МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования
«Самарский государственный университет путей сообщения» в г. Саратове
Филиал СамГУПС в г.Саратове

КУРС ЛЕКЦИЙ

МДК 03.02 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

(на железнодорожном транспорте)

ПМ.03 Организация транспортно-логистической деятельности
(на железнодорожном транспорте)
для специальности

23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

базовая подготовка

Саратов 2023

ОДОБРЕНО
на заседании ЦМК «Организация перевозок и управление на транспорте»
Протокол № 1 от «31» августа 2023 г.

Председатель
_____ /Е.А. Солопова/

УТВЕРЖДЕНО
на заседании Методического совета
Протокол № 1 от «21» сентября 2023 г.

Зам. директора по УР
_____/С.А. Крижановский/

Составители (авторы):
Минаева А.А., преподаватель филиала СамГУПС в г.Саратове, высшая квалификационная категория

Рецензент: Шуршилова В.В, преподаватель филиала СамГУПС в г.Саратове,
высшая квалификационная категория

Содержание

Пояснительная записка 4

2.1 Общие сведения о коммерческой деятельности железнодорожного транспорта 5

2.1.1 Основы организации грузовой и коммерческой работы 5

2.1.2 Сооружения и устройства весового хозяйства 13

2.1.3 Заявки на перевозку грузов и предварительное планирование перевозки грузов 18

2.1.4 Классификация и свойства грузов 22

2.2 Технология перевозок грузов 25

2.2.1 Подготовка и прием груза к перевозке 25

2.2.2 Погрузка и операции по отправлению груза 35

2.2.3 Операции, проводимые на железнодорожных станциях в пути следования грузов 45

2.2.4 Операции по прибытии и выгрузке грузов 56

2.2.5 Операции, по размещению и хранению грузов на станционных складах, выдача грузов 66

2.2.6 Железнодорожные пути необщего пользования 72

2.2.7 Учет и отчетность о перевозках грузов 76

2.2.8 Грузовые тарифы 80

2.3 Организация перевозок грузов отдельных категорий 82

2.3.1 Перевозка грузов мелкими отправками 82

2.3.2 Перевозка грузов в контейнерах, автопоездах и контрейлерах 85

2.3.3 Перевозка грузов для личных, семейных и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности 91

2.4 Перевозка грузов на открытом подвижном составе 94

2.4.1 Общие требования к размещению и креплению грузов на открытом подвижном составе 94

2.4.2 Перевозка грузов навалом и насыпью 97

2.5 Перевозка грузов отдельных категорий 101

2.5.1 Перевозка зерновых грузов 101

2.5.2 Перевозка скоропортящихся грузов 103

2.5.3Перевозка грузов с сопровождением грузоотправителей, грузополучателей 106

2.5.4 Перевозка животных 108
2.5.5 Перевозка грузов, подконтрольных органам Государственного ветеринарного надзора, подкарантинных грузов 110
2.5.6 Перевозка негабаритных грузов 112
2.5.7 Перевозка грузов на особых условиях 119
2.5.8 Общие сведения о воинских перевозках 122
2.5.9 Перевозка жидких грузов наливом 124
2.6 Перевозка грузов с участием нескольких видов транспорта, с участием железных дорог иностранных государств 126
2.6.1 Перевозка грузов с участием нескольких видов транспорта 126
2.6.2 Перевозка грузов в международном сообщении 128
2.6.3 Перевозка грузов в международном сообщении между железными дорогами государств-участников СНГ 130
2.6.4 Организация работы таможни 133
2.7 Ответственность перевозчика, грузоотправителей и грузополучателей, обеспечение сохранности грузов 134
2.7.1 Ответственность по перевозкам 134
2.7.2 Виды несохранности и обеспечение сохранности перевозимых грузов 136
2.7.3 Оформление и расследование несохранных перевозок 139
2.7.4 Охрана грузов 142
2.7.5 Розыск грузов 145
2.7.6 Претензии и иски 148
2.7.7 Контрольно-ревизионная работа 153
Список используемых источников 156

Пояснительная записка

Курс лекций МДК 03.02 Обеспечение грузовых перевозок**,** ПМ.03 Организация транспортно-логистической деятельности (по видам) разработан в соответствии с Федеральным государственным образовательным стандартом по специальности среднего профессионального образования для специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) и раскрывает основные понятия и принципы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок.

Курс лекций предусматривает изучение основ организации грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте и имеет большое значение в подготовке компетентного специалиста.

В процессе изучения курса лекций МДК 03.02 раскрываются основы назначения и функциональных возможностей систем, применяемых в грузовой работе; правила перевозок грузов; организация грузовой работы на транспорте; требования к персоналу по оформлению перевозок и расчетов по ним; формы перевозочных документов; организация работы с клиентурой; грузовая отчетность; меры безопасности при перевозке грузов, особенно опасных; меры по обеспечению сохранности при перевозке грузов; обеспечение процесса и технологии перевозок грузов различных категорий.

Емко представлены и такие разделы как подготовка и прием груза к перевозке, погрузка и операция по отправлению груза, операции в пути следования, операции по прибытию и выгрузке грузов, а также хранение и выдача груза

Рассматриваются процессы грузовой работы станции, коммерческая и грузовая отчетность на станции. Доступно излагаются основные понятия, связанные с использованием информационных технологий на железнодорожном транспорте, методы обработки информации, её свойства, коммуникационные технологии и многое прочее. Основной акцент сделан на таких разделах, как организация перевозок грузов отдельных категорий перевозка грузов мелкими отправками, перевозка грузов в транспортных пакетах и перевозка грузов в контейнерах.

Курс лекций также подходит для изучения МДК 04.01 Специальные технологии.

Тема 2.1. Общие сведения о коммерческой деятельности железнодорожного транспорта.

2.1.1. Основы организации грузовой и коммерческой работы

Общие сведения о перевозочном процессе

Процесс перевозок грузов связан с перемещением груза от пункта производства к пункту потребления. В большинстве случаев в перемещении груза участвует несколько видов транспорта: автомобильный, железнодорожный промышленный, железнодорожный магистральный и другие. При передаче продукции транспортной организации для доставки потребителю происходит важный юридический акт — продукция превращается в груз.

Груз— объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах и контейнерах.

Грузоотправитель(отправитель) — физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза, багажа, грузобагажа и указано в перевозочном документе.

Груз выдается на железнодорожной станции назначения грузополучателю.

Грузополучатель(получатель) — физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза, багажа и грузобагажа.

Пользователь услугами железнодорожного транспорта — пассажир, грузоотправитель, грузополучатель либо иное физическое или юридическое лицо, пользующееся услугами, оказываемыми организациями железнодорожного транспорта.

Перевозчик— юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявший на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж или грузобагаж грузополучателю.

Перевозочный процесс — совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом. Перевозочный процесс на железнодорожном транспорте Российской Федерации осуществляется между железнодорожными станциями с участием одной и более инфраструктур.

Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее инфраструктура) — технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, систему сигнализации, централизации и блокировки,

информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

Перевозочный процесс связан с выполнением постоянно повторяющихся операций: маневровые передвижения, связанные с подачей вагонов под погрузку, погрузка в вагоны, прием груза к отправлению, маневры, связанные с их уборкой, формирование поездов и подготовка их к отправлению, движение поездов до станции назначения, расформирование и формирование поездов в пути следования, расформирование поездов на станции назначения, маневры по подаче вагонов к месту выгрузки, выгрузка и выдача груза грузополучателю и т.д. Перевозочный процесс сопровождается переработкой информации об указанных операциях. При смешанных перевозках производится перегрузка с одного вида транспорта на другой.

Все операции перевозочного процесса должны выполняться наиболее рациональным методом с наилучшим использованием транспортных средств и с наименьшими затратами. В современных условиях это возможно при обеспечении единства управления перевозочным процессом.

Грузовые и коммерческие операции

В процессе организации перевозок грузов выполняются грузовые и коммерческие операции.

Грузовая операция— погрузка грузов из складов в транспортные средства (вагоны, автомобили и др.) и выгрузка из них в склады, перегрузка грузов из вагонов в вагоны при перевозке по железным дорогам с разной шириной колеи, перегрузка грузов с одного вида транспорта на другой (прямая операция); перемещение грузов внутри складов для проверки его наличия или массы (перевески) и др.

Коммерческая операция— включает составление, обработку перевозочных и передаточных документов, оформление учетно-отчетной документации, взыскание всех видов платежей и сборов за перевозку грузов по железным дорогам и с участием других видов транспорта. Кроме того, к коммерческим операциям относится подготовка вагонов к перевозке различных грузов и их осмотр в коммерческом отношении; транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей, ведение актово-претензионного делопроизводства. Коммерческими операциями являются также взвешивание грузов, пломбирование вагонов и контейнеров, составление и обеспечение сохранности документации, связанной с погрузкой грузов в открытый подвижной состав и т.п.

Содержание грузовой и коммерческой работы

Грузовая и коммерческая работа непосредственно связаны с перевозочным процессом, главным образом с его начальными и конечными операциями: погрузкой и выгрузкой.

