ICS 点击此处添加 ICS 号

CCS 点击此处添加 CCS 号

团 体 标 准

T/CCTAS XX—2021

“一带一路”铁路项目 铁路车机联控作业规范

“The Belt and Road” railway project
Regulation of Station-locomotive Joint Control

（征求意见稿草案）

（本草案完成时间：2024 年 11 月）

XXXX - XX - XX 发布

XXXX - XX - XX 实施

中国交通运输协会 发布

目 次

前言	II
1 范围	3
2 规范性引用文件	3
3 术语和定义	3
4 基本规定	3
5 设备	4
6 作业人员	4
7 信息管理	4
8 车机联控作业	4

前 言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由中国交通运输协会新技术促进分会提出。

本文件由中国交通运输协会标准化技术委员会归口。

本文件起草单位：中国交通建设集团有限公司、中国路桥工程有限公司、非洲之星铁路运营公司、中国铁路北京局集团有限公司。

本文件主要起草人：何福汉、张爱军、乔恩永、解立群、刘硕山、史广成、刘文斌、王浩苏、王颖斌、王岩、郭明、刘兴、李宏志、王作敬、王忠锦。

“一带一路”铁路项目 铁路车机联控作业规范

1 范围

本文件规定了“一带一路”铁路项目普速铁路车机联控的基本规定、设备、作业人员、信息管理、车机联控作业等内容。

本文件适用于中华人民共和国在国外运营的普速铁路车机联控作业，其它铁路可参照使用。

2 规范性引用文件

本文件没有规范性引用文件。

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

车机联控 Vehicle infotainment system

车务（调度）、机务（含自轮运转特种设备，下同）等有关行车人员利用无线调度通信设备，按规定联络，提示行车安全信息，确认行车要求的互控方式。

3.2

呼叫人 The caller

在车机联控作业中首先进行呼叫的一方。

3.3

被呼叫人 The called person

在车机联控作业中被呼叫后进行应答的一方。

3.4

复诵人 Reciting person

在车机联控作业中被呼叫或回应（应答）后进行重复应答的一方。

4 基本规定

4.1 参与车机联控的各部门、各工种均应按本文件要求进行车机联控作业，联控用语应按照第8章的要求执行。

4.2 下列情况须进行车机联控：

- a) 本文件 8.2 款规定的非正常情况时；
- b) 旅客列车发车时；
- c) 自轮运转特种设备、路用列车始发时；

- d) 向封锁区间开行救援列车、路用列车时；
- e) 列车未接收到接车进路预告信息时；
- f) 接车站因故不能按规定时机开放进站信号时；
- g) 车站控制发出列车时；
- h) 自轮运转特种设备须执行站站联控。

4.3 本文件联控用语中，含有英文字母的车次，英文字母按英文字母读法；（）内的字可省略，[] 内的字与加粗字根据实际情况选择。参与车机联控人员应使用英文或铁路运输企业指定的通用语言联控。

4.4 车站控制办理接发列车、调车作业时由车站值班员负责车机联控。

4.5 集中控制（含车站调车操作方式）办理接发列车由列车调度员负责车机联控。

4.6 CTC 控制模式（操作方式）发生临时转换时，联控人员不变。

4.7 未接收到接车进路预告信息的列车（含自轮运转特种设备）司机应主动与列车调度员（车站控制时为车站值班员）进行车机联控，联控时机为列车越过规定的接收接车进路预告信息地点后。

4.8 列车由邻站开出后，接车站因故不能按规定时机开放进站信号时，列车调度员（车站控制时为车站值班员）应主动与司机进行车机联控。列车接收到前方站机外停车的进路预告信息而列车调度员未主动联控时，司机应加强互控。

4.9 临时限速地段应由列车调度员与司机执行车机联控。区间限速地段联控时机为列车在限速地段前所在站通过（发车）前；站内限速地段联控时机为列车接近限速地段车站前。

5 设备

5.1 车机联控使用的设备包括：纳入列车无线调度通信系统的调度所列车调度通信设备、车站列车调度通信设备、车载无线通信设备（机车、自轮运转特种设备）、无线对讲设备、GSM-R 手持终端、语音记录装置等。

5.2 上线运行的机车、自轮运转特种设备等应装设车载无线调度通信设备。机车（自轮运转特种设备）司机、车辆乘务员及参与车机联控的有关人员应配备列车无线调度通信（便携）设备。

