «Урал-ВНИИЖТ» по многопарковым станциям.

До ввода в действие распоряжения ОАО «РЖД» № 947р от 22.04.2013 г., в соответствии с распоряжением 454р:

- операция прибытия на станцию грузового поезда (для сообщения 201) определялась как **первая** остановка поезда в пределах станции;
- операция отправления грузового поезда (для сообщения 200) определялась как момент **последнего** начала движения после остановки.

Указанные моменты с высокой степенью надёжности возможно было определить автоматически по данным устройств СЦБ.

Определенные автоматически – по данным СЦБ – времена, а также парк/пути для моментов прибытия или отправления поезда могли совпасть с теми, которые машинист указывал в маршруте только в том случае, когда технические операции с поездом производились в том парке, где была первая остановка поезда. Соответственно по отправлению поезда время, определенное автоматически совпадало с указанным в маршруте машиниста только тогда, когда после трогания с места первой стоянки поезд больше не имел остановок в границах станции.

В результате – до принятия распоряжения ОАО «РЖД» № 947р от 22.04.2013г. времена для моментов прибытия/отправления в системе АСОУП и в маршруте машиниста могли не совпадать.

В соответствии с п.2 «Порядка учета времени отправления, прибытия и проследования грузовых поездов в автоматизированных системах организации и управления перевозочным процессом на инфраструктуре РАР «РЖД», приведенном в распоряжении ОАО «РЖД» № 947р от 22.04.2013 г.,

моменты «прибытия на путь станции» (вводится в АСОУП сообщением 201) и «отправление с пути станции» (вводится в АСОУП сообщением 200) должны совпадать со сведениями, зафиксированным в маршруте машиниста.

В общем случае, эти данные невозможно получить автоматически, т.к. в маршруте машиниста, как правило, отмечается операция по парку, где производились технические операции с поездом, а эти **операции производятся с поездом не обязательно в месте его первой или последней остановки на станции.**

Таким образом, для передачи указанными выше сообщениями (с.201 и с.200) сведений о прибытии или отпадении поездов на станции, которые входят в перечень многопарковых станций, определенных распоряжением ОАО «РЖД» № 947р от 22.04.2013 г., невозможно использовать полностью автоматический режим работы системы ГИД «Урал-ВНИИЖТ».

В тоже время, в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» имеется режим передачи сообщений использованием информации с «нитки» автоматизированного графика, при использовании которого участие человека в процессе ввода информации в сообщение сводится к минимуму, либо вообще не нужно.

Для работы в таком режиме необходимо:

- при прибытии поезда на многопарковую станцию дежурный по станции (или оператор при дежурном) должны в АРМ-е ГИД выполнить операцию по взятию с нитки поезда справки – после того, как поезд остановится именно на том пути станции, где с ним будут производиться технические операции. После взятия справки, человеку будут доступны ввод макетов 200..209. Для их ввода нужно выбрать требуемое сообщение прямо из ранее полученной справки о поезде. После выбора нужного макета все его поля будут заполнены фактической информацией о поезде и операции с ним. Человек должен только проверить всю информацию и нажать кнопку «Передать»;
- при отпадении поезда все действия человека аналогичны тем, что описаны для прибытия. Выполнять их нужно после того, как поезд, который отправляется со станции фактически освободит тот путь, на котором с ним производились технические операции, т.е., после того как отпадение поезда станет достоверным. Время отпадения при этом будет по данным СЦБ зафиксировано по моменту перекрытия выходного светофора с пути.

Главный инженер НПО «ГИД-Урал»



С.В. Крашенинников