К грузовой и коммерческой работе относятся также вопросы разработки и соблюдения условий и правил перевозок грузов, обеспечения их сохранности; организации прогрессивных видов перевозок (пакетных, контейнерных, комбинированных и маршрутных); механизации погрузочно-разгрузочных работ; переадресовки грузов, работы пунктов коммерческого осмотра, сортировочных платформ; взаимодействия с другими видами транспорта и многое другое.

Правовой основой грузовой и коммерческой работы является Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, содержащие обязательные для перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей условия перевозок грузов (нормативные правовые акты). В международных сообщениях правовой основой являются договора и соглашения, заключаемые в установленном порядке. Основным содержанием грузовой и коммерческой работы являются:

– прием заявок на перевозку грузов и их обработка;

– прием к перевозке грузов, и выдача их грузополучателям;

– оформление перевозочных документов;

– механизация погрузочно-разгрузочных работ;

– расчет и взыскание платы за перевозку на основе действующих тарифов;

– обеспечение сохранности перевозимых грузов;

– организация перевозок скоропортящихся грузов;

– транспортно-экспедиционное обслуживание, арендное и договорное дело;

– обслуживание железнодорожных путей необщего пользования, разработка единой технологии работы станций и железнодорожных путей необщего пользования;

– организация контрольно-ревизионной работы;

– обеспечение безопасности движения, охраны труда и окружающей среды при выполнении грузовых и коммерческих операций и перевозке грузов;

– автоматизация управления грузовой и коммерческой работой, внедрение новых информационных технологий.

Созданная система фирменного транспортного обслуживания на железнодорожном транспорте позволяет значительно улучшить грузовую и коммерческую работу железных дорог, повысить качество предоставленных транспортных услуг грузоотправителям,

грузополучателям, пользователям и владельцам железнодорожных путей необщего пользования и собственного железнодорожного подвижного состава.

Организационная структура управления грузовой и коммерческой работой

Грузовой и коммерческой работой на сети дорог руководит ЦДМ (Управление коммерческой работой и нормативным обеспечением в сфере грузовых перевозок), на железной дороге — соответственно служба М (служба коммерческой работы в сфере грузовых перевозок), которая является частью Дирекции управления движением, в дорожном центре ДЦС – отдел ДЦСМ (отдел коммерческой работы в сфере грузовых перевозок). Служба коммерческой работы управления железной дороги состоит из отделов или секторов (в зависимости от объема работы): организации коммерческой работы и условий перевозок, перевозок скоропортящихся грузов, капитального строительства и механизации погрузочно-разгрузочных работ, актово-претензионный и др. Кроме того, в штат службы входит аппарат дорожных коммерческих ревизоров. Руководит службой начальник службы (М) и два его заместителя.

В структуре ДЦС железных дорог имеются отделы грузовой и коммерческой работы. В зависимости от объема работы в штате отдела, кроме начальника (ДЦСМ), имеются заместитель начальника отдела, старший и участковый коммерческие ревизоры, ревизоры хладотранспорта, инженеры и техники, ведающие вопросами организации перевозок грузов и др.

Для осуществления погрузки и выгрузки грузов на местах общего пользования и выполнения коммерческих операций организованы механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций(МЧ). На станциях эти дистанции имеют производственные участки.

Грузовой и коммерческой работой на железнодорожной станции руководит начальник станции(ДС), а на станциях с большими объемами грузовых и коммерческих операций — заместитель начальника станции по грузовой и коммерческой работе (ДСМ).

Виды сообщений и классификация грузовых перевозок

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в зависимости от видов транспорта подразделяются на перевозки в прямом железнодорожном сообщении, перевозки в прямом смешанном и непрямом смешанном сообщении (с участием двух и более видов транспорта). С образованием ОАО ѓРЖДѓ как единого хозяйствующего субъекта перевозки осуществляются в прямом железнодорожном сообщении между железнодорожными станциями с участием одной и более инфраструктур по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования.

Перевозки в прямом смешанном сообщении осуществляются несколькими видами транспорта по единому транспортному документу, составляемому на весь маршрут следования груза.

Перевозки в непрямом смешанном сообщении — перевозки, осуществляемые несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида.

Кроме того, грузы могут перевозиться в **международном сообщении с участием железнодорожного транспорта** между двумя и более странами, в том числе транзитом по территории Российской Федерации. Осуществляются также специальные и воинские железнодорожные перевозки.

Специальные железнодорожные перевозки предназначены для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд, а также перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей.

Воинские железнодорожные перевозки— перевозки воинских частей и подразделений, воинских грузов, воинских команд и отдельных лиц, проходящих воинскую службу, службу в органах внутренних дел, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, сотрудников органов федеральной государственной службы безопасности.

В последние годы начали интенсивно развиваться ***комбинированные***(контрейлерные) перевозки грузов с транспортированием груженых большегрузных автомобилей и полуприцепов на специальных платформах.

В зависимости от количества груза, предъявляемого по одной транспортной железнодорожной накладной, перевозки осуществляются повагонными, контейнерными, мелкими, групповыми и маршрутными отправками.

Повагонной отправкой считается предъявляемый по одной транспортной железнодорожной накладной (далее накладная) груз, для перевозки которого требуется предоставление отдельного вагона.

Контейнерной отправкой считается предъявляемый к перевозке по одной накладной груз, для транспортировки которого требуется предоставление одного контейнера.

Мелкая отправка — предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого не требуется предоставления отдельного вагона или контейнера.

Групповой отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого требуется предоставление более одного вагона, но менее маршрутной отправки.

Маршрутной отправкой считается предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого требуется предоставление вагонов в количестве, соответствующем нормам, установленным для отправительских маршрутов по массе или длине.

Сборной повагонной отправкой считается предъявленный по одной накладной груз разных наименований в адрес одного грузополучателя.

Основные направления развития и совершенствования грузовой и коммерческой работы

Основными направлениями развития и совершенствования грузовой и коммерческой работы являются:

– внедрение технологий перевозочного процесса, ориентированных на высокое качество транспортных услуг, включая технологии по доставке грузов;

– переход на систему гарантированного обеспечения перевозок по договорам и долгосрочным контрактам, разработка и внедрение автоматизированной системы контроля за их исполнением;

– проведение гибкой тарифной политики, совершенствование системы оплаты перевозок грузов, электронный обмен документами между железной дорогой и грузоотправителями, грузополучателями, создание централизованной сетевой базы данных о них;

– формирование и обработка перевозочных документов в реальном режиме времени и их безбумажное перемещение от грузоотправителя до грузополучателя (электронная накладная);

– развитие комбинированных перевозок;

– тесное взаимодействие с другими видами транспорта, создание смешанных железнодорожно-морских (речных) компаний;

– создание новых транспортных коридоров;

– обеспечение сохранности перевозимых грузов, разработка и внедрение новых запорно-пломбировочных устройств, в том числе и электронных;

– внедрение автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ);

– применение новых высокопроизводительных механизмов при погрузочно-разгрузочных работах;

– внедрение новых изотермических транспортных средств, обеспечивающих сохранность скоропортящихся грузов.

Значение Устава железнодорожного транспорта

Важнейшими правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие между железными дорогами и грузоотправителями, грузополучателями и пассажирами, являются Федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации вступил в силу с 18 мая 2003 г., регулирует отношения, между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур, владельцами железнодорожных путей необщего пользования и другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта и устанавливает их права, обязанности и ответственность. Имея статус федерального закона, Устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок.

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации содержит 130 статей, объединенных в девять глав.

В главе I «Общие положения» (ст. 1—8) определены главные задачи Устава и сфера его действия, дано четкое определение основных понятий, применяемых в тексте, установлен порядок разработки и утверждения Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобогажа. Здесь же изложен порядок перевозки почтовых отправлений, определены условия организации и осуществления специальных и воинских железнодорожных перевозок.

В главе II *«Перевозки грузов, контейнеров и повагонными отправками грузобагажа»* (ст. 9—49) регламентирован порядок заключения долгосрочных договоров об организации перевозок, предоставления заявок на перевозки грузов и их выполнения, заключения договора перевозки груза, определены условия подготовки груза к перевозке грузоотправителями, подготовки вагонов, контейнеров под погрузку железной дорогой и грузоотправителями, установлен порядок выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке грузов и контейнеров, при оформлении приема и выдачи груза.

В этой же главе определены обязанности перевозчика по доставке груза по назначению и в установленные сроки по определению размера недостачи, повреждения (порчи) груза и порядок решения других вопросов, связанных с перевозкой грузов.

В главе III «Взаимодействия владельца инфраструктуры и перевозчиков при подготовке и осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа» (ст. 50—54) определен порядок заключения договоров между перевозчиками и владельцами инфраструктуры об оказании услуг для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, а также порядок доступа перевозчиков к инфраструктуре.

Глава IV «Железнодорожные пути необщего пользования» (ст. 55—64) посвящена основным условиям эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования и регулированию взаимоотношений перевозчиков, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, владельцев инфраструктур, грузоотправителей и грузополучателей.

Глава V «Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении» (ст. 65—79) определяет порядок организации перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, условия передачи и перегрузки их в пунктах перевалки, устанавливает порядок взимания платы за перевозку грузов, определения срока доставки и взаимную имущественную ответственность за невыполнение нормы перевалки, несохранность и просрочку доставки грузов.