5.3 车机联控所有作业人员应统一使用企业指定频率进行联控。

6 作业人员

6.1 参与车机联控的人员应经过培训，能够正确使用列车无线调度通信设备，掌握车机联控的作业标准，严格按照标准作业。

6.2 执行车机联控时，应使用规范用语，做到用语准确、吐字清晰。

7 信息管理

7.1 铁路作业人员发现危及行车安全信息时应立即报告列车调度员（车站值班员）。

7.2 列车调度员使用的无线调度通信设备发生故障时应在行车设备（施工、检修）登记簿中登记，通知维修部门及时处理，并指定车站通知司机。

7.3 车站无线调度通信设备发生故障时应及时报告列车调度员，并转告司机，在行车设备（施工、检修）登记簿中登记，通知维修部门及时处理。

7.4 机车无线调度通信设备发生故障且 GSM-R 手持终端不能使用时，司机应在前方站停车，采用其他联系方式报告列车调度员，按列车调度员指示办理。

8 车机联控作业

8.1 正常情况车机联控用语

8.1.1 接车作业呼叫时机和联控用语见表 1。

表 1 接车作业呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	列车调度员 (车站值班员)
列车接近或在规定的呼叫点	呼叫人	××(站)××(次)接近。	
	被呼叫人		××(次)××(站)×道 停车[通过]。
	复诵人	××(次)×道停车[通过], 司机明白。	

8.1.2 列车机外停车呼叫时机和联控用语见表 2。

表 2 列车机外停车呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员(车站值班员)	列车司机
列车接近前	呼叫人	××(次)××(站)机外停车。	
	被呼叫人		××(次)××(站) 机外停车,司机明白。

8.1.3 机外停车后接车联控用语见表 3

表 3 机外停车后接车呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员(车站值班员)	列车司机
列车机外停车再开,信号开放后	呼叫人	××(次)×站×道通过[停车]。	
	被呼叫人		××(次)×站×道通过 [停车],司机明白。

8.1.4 发车作业呼叫时机和联控用语见表 4。

表 4 发车作业呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员(车站值班员)	列车司机

出站信号开放后	呼叫人	××（次）×道出站信号好 （去××方向）。	
	被呼叫人		××（次）×道出站信号好 （去××方向），司机明白。

8.1.5 接停车列车未整列进入接车线时呼叫时机和联控用语见表 5。

表 5 接停车列车未整列进入接车线时呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员（车站值班员）	列车司机
列车进站停车后尾部压标时	呼叫人	××（次）尾部压标，向前移动。	
	被呼叫人		××（次）尾部压标，向前移动，司机明白。

8.1.6 未挂列尾主机或列尾主机故障的列车简略试验作业。简略试验在发车前至少 4min 进行。车站值班员按上述规定时间提前通知有关作业人员，无车站值班员的车站由列车司机自行组织进行简略试验。呼叫时机和联控用语见表 6。

表 6 未挂列尾主机或列尾主机故障的列车简略试验作业呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	助理值班员（车站值班员）	列车司机
作业人员到达列车尾部后通知司机简略试验	呼叫人	××（次）简略试验。	
	被呼叫人		××（次）简略试验，司机明白。
司机缓解达到规定压力并制动，作业人员检查确认列车最后一辆车（自动制动机良好的车辆）制动鞴鞴伸出，通知司机	呼叫人	××（次）尾部车辆已制动。	
	被呼叫人		××（次）尾部车辆已制动，司机明白。
司机得到车辆已制动通知后按规定缓解，作业人员确认伸出的制动鞴鞴收回后，通知司机。	呼叫人	××（次）尾部车辆已缓解。	
	被呼叫人		××（次）尾部车辆已缓解，司机明白。

8.2 非正常情况

8.2.1 车站引导接车呼叫时机和联控用语见表 7。

表 7 车站引导接车呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员（车站值班员）	列车司机
列车接近前	呼叫人	××（次）××（站）引导接车，×道停车[通过]，注意引导（手）信号。	
	被呼叫人		××（次）××（站）引导接车，×道停车[通过]，注意引导（手）信号，司机明白。

8.2.3 列车经过限速地段呼叫时机和联控用语见表 8。

表 8 列车经过限速地段呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员（车站值班员）	列车司机
区间限速地段 联控时机为列车在限速地段前所在站通过（发车）前；站内限速地段联控时机为列车接近限速地段车站前	呼叫人	××（次）××公里 XX 米至××公里××米限速××公里/小时。	
	被呼叫人		××（次）××公里××米至××公里××米限速××公里/小时，司机明白。

8.2.4 列车站内脱轨可能妨碍邻线，列车司机呼叫列车调度员或车站值班员，呼叫时机和联控用语见表 9。

表 9 列车站内脱轨可能妨碍邻线呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	列车调度员（车站值班员）
列车在站内	呼叫人	××（次）被迫停车可能侵入邻线。	

脱轨后可能妨碍邻线	被呼叫人		××（次）被迫停车可能侵入邻线，明白。
-----------	------	--	---------------------

8.2.5 列车脱轨可能妨碍邻线，列车调度员（车站）立即呼叫邻线列车，呼叫时机和联控用语见表 10。

表 10

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员（车站值班员）	邻线列车司机
接到列车脱轨可能妨碍邻线的通知	呼叫人	××（次）列车立即停车。	
	被呼叫人		××（次）列车立即停车，司机明白。

8.2.6 列车发现严重晃车，呼叫时机和联控用语见表 11。

表 11 严重晃车，呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	列车调度员（车站值班员）
列车发现严重晃车	呼叫人	××（次）××公里××米严重晃车。	
	被呼叫人		××（次）××公里××米严重晃车，明白。

8.2.7 列车在区间被迫停车需要救援，呼叫时机和联控用语见表 12。

表 12 列车在区间被迫停车需要救援呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	列车调度员（车站值班员）
列车请求救援时	呼叫人	××（次）停于××公里××米，请求救援。	
	被呼叫人		××（次）停于××公里××米，请求救援，明白。

8.2.8 救援列车开行，呼叫时机和联控用语见表 13。

表 13 救援列车开行呼叫时机和联控用语

呼叫时机	联控用语			
	作业人	列车调度员（车站值班员）	被救援列车司机	救援列车司机
救援列车	呼叫人	××（次），××（站）××时××		

开车 时及 开车 后		分开行××（次） 救援列车。		
	被呼叫人		××（站）××时××分 分开行××（次）救援列车， ××（次）司机明白。	
	呼叫人			××（次）司机，救援列 车自××（站）××时× ×分进入区间。
	被呼叫人		××（次）列车头[尾]部 停于××公里××米处， 注意运行。	
	复诵人			××（次）列车头[尾]部 停于××公里××米处， 注意运行，司机明白。

8.2.9 车站取消发车进路时，呼叫时机和联控用语见表 14。

表 14 车站取消发车进路呼叫时机和联控用语

呼叫 时机	联控用语		
	作业人	列车调度员（车站值班 员）	列车司机
需取 消发 车进 路时	呼叫人	××（站）取消××（次） ×道发车进路。	
	被呼叫人		如列车尚未起动车，司机不准起动车并回 答：××（站）取消××（次）×道发车进 路，司机明白。
注：如列车已起动车，司机回答：××（次）已起动车。列车调度员（车站值班员）听到列车 已起动车的回答后，根据可能的后果指示司机停车或继续运行。			

8.2.10 列车被迫停车后，列车在区间紧急停车时，呼叫时机和联控用语见表 15。

表 15

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	列车调度员（车站值班员）

区间列车 被迫停车	呼叫人	××（站）[调度员]××（次）在 ××公里××米（处）××（原因） 紧急制动停车。	
	被呼叫人		××（次）在××公里×× 米（处）××（原因）紧急 制动停车，××（站）[调度 员]明白。

8.2.11 列车被迫停车后，列车起动后正常运行时，呼叫时机和联控用语见表 16。

表 16

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	列车调度员（车站值班员）
列车在区 间起动后	呼叫人	××（次）区间开车恢复运行。	
	被呼叫人		××（次）区间开车恢复运 行××站[调度员]明白。

8.3 道口发生险情

道口发生险情：道口发生险情的呼叫时机和联控用语应符合表17的规定。

表17道口发生险情的呼叫时机和联控用语表

呼叫时机	联控用语		
	作业人	道口工	列车司机
道口发生 险情	呼叫人	××道口发生险情，××(次)立即 停车	—
	被呼叫人	—	××(次)立即停车，司机明白
在多线区间，应在“××道口”前增加“××线”；在枢纽地区，应在“××道口”前增加“××（站）至××（站）间”如不知道车次时呼叫“××道口发生险情，上[下]行接近列车立即停车”，若道口上下行都发生险情，上[下]应为“上、下”			