В главе VI «Перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа» (ст. 80—93) определены условия перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, регламентированы права и обязанности перевозчиков, владельцев инфраструктур и пассажиров, изложены основные требования к пассажирским вагонам, железнодорожным вокзалам и другим сооружениям, предназначенным для обслуживания пассажиров.

Глава VII «Ответственность перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров»

(ст. 94—118) определяет ответственность сторон за невыполнение принятой заявки на перевозки грузов, несохранность груза и грузобагажа, просрочку доставки грузов и не принадлежащих перевозчику порожних вагонов и контейнеров, задержку вагонов по вине грузоотправителя и грузополучателя, задержку по вине перевозчика подачи вагонов и др. В этой же главе установлена ответственность перевозчика за несохранность багажа, просрочку его доставки, задержку отправления поезда или за опоздание поезда на железнодорожную станцию назначения, за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров и др.

В главе VIII «Акты, претензии, иски» (ст. 119—126) установлен порядок составления коммерческих актов и предъявления к перевозчику претензий и исков.

В главе IX «Заключительные и переходные положения» (ст. 127—130) определен срок вступления в силу Устава, уточнены нормативные правовые акты, которые действуют впредь до принятия новых и др.

2.1.2 Сооружения и устройства весового хозяйства

Значение измерения массы груза

Измерение массы при приеме и выдаче грузов — очень важная и ответственная операция, так как в значительной степени определяет ответственность железных дорог за сохранность грузов и обеспечение безопасности движения.

Масса груза — мера количества груза. Неизменность ее показаний свидетельствует о том, что железная дорога, приняв от грузоотправителя к перевозке груз, доставила его грузополучателю в том же количестве и тем самым выполнила возложенные на нее обязанности в соответствии с договором перевозки грузов. Масса груза является основным показателем его сохранности. По разнице между массой груза, указанной в транспортном документе, и фактической массой груза, прибывшей в пункт назначения, определяют его недостачу. В случае, если утрата, недостача и порча груза произошли по вине железной дороги, по массе груза и его стоимости определяют ущерб, причиненный при перевозке, и убытки железных дорог. Определение массы груза при перевозках обусловлено также требованием установления провозных плат, ведения точного учета перевозимых грузов, необходимостью расчета массы поездов, учета работы железных дорог, установления соответствующих эксплуатационных и экономических показателей железнодорожного транспорта. По массе груза судят о степени использования грузоподъемности вагонов и исключают возможность их перегруза сверх трафаретной грузоподъемности, угрожающего безопасности движения поездов. По массе, указанной в перевозочных документах, отдельные грузоотправители учитывают выполнение производственных заданий, договоров на поставку сырья, материалов и готовой продукции. Кроме того, по массе груза осуществляется контроль за соблюдением грузоотправителями условий заключенных ими договоров и выполнением принятых заявок на перевозку грузов.Процесс измерения массы груза называется взвешиванием, а приборы, на которых взвешивают, именуют весами (весовыми приборами).

Типы, принцип действия и устройство весов

Для взвешивания грузов применяют механические (рычажные, пружинные) и электромеханические (электронные) весы. Основу конструкции существующих типов механических весов составляет рычажный механизм, представляющий собой сочетание рычагов первого и второго рода. Важной конструктивной характеристикой весов является отношение произведений плеч (или передаточное отношение плеч рычага), воспринимающих и передающих нагрузку; принимается от 5 до 500 и выше. Электромеханические (электронные) весы — это весы с уравновешивающим устройством в виде преобразователя, в котором сила тяжести преобразуется в электрический сигнал.

Весы разделяются на две группы: для взвешивания грузов в статическом состоянии и для взвешивания грузов в движении. В соответствии с ГОСТ 29329-92 весы для статического взвешивания подразделяются в зависимости от области применения, способа установки, вида грузоприемного, уравновешивающего и отсчетного устройств, способу достижения положения равновесия.

В зависимости от области применения весы подразделяют на вагонные, автомобильные, товарные, элеваторные, крановые, вагонеточные, монорельсовые и др.

По способу установки на месте эксплуатации весы бывают встроенные, врезные, передвижные, напольные, подвесные, стационарные, настольные.

По виду грузоприемного устройства весы подразделяются на платформенные, бункерные, монорельсовые, ковшовые, конвейерные, крюковые.

По способу достижения равновесия весы бывают с автоматическим, полуавтоматическим и неавтоматическим уравновешиванием, а в зависимости от вида отсчетного устройства — с аналоговым и дискретным отсчетным устройством.

Для взвешивания грузов, перевозимых по железным дорогам, применяются весы следующих типов: вагонные стационарные (наибольшие пределы взвешивания 150; 200 т); вагонные электронные (200 т); товарные врезные (2; 3; 5 т), товарные передвижные (0,1; 0,2; 0,5; 0,6; 1; 2; 3 т); элеваторные бункерные (ковшовые) (5; 10; 20 т); элеваторные автоматические порционные (0,5; 1; 2 т). На местах общего пользования могут устанавливаться автомобильные весы с наибольшими пределами взвешивания: 10; 15; 30; 40 и 60 т.

Вагонные весы предназначены для взвешивания навалочных, насыпных и других грузов вместе с вагонами, в которые они погружены. Вагонные весы грузоподъемностью 150 т состоят их трех основных частей: платформы, на которой уложен рельсовый путь; рычажного механизма, помещенного в котловане; циферблатного указателя, размещенного в весовой будке. Нагрузку от взвешиваемого вагона весовая платформа через поперечные опорные балки 2 и вертикальные стойки передает на грузоподъемные рычаги второго рода, подвешенные на опорных колоннах, а через них на продольные рычаги второго рода. Последние воздействуют на продольные рычаги первого рода. С помощью соединительной тягипоперечных рычагов первого рода и вертикальной тяги усилие передается механизму указателя, стрелка которого фиксирует массу груза. Опорные колонны рычажного механизма монтируются на массивных фундаментных подушках. Общее передаточное число рычажного механизма составляет 2000.

На весах с наибольшим пределом взвешивания (НПВ) 150 т подлежат взвешиванию четырехосные и шестиосные вагоны, на весах с НПВ 200 т —четырехосные, шести и

восьмиосные вагоны. Эти весы имеют две платформы — большую длиной 15,5 м и малую длиной 3,7 м. При взвешивании четырехосных или шестиосных вагонов малую платформу отключают; восьмиосные вагоны взвешивают на обеих платформах.

Все вагонные весы оборудованы полуавтоматическим или автоматическим уравновешиванием.

Товарные врезные весы предназначены для взвешивания грузов в пакетах и тарно-штучных грузов в закрытых складах, помещаемых на весы автопогрузчиками и другими механизмами, а также бочек вручную. У врезных весов рычажный механизм помещен в специальном котловане, а платформа расположена на уровне пола склада.Товарные передвижные весы предназначены для взвешивания тарно-штучных грузов в закрытых складах, багажа и грузобагажа в багажных помещениях. Они могут быть гирные, шкальные, циферблатные.

Элеваторные весы — бункерные весы для взвешивания зерновых грузов на элеваторах и механизированных складах. В этих весах вместо весовой платформы на рычажную систему устанавливают ковш, который заполняют зерном из надвижного бункера при открытии его заслонок. После того как масса зерна в ковше при закрытии заслонок надвижного бункера будет точно установлена, открывают заслонку ковша для спуска зерна.

Элеваторные автоматические ковшовые весы устанавливаются на складах-элеваторах для зерновых грузов. В этих весах ковш заполняется зерном и при уравновешивании установленной порции автоматически опрокидывается и освобождается от зерна. Автоматический счетчик определяет количество порций зерна и их массу.

Автомобильные весы используются для взвешивания автомобилей и автопоездов. Бывают стационарные и передвижные. Передвижные автомобильные весы используются для взвешивания автомобилей и прицепов в полевых условиях (зерно, сахарная свекла, кукуруза в початках и т.п.), а также для взвешивания крупногабаритных тяжелых грузов. Средства измерения массы, применяемые для взвешивания грузов, перевозимых железными дорогами, должны иметь действующие поверительные клейма и соответствовать требованиям стандартов и других нормативных документов.

Основные метрологические характеристики весов

Важнейшими метрологическими характеристиками весов в соответствии с ГОСТ 29329-92 являются: пределы взвешивания, пределы допускаемой погрешности, порог чувствительности и чувствительность (цена деления) весов и другие требования.

Наибольший предел взвешивания (НПВ) весов выбирается в соответствии с областью их применения и в соответствии с ГОСТ 29329-92 (от 1 до 500 т).

Под ценой поверочного деления понимают цену деления, которое принимается за основу при поверке весов. Это условное значение, выраженное в единицах массы и характеризующее точность весов.

Наименьший предел взвешивания весов (НмПВ) устанавливается в зависимости от класса точности. НмПВ для весов общего назначения устанавливается в пределах от 10 до 50 поверочных делений в зависимости от цены и числа поверочных делений.

При взвешивании возникают погрешности, причины и характер которых разнообразны: недостатки конструкции весов, неточности изготовления отдельных деталей, сборки и настройки весов, влияние внешних условий, субъективных ошибок наблюдателя и т.п. Пределом допускаемой погрешности весов называется наибольшая (без учета знака) погрешность весов, при которой они признаются годными и допускаются к применению.