8.4 调车联控用语

8.4.1 集中区调车作业通报进路时，呼叫时机和联控用语见表 18。

表 18

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员（列车调度员）	司机

集中区调车信号开放后	呼叫人	××（次）[××号机车，×调]， ×道[线]去×道[线]调车信号[进路]好（了）。	
	被呼叫人		××（次）[××号机车，×调]， ×道[线]去×道[线]调车信号[进路]好（了），司机明白。
<p>注：1. 遇机车（车列）去走行线、机待线或其它线路临时停留，如该线路上已有机车（车辆）停留时，应在联控用语后加入“×道有车”，下同。</p> <p>2. 自轮运转特种设备作业比照执行，“机车”根据情况可呼为“调（车机）”、“作业车”、“轨道车”等；“×道”根据情况可呼为“×线”。</p> <p>3. 固定调车机作业时可使用无线调车灯显电台联系。</p>			

8.4.2 集中区牵引车辆调车作业时，呼叫时机和联控用语见表 19。

表 19

呼叫时机	联控用语			
	作业人	车站值班员（列车调度员）	司机	调车长
集中区调车信号开放后	呼叫人	××（次）[××号机车，×调]， ×道[线]去×道[线]调车信号[进路]好。		
	被呼叫人		××（次）[××号机车，×调]， ×道[线]去×道[线]调车信号[进路]好（了），司机明白。	
	复诵人			××（次）[××号机车，×调]× 道[线]去×道[线]调车信号[进路]好（了）， 调车长明白。
<p>注：1. 经由站内空线通过的作业，两端调车进路连续排出时，联控用语中增加“经×道[线]”内容，如“北牵经 5 道去南专调车信号[进路]好”，下同。</p>				

2. 调车进路上所有调车信号机正常开放时的用语为“…调车信号好（了）”；调车进路上的道岔开通方向正确且锁闭，但调车信号机不能开放时的用语为“…调车进路好（了）”，如原路返回、压信号折返等情况，下同。
3. 牵引运行时，要严格执行确认调车信号的规定。司机在起动车前因条件限制无法确认调车信号显示时，可先按列车调度员（车站值班员）通报的调车进路复诵，调车长听到司机复诵即可复诵。车列起动后注意运行，待能确认调车信号显示时，按信号显示运行。

8.4.3 集中区推进车辆调车作业时，呼叫时机和联控用语见表 20。

表 20

呼叫 时机	联控用语			
	作业人	车站值班员（列车调度员）	调车组	司机
集中 区调 车信 号开 放后	呼叫人	××（次）[××号机车，×调]，×道[线]去×道[线]调车信号[进路]好。		
	被呼叫人		××（次）[××号机车，×调]，×道[线]去×道[线]调车信号[进路]好（了），×号明白。	
	复诵人		××（次）[××号机车，×调]，×道[线]去×道[线]调车信号[进路]好，调车长[0号]明白。	××（次）[××号机车，×调]，×道[线]去×道[线]调车信号[进路]好，司机明白。

8.4.4 集中区调车作业（单机、自轮运转特种设备、公铁两用车到达折返地点）通报折返位置时，呼叫时机和联控用语见表 21。

表 21

呼叫时机	联控用语		
	作业人	司机（领车人员）	车站值班员（列车调度员）

到达停车地点停车后,通报停车(折返)位置时。	呼叫人	××(次)[××号机车,×调]已经到达折返地点。	
	被呼叫人		车站值班员(列车调度员)明白。
注:单机或推进运行到达折返地点停车后,司机需要更换操纵端(操纵台)时,在换端(换台)后向车站人员通报到达折返地点;重联机车到达折返地点,由负责折返牵引的司机换端(换台)后通报到达折返地点。			

8.4.5 集中区调车作业防护及联系,呼叫时机和联控用语见表22。

表 22

呼叫时机	联控用语		
	作业人	调车指挥人	司机
作业需要防护时	呼叫人	××(次)[××号机车,×调],调车组××(作业内容),请勿动车。 ××次[××号机车,×调],调车组作业完毕。	
	被呼叫人		司机明白

8.5 其它联控用语

8.5.1 汛期遇到险情时,呼叫时机和联控用语见表23。

表 23

呼叫时机	联控用语		
	作业人	司机	列车调度员(车站值班员)
司机发现险情时。	呼叫人	××站[调度员],××(次)在××公里××米因线路水害[滑坡、落石]停车。	
	被呼叫人		××(次)在××公里××米因线路水害[山体滑坡、落石]停车,××站[调度员]明白。