Порог чувствительности весов устанавливается Государственным стандартом в зависимости от способа достижения равновесия весов, абсолютного значения пределов допускаемой погрешности и цены поверочного деления весов.

Чувствительность весов — отношение изменения показания весов к массе грузика, вызвавшего это изменение.

Порядок и технология взвешивания грузов

Порядок и технология взвешивания, содержания и технического обслуживания весов должны соответствовать Инструкции о порядке и технологии взвешивания грузов, содержании и техническом обслуживании весовых приборов на железных дорогах.

Взвешивание груза на вагонных весах производится с остановкой и расцепкой вагонов или с остановкой без расцепки вагонов. Взвешивание на ходу разрешается только на вагонных весах, предназначенных для этого способа взвешивания. Потележечное или поосное взвешивание в движении цистерн с жидкими грузами не допускается. С остановкой и расцепкой вагонов взвешивают перевозимые насыпью зерновые грузы, семена бобовых культур, комбикорма и отруби, пищевые грузы и грузы, перевозимые наливом (кроме спирта, вина и виноматериалов), перевозимые навалом картофель, овощи, бахчевые культуры, непакетированные цветные металлы и лом цветных металлов. Взвешивание на вагонных весах других грузов производится с остановкой вагонов без их расцепки или на ходу на вагонных весах, предназначенных для этого способа взвешивания. Масса тары вагона, контейнера принимается согласно трафарету на вагоне, контейнере.

Перед взвешиванием вагонов на вагонных весах необходимо открыть опрокидывающиеся фартуки и проверить зазоры между обвязочной рамой и платформой весов, которые должны быть не менее 10 и не более 15 мм; проверить тару весов и при необходимости отрегулировать ее; осмотреть вагоны, предназначенные для взвешивания. В

зимнее время вагоны должны быть очищены от снега и льда. Приемосдатчик обязан следить за тем, чтобы вагоны подавались на весы и убирались с весов без толчков и ударов со скоростью, не более установленной в техническо-распределительном акте (ТРА) станции.

При установке вагонов на весах необходимо следить за тем, чтобы крайние колесные пары находились не ближе 300 мм от края весовой платформы, зазор между рельсами грузоприемной платформы и подходным путем не должен превышать 6 мм. Запрещается остановка вагона на весах с помощью каких-либо предметов, подкладываемых под колеса вагона. Арретир весов при накатывании вагона должен быть закрыт до окончательной остановки вагона.

После окончания взвешивания приемосдатчик обязан проверить тару весов и закрыть арретир и опрокидывающиеся фартуки и запереть на замок дверь весового помещения. Необходимо проследить за тем, чтобы вагоны были убраны с весов, а стрелки весового пути были установлены в направлении обходного пути (при наличии последнего) и заперты на замок. Отстой вагонов на весах и производство маневровой работы через них категорически запрещается.

Порядок взвешивания вагонов с грузами на электронных вагонных весах определен в технической документации на соответствующий тип весов. На товарных весах разрешается взвешивать грузы, значение массы которых не выходят за наименьший и наибольший пределы взвешивания, установленных для конкретных весов.

2.1.3 Заявки на перевозку грузов и предварительное планирование перевозки грузов

Порядок представления, рассмотрения и принятия заявок грузоотправителей на перевозки грузов

В соответствии со статьей 11 Устава для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель представляет перевозчику надлежащим образом оформленную и в необходимом количестве экземпляров заявку на перевозку грузов. Заявки представляются не менее чем за десять дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщении и в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также, если пунктами назначения указаны порты. Заявки на перевозки грузов представляются в трех экземплярах, каждый из которых подписывается грузоотправителем, заверяется печатью, применяемой при финансовых операциях. Неправильно оформленные заявки на перевозки грузов к рассмотрению не принимаются.

При отправлении грузов с железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего грузоотправителю, заявка представляется перевозчику грузоотправителем после ее согласования с владельцем указанного железнодорожного пути. Перевозчик обязан рассмотреть представленную заявку в течение двух дней и в случае возможности осуществления перевозки направить эту заявку для согласования владельцу инфраструктуры с отметкой о согласовании заявки. Владелец инфраструктуры рассматривает представленные перевозчиком заявки, в необходимых случаях согласовывает их с другими владельцами инфраструктур, организациями других видов транспорта, железными дорогами иностранных государств и в срок не более чем пять дней при перевозках грузов в прямом железнодорожном сообщении и не более чем десять дней при перевозках в международном и смешанном сообщении, а также, если пунктами назначения указаны порты, возвращает заявку перевозчику с отметкой о результате согласования. Согласованная перевозчиком и владельцем инфраструктуры заявка с отметкой о ее принятии возвращается перевозчиком грузоотправителю не позднее, чем за три дня до заявленного срока начала перевозки. Форма бланков заявки на перевозку грузов в вагонах и контейнерах позволяет обеспечивать автоматизированную обработку данных заявки и является единой для всех грузоотправителей. Грузоотправители представляют отдельную заявку на перевозку грузов по каждой железнодорожной станции отправления, по каждой номенклатурной группе груза с указанием точного наименования груза, по признакам отправки, по признакам принадлежности вагонов, контейнеров, по видам сообщений с подведением итоговых данных в целом по заявке. В заявке на перевозку грузов указывается срок ее действия,

который не должен превышать 45 дней. Порядок заполнения отдельных граф заявки изложен в Правилах приема заявок на перевозку грузов железно-дорожным транспортом.

Временные прекращения и ограничения погрузки

Деятельность железнодорожного транспорта сопряжена с рядом обстоятельств, возникновение которых препятствует осуществлению перевозок грузов, багажа, грузобагажа и, соответственно, их приему к отправлению. В зависимости от обстоятельств, определенных статьей 29 Устава, погрузка и перевозка грузов, грузобагажа может быть временно прекращена либо ограничена.

Прекращение либо ограничение погрузки вследствие непреодолимой силы, военных действий, эпидемии или иных обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок грузов, вводится перевозчиком или владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме президента ОАО «РЖД». Президент ОАО «РЖД» устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов, грузобагажа и уведомляет об этом перевозчиков и владельцев инфраструктур.

В исключительных случаях вследствие сложившихся у перевозчика или при использовании инфраструктуры обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок, погрузка и перевозка грузов, грузобагажа в определенных направлениях могут быть временно прекращены. Такое прекращение вводится президентом ОАО «РЖД» или исполняющим его обязанности, заместителем президента, о чем немедленно информируется Правительство Российской Федерации, соответствующие перевозчики и владельцы инфраструктур. Учитывая специфику работы железнодорожного транспорта, ответственным руководителям ОАО «РЖД», а также перевозчику и владельцу инфраструктуры предоставлено право вводить временное прекращение либо ограничение погрузки грузов, грузобагажа и при иных обстоятельствах. Такими обстоятельствами, например, могут быть: крушение, авария (независимопо чьей вине она произошла); введенный компетентным органом карантин; большое скопление на станции перевалки грузов, подлежащих передаче насмежный вид транспорта, препятствующее дальнейшему направлению грузов на данную станцию перевалки; народные волнения, акты гражданского неповиновения и другие обстоятельства.

Перевозчики в письменной форме, если другая не предусмотрена соглашением сторон, уведомляют грузоотправителей и заинтересованных грузополучателей о прекращении и об ограничении погрузки и перевозки грузов, грузобагажа. Грузоотправители в течение двенадцати часов после получения от перевозчиков уведомлений обязаны остановить или ограничить до установленных размеров погрузку и отправление грузов, грузобагажа в определенных направлениях. Все временные ограничения и запрещения погрузки по

условным телеграфным адресам под номерами 72—75 передаются начальникам станций. На станциях они регистрируются в специальной книге записи запрещений и ограничений, действующих на дорогах сети (форма ГУ-14). Телеграммы об отмене временных ограничений погрузки заносятся в эту же книгу.

Выполнение принятых заявок

Начальник станции отправления совместно с грузоотправителями не позднее чем за 3 дня до начала выполнения заявки на перевозку грузов уточняет количество необходимых для подачи вагонов, контейнеров по дням, точное наименование подлежащих предъявлению к перевозке грузов, наименование станции назначения.

Принятая заявка подлежит выполнению в точном соответствии с содержащимися в ней условиями. Отступление от них возможно только в случае, предусмотренном Уставом. Просьба о внесении изменений в принятую заявку на перевозку грузов представляется грузоотправителем перевозчику в письменном виде. Перевозчик рассматривает такую просьбу и по согласованию с владельцем инфраструктуры может внести изменения в согласованные заявки.

За внесение перевозчиком по инициативе грузоотправителя изменений в принятые заявки, касающиеся перераспределения перевозок грузов по железнодорожным станциям назначения, в том числе в международных и смешанных сообщениях, а также за изменение железнодорожных станций отправления перевозчик взимает с грузоотправителя сборы, установленные статьей 11 Устава.

Грузоотправитель может не менее чем за 2 дня до дня погрузки отказаться от выполнения заявки полностью или частично, что не освобождает его от уплаты штрафа, но его размер снижается на одну треть.