8.5.2 遇天气恶劣，了望距离不足 200 米，列车需降速运行时，呼叫时机和联控用语见表 24。

表 24

呼叫时机	联控用语		
	作业人	司机	列车调度员（车站值班员）
遇天气恶劣，了望距离不足 200 米，列车需降速运行时。	呼叫人	××调度员[站]，××（次）列车了望距离不足 200 米，开始降速运行（请报告列车调度员）	
	被呼叫人		××（次）列车了望距离不足 200 米，开始降速运行（报告调度员），××调度员[站]明白。
注：遇天气恶劣，信号显示距离不足 200 米行车时，列车调度员按规定向司机下达调度命令。			

8.5.3 列车调度员（车站值班员）得到货车强热报警信息后，呼叫时机和联控用语见表 25。

表 25

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员（车站值班员）	司机
列车调度员（车站值班员）得到货车强热报警信息后	呼叫人	××（次）车辆强热，前方××站侧线停车。	
	被呼叫人		××（次）车辆强热，前方××站侧线停车，司机明白。

8.5.4 列车调度员（车站值班员）得到货车激热报警信息后，呼叫时机和联控用语见表 26。

表 26

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员（车站值班员）	司机
列车调度员（车站值班员）	呼叫人	××（次）车辆激热，常用制动停车。	

班员)得到 货车激热 报警信息 后	被呼叫人		××(次)车辆激热,常用 制动停车,司机明白。
注:司机接到通知后,采取常用制动停车。			

8.5.5 列车抱闸,呼叫时机和联控用语见表 27。

表 27

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员(车站值班员)	司机
列车调度员(车站值班员、 其他部门人员发现时)发现 列车走行部有冒火、冒烟, 车轮、闸瓦发红,车轮抱死、 滑行、冒火星、剧烈振动等 情况,须立即停车时	呼叫人	××(次)车辆抱闸,常 用制动停车。	
	被呼叫人		××(次)车辆抱 闸,常用制动停 车,司机明白。
注:司机接到通知后,按规定停车。			

8.5.6 列车调度员得到客车强热报警信息后,呼叫时机和联控用语见表 28。

表 28

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员(车站值班员)	司机
列车调度员 得到客车强 热报警信息 后	呼叫人	××(次)客车强热预报,检查 确认。	
	被呼叫人		××(次)客车强热预报, 检查确认,司机明白。
呼叫时机	联控用语		
	作业人	司机	车辆乘务员
司机得到列 车调度员通	呼叫人	××(次)车辆乘务员客车强热 预报,检查确认。	

报后	被呼叫人		客车强热预报，检查确认， 车辆乘务员明白。
呼叫时机	联控用语		
	作业人	车辆乘务员	司机
车辆乘务员 检查确认后	呼叫人	××（次）司机，经检查确认， 可以继续[限速]运行[停车处 理]。	
	被呼叫人		可以继续[限速]运行[停车 处理]，司机明白。

8.5.7 列车调度员得到客车激热报警信息后，呼叫时机和联控用语见表 29。

表 29

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车调度员 (车站值班员)	司机
列车调度员 得到客车激 热报警信息 后	呼叫人	××（次）客车激热预报，停车 检查。	
	被呼叫人		××（次）客车激热预报停 车检查，司机明白。
呼叫时机	联控用语		
	作业人	司机	车辆乘务员
司机得到列 车调度员通 报停车后	呼叫人	××（次）车辆乘务员，客车激 热停车，下车检查处理。	
	被呼叫人		客车激热停车，下车检查处 理，车辆乘务员明白。
呼叫 时机	联控用语		
	作业人	车辆乘务员	司机

车辆乘务员 检查处理后	呼叫人	××（次）司机，经检查处理， 限速运行到前方站 [就地处理]。	
	被呼叫人		限速运行到前方站 [就地处理]，司机明白。
注：司机接到前方站或就地停车通知后，采取常用制动停车，得到车辆乘务员报告后，要及时将检查处理信息报列车调度员或车站值班员。			

8.5.8 运行途中遇机车监控装置故障，按 20km/h 以下速度运行时，呼叫时机和联控用语见表 30。

表 30

呼叫时机	联控用语		
	作业人	司机	列车调度员（车站值班员）
运行途中机车监控装置故障，需按 20km/h 以下速度运行到前方站， 更换机车时	呼叫人	××（站）[调度员]××（次）机车因监控装置故障，停在××公里××米处，请求 20km/h 以下速度运行（请转报调度员）。	
	被呼叫人		××（次），请求 20km/h 以下速度运行（请转报调度员），××（站）[调度员]明白。
注：调度命令下达后，要向司机转达调度命令内容，下同。			

8.5.9 运行途中机车信号故障，监控装置需转入机车信号故障模式时，呼叫时机和联控用语见表 31。

表 31

呼叫时机	联控用语		
	作业人	司机	列车调度员（车站值班员）
机车信号故障，监控装置需转入机车信号故障模式运行	呼叫人	××（站）[调度员]××（次）机车信号故障（请报告调度员）。	

时	被呼叫人		××(次)机车信号故障(请报告调度员),××(站)[调度员]明白。
---	------	--	-----------------------------------

中国交通运输协会团体标准

“一带一路”铁路项目 铁路车机联控作业规范

“The Belt and Road” railway project

Regulation of Station-locomotive Joint Control

(征求意见稿)

编制说明

2024-11

一、任务来源、起草单位、主要起草人

根据《国家铁路局科技与法制司关于委托承担“一带一路”铁路项目运营管理团体标准体系研究课题的函》要求，由中国交通运输协会、中国交通建设集团联合多家单位作为起草单位，负责本规程的编制工作。

主要起草人：何福汉、张爱军、乔恩永、解立群、刘硕山、史广成、刘文斌、王浩苏、王颖斌、王岩、郭明、刘兴、李宏志、王作敬、王忠锦。

二、编制《铁路车机联控管理规范》的必要性和意义

本管理规范的编制，符合蒙内铁路运营需求，是保障列车安全、正点运行的关键环节，能够规范信息的收集、传递和处理流程，统一标准，规范操作流程，减少可能出现的失误，及时纳入新技术、新设备，推进创新与发展，可提升现场应急处置能力，在突发情况下，能够迅速、准确地传递信息，采取有效的应对措施。本管理规范适用于蒙内、内马标轨铁路，其它时速 120km/h 及以下普速标轨铁路可参照使用。

三、主要工作过程

本管理规范借鉴国内的《铁路车机联控作业》条款内容，结合蒙内铁路运营实践进行调整增减和优化。成立编制组，收集资料进行起草，召开规章研讨会征集修改意见，针对反馈意见，进行补充、完善，形成送审稿。经非洲之星技术规章委员会审查，形成报批稿，上报审批。

四、制订标准的原则和依据，与现行法律、法规、标准的关系

本管理规范编制时，主要是借鉴相关中国铁路行业标准。

行业标准：

《铁路车机联控作业》（TB/T 30003-2020）

五、主要条款的说明

3 术语和定义明确了什么是车机联控、呼叫人、被呼叫人。

4 基本规定

4.3 规定车站控制办理接发列车、调车作业时由车站值班员负责车机联控。

4.4 规定中心操作方式（车站调车操作方式）办理接发列车由列车调度员负责车机

联控。

4.5 明确哪些情况须进行车机联控。

4.9 限速地段联控规定。

5 设备

5.1 车机联控使用的设备具体包含哪些。

6 作业人员

6.1 参与车机联控的人员需经过培训。

7 信息管理

7.1 发现危及行车安全信息时应立即报告列车调度员（车站值班员）。

7.2 列车调度员数字调度通信设备发生故障时应在《行车设备（施工、检修）登记簿》中登记，通知工电部及时处理，处理好后按规定销记，并指定车站通知司机。

7.3 车站数字调度通信设备发生故障时应及时报告列车调度员，并转告司机，在《行车设备（施工、检修）登记簿》中登记，通知工电部及时处理，处理好后按规定销记；

8 车机联控作业规定正常情况、非正常情况下的车机联控用语

六、重大意见分歧的处理依据及结果

本标准制订过程中尚未发生过重大意见分歧。

七、采用国际标准和国外先进标准的，说明采标程度，以及与国内外同类标准水平的对比情况

本管理规范未采用国际标准和国外先进标准。

八、作为推荐性标准建议及其理由

《铁路车机联控管理规范》是铁路运输组织过程中的安全关键环节，结合蒙内铁路实际，并吸取国内车机联控作业的关键条款，制定有效的车机联控方式，具有较强的科学性、实用性和指导性，为铁路运输的安全、高效运营提供有力保障。

九、贯彻标准的措施建议

（1）精心组织安排，开展宣贯培训。建议由行业主管部门统一安排，组织对海外铁路运营的单位开展标准实施培训和宣贯普及。并要求按照此管理规范进行统一管理。

(2) 组织相关管理人员对照此标准进行管理；

(3) 定期组织修订。

十、其他应说明的事项

暂无。