Учет выполнения заявок на перевозку грузов

Данные принятых заявок на перевозки грузов заносятся в учетную карточку формы ГУ-1, которая ведется уполномоченным представителем перевозчика отдельно по каждому грузоотправителю и по каждому наименованию номенклатурной группы груза. Учетные карточки на перевозку грузов в универсальных контейнерах ведутся отдельно по каждому виду контейнера. Учетная карточка подписывается перевозчиком и грузоотправителем по окончании каждых отчетных суток, либо суток, установленных для погрузки грузов в соответствии с принятой заявкой. При отказе грузоотправителя от подписания учетной карточки станцией составляется акт общей формы. Порядок ведения учетной карточки определяется Правилами составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом. При ее ведении следует обратить внимание, что поданными вагонами, контейнерами считаются: порожние вагоны, контейнеры, поданные в

отчетные сутки (в том числе в порядке сдвоенной операции), которые исходя из технологического времени, приведенного в правилах обслуживания железнодорожных подъездных путей, могут быть погружены грузоотправителем в данные сутки; вагоны, контейнеры, оставшиеся не загруженными в предыдущие сутки; вагоны, контейнеры, поданные железной дорогой без учета возможности обеспечения грузоотправителями их погрузки до истечения отчетных суток, но погруженные грузоотправителем до окончания отчетных суток. Результаты подведения итогов выполнения заявки уполномоченный представитель перевозчика сообщает грузоотправителю в течение 5 дней после окончания последних суток, предусмотренных в заявке.

2.1.4 Классификация и свойства грузов

Грузы каждого наименования обладают присущими только им физико-химическими свойствами, объемно-массовыми характеристиками, степенью опасности, определяющими технические условия перевозок. В комплексе с параметрами тары и упаковки специфические свойства груза составляют понятие транспортная характеристика груза. Транспортная характеристика груза определяет режимы перевозки, перегрузки и хранения, а также требования к техническим средствам выполнения этих операций. Транспортные характеристики используют при решении задач по рационализации перевозочного процесса: выборе типа подвижного состава, обустройстве складов, средств пакетирования грузов и механизации погрузочно-разгрузочных работ, разработке условий перевозки грузов и т.д.

Для количественного учета перевозимых грузов, а также решения некоторых задач, связанных с размещением отдельных грузов в вагонах и контейнерах, в складах, важное значение имеют количественные транспортные характеристики: размеры, объемная масса, плотность, скважистость, плотность жидкого груза, удельный объем, удельный погрузочный объем, угол естественного откоса, гранулометрический состав.

Размеры тарных и штучных грузовых мест, характеризующиеся длиной, шириной, высотой, диаметром, массой и объемом, необходимы для выбора типа подвижного состава, контейнера, размещения грузов в них, оценки использования вместимости и грузоподъемности вагонов, обо-снования рациональной технологии перегрузочных работ.
Объемная масса (плотность частиц груза), т/м3, характеризует массу груза в единице объема с учетом скважистости и пористости вещества. Для стандартной объемной массы зерновых грузов на железных дорогах употребляется термин натурная масса.

Скважистостью называется отношение объема свободных пространств к объему груза.

Плотность груза — это масса однородного вещества в единице объема. Единицей плотности является килограмм на кубический метр, однако в производственной практике чаще используется тонна на кубический метр (т/м3).

Удельным объемом называется объем единицы массы груза (м3/т). Удельный погрузочный объем показывает, какой объем подвижного состава занимает в среднем 1 т груза. Это объем, занимаемый одной тонной груза в вагоне, контейнере.

Угол естественного откоса — это угол между плоскостью основания штабеля и образующей. Он зависит от рода и кондиционного состояния груза. С увеличением влажности угол естественного откоса возрастает.

Гранулометрический состав характеризует распределение различных фракций груза по размерам частиц (кусков) и определяет технологию перевозки и погрузки насыпных и навалочных грузов.

Классификация грузов

На железнодорожном транспорте различают транспортную классификацию, применяемую для нормирования и учета погрузочно-разгрузочных работ.

Транспортная классификация строится в зависимости от вида и состояния грузов, предъявляемых к перевозке, типа их упаковки и способов погрузки и перевозки, обеспечивающих сохранность продукции. В транспортной классификации все грузы объединены в три группы: сухогрузы, наливные и живность. Каждая группа делится на подгруппы, объединяющие грузы, сходные по их транспортным характеристикам и условиям перевозки.

Насыпные грузы перевозят по железным дорогам насыпью. Они представляют собой однородную массу частиц, кусков, обладающих взаимной подвижностью (сыпучестью). К ним относятся зерновые грузы (пшеница, рожь, семена), продукты их перемола (мука, отруби, комбикорма, крупа и др.), каменный уголь, минеральные удобрения, цемент, руда, песок, известь, щебень и т.п. (свыше 400 наименований).

К навалочным грузам относятся грузы, которые при погрузке в вагоны не требуют счета мест (штук) и по своему физическому состоянию не могут быть отнесены к насыпным: лесоматериалы, древесина, камень, металлический лом, металлы, различные брикеты, слитки стальные и т.п. (свыше 200 наименований).Различают насыпные и навалочные грузы, которые не требуют защиты от атмосферных осадков (лес, камень, уголь и др.) и грузы, подверженные распылению, порче и загрязнению от атмосферных осадков (це-мент, известь, соль, минеральные удобрения, арбузы, тыква, капуста, кора и т.п.).

Перевозка первой группы насыпных и навалочных грузов допускается в открытом подвижном составе, а грузов второй группы — в крытых вагонах, хопперах и в специализированных контейнерах. Тарно-штучные грузы отличаются значительным разнообразием видов тары, упаковки, формы и объемно-массовых характеристик отдельных грузовых мест. В зависимости от объемно-массовых характеристик тарно-штучные грузы подразделяются на четыре группы. Первую группу составляют грузы, имеющие массу отдельных мест менее 500 кг. Их, как правило, перевозят в крытых вагонах и универсальных контейнерах. Тарно-штучные грузы второй группы (тяжеловесные с массой одного места более 500 кг), третьей группы (длинномерные и громоздкие длиной 3 м, шириной 2,6 м, высотой 2,1 м) и четвертой группы (негабаритные) перевозят в открытом подвижном составе.

К наливным относятся жидкие грузы, перевозимые наливом в цистернах и бункерных полувагонах. Они подразделяются на нефть и нефтепродукты (светлые, темные), сжиженные газы, химические продукты и пищевые продукты.

К живности относятся животные (крупный и мелкий рогатый скот, лошади, верблюды, дикие звери), птица всякая, живая рыба, рыбопосадочный материал и раки, пчелы.

В зависимости от специфических свойств и условий транспортирования все грузы подразделяются на 11 групп (скоропортящиеся, гигроскопичные, легко аккумулирующие различные запахи, обладающие специфическими запахами, смерзающиеся, опасные и др.).

По условиям и способам хранения различают три группы грузов. Первую группу составляют ценные грузы и грузы, которые могут испортиться под воздействием влаги или изменения температуры. К ним относятся скоропортящиеся грузы, промышленные и продовольственные товары широкого потребления и т.д. Хранение этой группы грузов осуществляется в закрытых складах.

Вторую группу составляют грузы, не подверженные воздействиям температурных колебаний, но попадание влаги может привести к их порче, это бумага, металл, хлопок, сено и т.д. Грузы этой группы хранят в крытых складах или на крытых площадках (под навесами).

В третью группу входят грузы, не подверженные или слабо подверженные воздействию внешней среды: каменный уголь, лес, минерально-строительные материалы, лесоматериалы и др. Грузы этой группы хранят на открытых площадках.

Тема 2.2.Технология перевозок грузов

2.2.1 Подготовка и прием груза к перевозке

В соответствии со статьей 18 Устава грузоотправители обязаны подготовить грузы, грузобагаж для перевозок таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность грузов, грузобагажа, вагонов, контейнеров, пожарную безопасность и экологическую безопасность. В комплекс подготовки грузов к перевозке входят такие важные операции, как приведение продукции в необходимое качественное со-стояние (просушка, отсортировка, предварительное охлаждение, стабилизация грузов, подверженных разложению, и т.п.), надлежащая упаковка с укрупнением грузовых мест в транспортные пакеты и связки, уплотнение (прессование стружки, соломы, сена, опилок и др.), дробление (крупных частей металлолома) или частичная разборка крупногабаритного оборудования машин, нанесение на грузовые места транспортной маркировки и др. При подготовке грузов к перевозке производится также осмотр их соответствующими контрольными и надзорными органами (хлебной или карантинной инспекцией, ветеринарно-санитарным надзором).

Транспортная маркировка грузов

На тарные и штучные грузы грузоотправитель согласно Правилам приема грузов и перевозке обязан нанести транспортную маркировку независимо от соответствия маркировки требованиям, действующим на других видах транспорта. Содержание транспортной маркировки, место и способ ее нанесения, порядок расположения, размеры маркировочных ярлыков и надписей должны соответствовать ГОСТ 14192-96 «Маркировка грузов». Транспортная маркировка состоит из основных, дополнительных, информационных надписей и манипуляционных знаков. Основные надписи должны содержать:

– полное или сокращенное наименование грузополучателя;

– полное наименование станции назначения;

– число грузовых мест в отправке и порядковый номер места внутри отправки (указывается дробью: в числителе — порядковый номер места в отправке, в знаменателе — число мест в отправке). Число грузовых мест и порядковый номер места должны указываться в тех случаях, когда перевозятся разнородные или разносортные грузы в однотипной таре (например, табачные изделия разных видов и марок в ящиках) или однородные грузы в разнотипной таре, или, когда недопустимо смешение сортов в отправке однородных грузов.

Их указывают также при перевозке комплектов оборудования, при транспортировании с перегрузкой в пути следования или при перевозке грузов в одном вагоне мелкими отправками.

Дополнительные надписи должны содержать:

– наименование пункта отправления с указанием станции отправления и перевозчика;

– железнодорожную маркировку, наносимую на каждое грузовое место при перевозке грузов мелкими отправками.

Железнодорожная маркировка представляет собой дробь: числитель —марка перевозчика и через тире — число мест в отправке; знаменатель —код станции отправления согласно Тарифному руководству № 4 (книга 2):

Железнодорожная маркировка наносится грузоотправителем (до предъявления груза к перевозке) в местах общего пользования. Железнодорожную маркировку указывают также в соответствующей графе перевозочных документов. Наличие железнодорожной маркировки ускоряет розыск грузов при разъединении их с перевозочными документами, позволяет установить ответственность приемосдатчиков, принимавших груз к перевозке.

Информационные надписи содержат массу брутто и нетто грузового места в килограммах. Допускается вместо массы нетто указывать количество изделий в штуках. Эти сведения могут не наноситься, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию: габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина и высота, либо диаметр и высота). Такие размеры не указывают, если ни один из габаритных размеров не превышает 1 м при перевозке груза в открытом подвижном составе и 1,2 м — в крытом вагоне.

Манипуляционные знаки — это изображения, указывающие на способы обращения с грузом. Необходимость нанесения этих знаков устанавливается в стандартах, технических условиях на продукцию. Допускается применять предупредительные надписи, если невозможно выразить манипуляционными знаками способ обращения с грузом.

Транспортная маркировка должна быть нанесена на каждое грузовоеместо. Допускается наносить основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто и нетто) не на всех грузовых местах, но не менее чем на четырех, при перевозке однородных грузов в прямом железнодорожном сообщении повагонными отправками. В этом случае замаркированные места укладывают по два места у каждой двери маркировкой наружу, по два места у каждого продольного борта платформы или полувагона маркировкой вверх. При перевозке грузов насыпью и наливом транспортная маркировка не наносится. Транспортная маркировка должна быть нанесена на бумажные, картонные, металлические и другие ярлыки. При длительном хранении груза, а также при транспортировании грузов в открытом подвижном составе маркировку допускается наносить непосредственно на грузовые места. Маркировку на ярлыки наносят типографским, литографским, электролитическим способами, печатанием, окраской по трафарету, штемпелеванием по

трафарету, продавливанием, штампованием, выжиганием, маркировочными машинами. Наименование грузополучателя и пункта назначения на ярлыках, а железнодорожную маркировку на ярлыках и непосредственно на таре допускается четко и разборчиво наносить от руки при условии обеспечения сохранности надписей до получателя.

Договор перевозки груза

В соответствии со статьей 25 Устава при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить на каждую отправку груза, составленную в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная накладная и выданная на ее основании грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза. В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза.

Сторонами договора перевозки груза выступают перевозчик и отправитель. Отправитель груза и его собственник не всегда совпадает в одном лице. Так, отправителем груза может быть транспортный экспедитор или агент, действующий по поручению грузовладельца от собственного имени. По договору перевозки груз, доставленный в пункт назначения, должен быть выдан управомоченному на его получение лицу — грузополучателю.

По договору перевозки груза основное право перевозчика — получить причитающиеся ей провозные платежи, размер которых определяется установленными на железнодорожном транспорте тарифами. Основная обязанность отправителя — оплатить перевозку груза, а основное право — потребовать доставки груза в пункт назначения в целости и сохранности в установленной срок и выдачи его указанному в накладной грузополучателю. Накладная составляется на имя определенного грузополучателя, а потому является именным документом. Формы накладной и других перевозочных документов на перевозки грузов по железнодорожным путям общего пользования разрабатываются и утверждаются ОАО «РЖД» и публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов на железнодорожном транспорте. От грузоотправителя требуется надлежащее в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте заполнение граф накладной и предъявление ее вместе с грузом перевозчику. Никакие подчистки и помарки в накладной не допускаются. Накладная следует вместе с грузом со станции отправления на станцию назначения и затем выдается грузополучателю. В

подтверждение заключения договора перевозки грузоотправителю выдаются железнодорожная квитанция о приеме груза, которая не только подтверждает вручение груза перевозчику, но и имеет важное доказательственное значение при полной его утрате, а также в случае прибытия груза без накладной. Дорожная ведомость (лист 2 накладной) имеет большое значение, т.к. в ней содержатся все сведения о грузе, участниках перевозки и обо всем, что происходило с грузом и подвижным составом в пути следования.

В корешке дорожной ведомости грузоотправитель расписывается в получении железнодорожной квитанции. Другими документами являются также прилагаемые к накладной сопроводительные документы: сертификаты качества Государственной хлебной инспекции, сертификаты на семенной, посадочный материал и семена картофеля, ветеринарное свидетельство или ветеринарный сертификат на грузы, подконтрольные Госветнадзору, удостоверение или сертификат качества скоропортящихся грузов, сертификат, удостоверяющий отсутствие в грузах карантинных организмов, качественный паспорт на нефтепродукты, таможенные документы и др.

Формы перевозочных документов и требования к их заполнению

Перевозка грузов оформляется едиными для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте перевозочными документами. Перевозочный документ — транспортная железнодорожная накладная состоит из четырех листов: лист 1 — оригинал накладной (выдается перевозчиком грузополучателю); лист 2 — дорожная ведомость (составляется в необходимом количестве экземпляров для перевозчика и участников перевозочного процесса, в том числе не менее двух дополнительных экземпляров для каждой участвующей в перевозке грузов инфраструктуры — один для входной железнодорожной станции, находящейся в данной инфраструктуре, второй — для выходной станции из инфраструктуры); лист 3 — корешок дорожной ведомости (остается у перевозчика); лист 4 — квитанция о приеме груза (остается у грузоотправителя).

Оригинал накладной вместе с дорожной ведомостью следует с грузом на станцию назначения, где выдается грузополучателю под расписку в дорожной ведомости. Если накладная подтверждает заключение договора перевозки груза, то дорожная ведомость — документ расчетно-финансового и информационного значения. По дорожным ведомостям определяется выполненный объем перевозок, доходные поступления от них, правильность расчетов, выполнение сроков доставки, осуществляется ин-формационное обеспечение автоматизированной системы ЕК ИОДВ (единый комплекс интегрированной обработки дорожной ведомости). Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости, подтверждает заключение договора перевозки груза, свидетельствует о приеме дорогой груза к перевозке от грузоотправителя.

Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления. Он служит для учета и отчетности и составления сообщений в системы ЕК ИОДВ и АСОУП.

Перевозки грузов повагонными, мелкими отправками, а также порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, оформляются одной из следующих форм:

Лист 1 — на бланке формы ГУ-27, листы 2, 3, 4 — машинопечатной формы ГУ-29у ВЦ. Лист 1 заполняется грузоотправителем и передается перевозчику для дальнейшего заполнения. Лист 2, 3, 4 заполняется перевозчиком компьютерным способом на основании листа 1. Листы 1, 2, 3, 4 — на бланках формы ГУ-29-0. Листы 1, 2, 3, 4 накладной заполняются грузоотправителем и передаются перевозчику для дальнейшего оформления. Форма листов накладной позволяет с помощью копировальной бумаги производить заполнение идентично расположенных граф.

Лист 1 — машинопечатной формы ГУ-27у ВЦ, листы 2, 3, 4 — машинопечатной формы ГУ-29у ВЦ. Лист 1 заполняется грузоотправителем компьютерным способом и передается перевозчику для дальнейшего оформления, а также для формирования компьютерным способом на его основе листов 2, 3, 4.

Подчистки и помарки в перевозочных документах не допускаются. При необходимости изменений сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель заполняет новый бланк такого документа. Изменения и дополнения сведений, внесенных в перевозочный документ перевозчиком, заверяются подписью и строчным штемпелем этого перевозчика. Не допускается оформление одним перевозочным документом перевозок:

– грузов, которые по своим свойствам не допускаются к совместной перевозке в одном вагоне;

– грузов, требующих при перевозке соблюдения особых мер предосторожности с грузами, которые не требуют таких мер;

– грузов, требующих соблюдения санитарных, ветеринарных, иных особых норм и правил с грузами, не требующими соблюдения таких норм и правил.

Перевозочные документы наряду с текстовой информацией содержат кодированную информацию. Места для кодирования информации предусмотрены в соответствующих, обведенных рамками местах бланков перевозочных документов.

Оформление перевозочных документов в электронном виде — электронная накладная производится:

– грузоотправителем и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене данными или обмене электронными документами между грузоотправителем и перевозчиком;

– перевозчиком при перевозке груза в сопровождении электронной накладной;

– грузополучателем и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене документами между грузополучателем и перевозчиком. Перевозка грузов по электронной накладной осуществляется в сопровождении электронной накладной без перевозочных документов в бумажном виде. При наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузополучателем перевозчиком на станции назначения выдается электронный оригинал накладной, подписанный электронной цифровой подписью перевозчика. Подтверждением получения электронного оригинала накладной является электронная дорожная ведомость, подписанная электронной цифровой подписью грузополучателя.

Заполнение накладной грузоотправителем

На лицевой стороне накладной грузоотправитель указывает скорость перевозки, данные о вагоне, наименование перевозчика и его код, станцию отправления, станцию назначения, полное наименование грузоотправителя и грузополучателя, их коды согласно общероссийскому классификатору предприятий и организаций (ОКПО), почтовые адреса, наименование юридического или фамилия, имя и отчество физического лица, осуществляющих расчеты за перевозку груза при отправлении и выдаче и код плательщика, станции передачи и их коды, количество мест, род упаковки, наименование груза и его код, массу груза, если она определена отправителем либо с его участием. Цифрами и прописью указывается общее количество мест и прописью общая масса предъявленного к перевозке груза, а также указывается способ определения массы (если она определялась грузоотправителем либо с его участием). Кроме того, указываются сведения о запорно-пломбировочных устройствах, их типе и контрольных знаках и объявленная ценность груза, номер согласованной заявки на перевозку грузов и на какое число назначена погрузка. По грузам, требующим соблюдения особых мер предосторожности при перевозке и хранении, грузоотправитель в верхней части накладной указывает предусмотренные правилами перевозок данного груза надписи и отметки, характеризующие особые свойства груза. За правильность внесенных в накладную сведений грузоотправитель разборчиво расписывается и указывает свою фамилию и инициалы.

На оборотной стороне накладной в графе 1 грузоотправитель подтверждает правильность размещения и закрепления груза в соответствии с требованиями Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах. В графе 2 «Особые заявления и отметки отправителя» в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов и техническими условиями, грузоотправителем делаются соответствующие отметки (наименование прилагаемых документов, количество поддонов, сведения о съемном или несъемном оборудовании, которое не выдается грузополучателю вместе с грузом,

профилактические меры для предохранения груза от смерзания и др.). Порядок заполнения накладных формы ГУ-27, ГУ-29-О, Гу-27у-ВЦ приведен в Правилах заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом

Определение массы груза

Грузоотправитель в соответствии со статьей 26 Устава при предъявлении грузов для перевозки должен указать в накладной их массу, а при предъявлении тарных и штучных грузов также количество грузовых мест. Кроме того, указывается предельная погрешность ее измерения. Определение массы предъявляемых к перевозке грузов может производить-ся разными способами: путем взвешивания на товарных, вагонных и элеваторных весах, по трафарету, по стандарту, расчетным путем и посредством обмера. Определение массы груза согласно трафарету, в соответствии со стандартом, расчетным путем, посредством обмера про-изводится только грузоотправителем.

Однако в целях обеспечения безопасности движения определение массы грузов, грузобагажа, погрузка которых до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение их допустимой грузоподъемности, осуществляется только посредством взвешивания. Взвешивание грузов, грузобагажа обеспечивается перевозчиками при обеспечении ими погрузки и выгрузки в местах общего пользования; грузоотправителями при обеспечении ими погрузки в местах общего и необщего пользования. Масса грузов, перевозимых в контейнерах, во всех случаях определяется грузоотправителем. Порядок и технология взвешивания грузов и методы измерения массы грузов приведены в Инструкции о порядке и технологии взвешивания грузов, содержании и технологическом обслуживании весовых приборов на железных дорогах России.

Общая масса груза в вагоне, контейнере согласно трафарету определяется путем суммирования массы, указанной на каждом грузовом месте, а по стандарту — умножением стандартной массы одного грузового места на количество мест, указанных в накладной. Расчетным путем целесообразно определять массу изделий, имеющих одинаковую массу штуки или погонного метра. По обмеру может определяться масса грузов, имеющих относительно небольшую объемную массу, путем умножения объема заполненной грузом части кузова вагона на его объемную массу. При перевозке грузов со съемным оборудованием и реквизитами крепления, а также материалов для утепления вагонов, которые при выдаче груза снимаются с вагона и выдаются грузополучателю вместе с грузом, масса указанных приспособлений, материалов входит в массу груза, а те, которые не выдаются грузополучателю, включаются в массу тары вагона. Масса несъемного оборудования включается в массу тары вагона. Способ определения массы груза, а также кем была определена масса груза, указываются в соответствующих графах накладной.

Результаты производимых перевозчиком взвешиваний грузов на вагонных весах, а также на товарных весах регистрируют соответственно в Книгах перевески (формы ГУ-36 и ГУ-107). Порядок ведения книг изложен в Инструкции по ведению станционной коммерческой отчетности.

Сроки доставки грузов и правила их исчисления

Устав (ст. 33) обязывает перевозчиков доставлять грузы по назначению и в установленные сроки. Доставка груза по назначению в установленные сроки имеет важное значение для экономики страны и является одной из основных обязанностей перевозчика по выполнению договора перевозки. Срок доставки зависит от того, каким видом отправки (повагонной, мелкой, контейнерной, в рефрижераторном контейнере, отправительским маршрутом и т.д.) грузоотправитель предпочел перевести свой груз, а также какой скоростью (грузовой или большой) и в каком сообщении (прямом, прямом смешанном, международном). Сроки доставки грузов, а также порожних вагонов, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или арендованных ими, исчисляются на железнодорожной станции отправления исходя из расстояния, по которому рассчитывается провозная плата, с учетом железнодорожных направлений, по которым осуществляются перевозки грузов. В соответствии с Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом исчисление срока доставки груза начинается с 0,00 часов дня, следующего за днем документального оформления приема груза для перевозки, указанного в оригинале накладной и в дорожной ведомости в графе «Календарные штемпеля», в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза в графе «Календарный штемпель перевозчика на станции отправления». Дата истечения срока доставки груза указывается перевозчиком во всех листах накладной. Неполные сутки при исчислении сроков доставки принимаются за полные. Расчетное время — московское.

Время следования груза зависит от расстояния, скорости перевозки, вида отправок и определяется исходя из норм суточного пробега, установленных Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.

Отдельно установлены нормы суточного пробега при перевозке грузов большой скоростью (по видам отправок: повагонных, крупнотоннажных рефрижераторных контейнеров, универсальных контейнеров и мелких отправок), отправительских маршрутов и контейнерных поездов, а также животных.

Сроки доставки грузов, исчисленные исходя из норм суточного пробега, увеличиваются на:

– 2 суток — на операции, связанные с отправлением и прибытием груза;

– 2 суток — для каждой промежуточной железнодорожной станции, производящей погрузку (выгрузку) рефрижераторной секции, в случаях ее погрузки (выгрузки) на нескольких станциях;

– 1 сутки — на операции, связанные с передачей и приемом грузов, при перевозке грузов с переправой через водные пути сообщения (моря, реки) на судах и паромах;

– 1 сутки — при передаче на другой вид транспорта, при приеме с другого вида транспорта грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении;

– 2 суток — при перегрузке грузов в вагоны с колесными парами другой ширины колеи;

– 1 сутки на операции, связанные с переадресовкой груза;

– 2 суток — при перевозке грузов мелкими отправками и в контейнерах на расстояние до 1000 км и 3 суток — свыше 1000 км (для накопления их и сортировки на грузосортировочных платформах и контейнерных пунктах);

– 1 сутки — при отправлении грузов с железнодорожных станций Московского и Санкт-Петербургского узлов или при прибытии грузов на железнодорожные станции этих узлов, а также при следовании грузов транзитом через эти узлы;

– 1 сутки — в случае осуществления на пограничных пунктах пропуска Российской Федерации пограничного, таможенного, санитарно-эпидемиологического, ветеринарного, фитосанитарного и других видов государственного контроля;

– 1 сутки — в случае определения массы груза на вагонных весах перевозчика при их отсутствии у грузополучателя;

– 1 сутки — при перевозке опасных грузов;

– 1 сутки на каждую инфраструктуру при перевозке грузов с участием нескольких инфраструктур.

В правилах исчисления сроков доставки грузов определен также порядок исчисления сроков доставки негабаритных и опасных грузов, грузов, следующих (отправленных) на строящиеся железнодорожные линии. Груз считается доставленным в срок, если на железнодорожной станции назначения он выгружен средствами перевозчика или если вагон, контейнер с грузом подан для выгрузки средствами грузополучателя до истечения установленного срока доставки. Дата уведомления грузополучателя и таможенных органов о прибытии груза, находящегося под таможенным контролем, на станцию назначения является датой фактического срока доставки груза по назначению. В этом случае железная дорога не несет ответственность за задержку груза на станции назначения, связанную с таможенным оформлением груза. В случае прибытия груза вне времени работы таможенного органа срок доставки удлиняется на срок от момента прибытия груза до наступления времени работы этого органа. Груз считается доставленным в срок в случае прибытия на станцию назначения

до истечения срока доставки и задержки подачи вагонов, контейнеров вследствие того, что место выгрузки занято, не внесена плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи или вследствие иных зависящих от грузополучателя причин, о чем составляется акт общей формы. Порожний вагон, принадлежащий грузоотправителю, грузополучателю или арендованный ими, считается доставленным в срок, если он прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение получателя или владельца железнодорожных путей необщего пользования, о чем перевозчик его уведомляет. За просрочку доставки груза, а также порожних вагонов предприятий, перевозчик уплачивает пени в размере девяти процентов платы за перевозку груза за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данного груза (ст. 97 Устава).

Оформление перевозок грузов в автоматизированной информационной системе организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной накладной (АИС ЭДВ)

Основным принципом, заложенным в безбумажную технологию оформления перевозок грузов, является полное совпадение данных электронной накладной в базе данных АИС ЭДВ и бумажной ее копии после выполнения любой коммерческой операции.

Выполнение любой коммерческой операции сопровождается передачей в АИС ЭДВ соответствующего информационного сообщения и модификацией на его основе электронного досье по отправке в базе данных АИС ЭДВ. Формирование электронного перевозочного документа осуществляется на основе получения соответствующих сообщений и первичных документов в электронном виде непосредственно по каналам связи или на машинном носителе. Технология АИС ЭДВ определяет порядок выполнения технологических операций, связанных с организацией перевозок грузов маршрутными, групповыми и повагонными отправками на станциях отправления, в пути следования и на станциях назначения.

2.2.2 Погрузка и операции по отправлению груза

Подвижной состав и контейнеры, подаваемые под погрузку, должны отвечать требованиям безопасности движения и сохранности груза. Каждый подаваемый под погрузку вагон на станциях предъявляется к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру.

Техническое обслуживание вагонов выполняют работники службы вагонного хозяйства в пунктах подготовки вагонов к перевозкам или в пунктах технического обслуживания (ПТО).

Пункты подготовки вагонов к перевозкам размещаются, как правило, в местах массовой погрузки и выгрузки грузов. В зависимости от типа подготавливаемых вагонов различают пункты подготовки полувагонов и платформ, пункты комплексной подготовки крытых и изотермических вагонов, промывочно-пропарочные станции и пункты подготовки цистерн. Пункты технического обслуживания вагонов размещаются на сортировочных и участковых станциях. При техническом обслуживании проверяется состояние и износ узлов и деталей и их соответствие установленным размерам, исправность тормозного оборудования и автосцепного устройства, исправность кузовов, гарантирующая сохранность перевозимых грузов, исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней.

Запрещается подача вагонов под погрузку грузов без предъявления вагонов к техническому обслуживанию и записи в Книге (форма ВУ-14) работником вагонного хозяйства о признании их годными. Порожние вагоны, подаваемые под погрузку на станции, где нет пунктов подготовки вагонов к перевозкам или пунктов технического обслуживания, а также груженые вагоны, которые намечено использовать на таких станциях под сдвоенные операции, должны быть осмотрены, а в необходимых случаях и отремонтированы на ближайшем пункте подготовки вагонов к перевозкам или пункте технического обслуживания, расположенном перед станцией погрузки. Порядок предъявления вагонов к техническому обслуживанию и уведомления об их годности устанавливаются начальником дороги.

Коммерческий осмотр вагона и контейнера должен гарантировать сохранность груза при перевозке. Исправность вагона и контейнера в коммерческом отношении характеризуется: качеством очистки от ранее перевозимого груза; отсутствием постороннего запаха, масляных пятени других загрязнений, которые могут испортить груз; отсутствием щелей и отверстий, через которые может произойти утечка груза или проникнуть влага или искры от локомотива; отсутствием внутри вагона в стенах или на полу торчащих гвоздей или болтов, которые могут повредить груз; плотным закрытием и надежностью закрепления боковых и потолочных люков, а также разгрузочных люков самоуплотняющихся дверей;

исправностью запорных устройств для наложения запорно-пломбировочных устройств, стоечных скоб платформ и увязочных косынок полувагонов; правильностью закрепления на болт колпачка типовой печной разделки; отсутствием в обшивке стен крытого вагона заделок снаружной стороны (кроме металлических заделок, выполненных в деповских условиях), в полу вагона и не заделанных конструктивных отверстий в направляющих желобах дверей и др.

Вагоны, в которые должны быть погружены ценные грузы, необходимо осматривать особенно тщательно. В технологию подготовки вагонов под погрузку входят предварительные операции — очистка и промывка, а в необходимых случаях и дезинфекция или дезинсекция.

Основные требования к погрузке грузов в вагоны и контейнеры

При погрузке грузов как средствами перевозчика, так и средствами грузоотправителей необходимо соблюдать условия, обеспечивающие безопасность движения поездов, сохранность грузов при перевозке, а также необходимо рационально использовать вагоны и контейнеры (по грузоподъемности, вместимости и времени).

Погрузка грузов в вагоны и контейнеры согласно статье 23 Устава должна осуществляться исходя из технических норм их загрузки, установленных ОАО «РЖД», но не должна превышать грузоподъемность вагонов, контейнеров согласно указанным на них трафаретах.

Размещение и крепление грузов в вагонах, в том числе в открытом подвижном составе, и контейнерах осуществляется в соответствии с требованиями Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденных ОАО «РЖД» (в дальнейшем Технические условия). Максимальное использование грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров достигается за счет рационального размещения в них грузов. Причем размещение должно производиться не столько исходя из габаритов самого груза, сколько из требования равномерного распределения нагрузки его массы по площади пола вагона, контейнера. Общие требования, а также условия размещения в вагонах, контейнерах грузов изложены в Технических условиях.

Для осуществления погрузки, крепления и перевозки требуется применение приспособлений, оборудования и материалов (печи, дверные заграждения, в т.ч. овощные, хлебные щиты, щиты ограждений, стяжки, решетки, турникеты и др.). Все это, согласно статье 24 Устава, предоставляется грузоотправителями, независимо от того, кем осуществляется погрузка и крепление груза. Установка же указанного оборудования, средств пакетирования и иных приспособлений производится грузоотправителями, грузополучателями или перевозчиком в зависимости от того, кем осуществляется погрузка.

Такой порядок обоснован тем, что только грузоотправитель, исходя из своей потребности в перевозке того или иного груза, зная особенности этого груза, может и должен подготовить его к перевозке и принять меры к обеспечению безопасности движения, сохранности груза, вагонов, контейнеров. Правильность размещения и крепления массовых грузов (угля, балласта, руды и т.д.) проверяет приемосдатчик груза, а остальных (способы размещения и крепления которых предусмотрены Техническими условиями) — приемосдатчик груза шестого разряда, а в пунктах, где его нет, — начальник станции или его заместитель. Невыполнение Технических условий может привести к опасным последствиям — смещению груза, выходу его за габарит и даже падению на путь.

Погрузка повагонных отправок средствами грузоотправителей на местах общего пользования

О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, осуществляемую грузоотправителями, работники железнодорожных станций уведомляют грузоотправителей не позднее чем за два часа до подачи вагонов, контейнеров под погрузку (ст. 27 Устава). Для записи уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку на станции ведется Книга уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку формы ГУ-2, ГУ-2-ВЦ (при наличии АРМ). Порядок уведомления устанавливает начальник станции (телефон, телеграф, телефонная почта и др.). В соглашении о форме уведомления грузоотправитель указывает лиц, ответственных за их прием. До начала погрузки приемосдатчик получает от грузоотправителя накладную, проверяет разрешение на ввоз и погрузку груза, записывает в памятку приемосдатчика на подачу и уборку (формы ГУ-45, ГУ-45а, ГУ-45-ВЦ) в числителе — номер вагона, в знаменателе — наименование груза, код железнодорожной администрации, принадлежность вагона, вид операции (ПГР) и время ее выполнения. Памятка приемосдатчика на подачу составляется в 2-х экземплярах и подписывается приемосдатчиком и представителем грузоотправителя. Затем грузоотправитель приступает к погрузке груза в вагон из склада или непосредственно с автомобиля.

На основании данных накладной приемосдатчик записывает сведения об отправке в Книгу приема грузов к отправлению и составляет вагонный лист. При ввозе одной отправки по частям накладная до окончания погрузки последней части остается у грузоотправителя.

Загруженный вагон грузоотправитель предъявляет приемосдатчику железнодорожной станции, который принимает его по наружному осмотру с проверкой установленных грузоотправителем ЗПУ (если груз должен быть опломбирован) и правильности размещения и крепления (если груз провозится в открытом подвижном составе). В этом случае грузоотправитель заполняет графу 1 оборотной стороны накладной и заверяет подписью с указанием должности, фамилии и инициалов. Об окончании погрузки грузоотправитель

передает в товарную контору станции уведомление о завершении грузовой операции формы ГУ-2в-ВЦ. Уведомление записывается в Книгу уведомлений о завершении грузовой операции формы ГУ-2а-ВЦ.

Время окончания погрузки приемосдатчик записывает в вагонном листе. На уборку вагонов составляется «Памятка приемосдатчика на уборку вагонов» в двух экземплярах, в которой проставляется время получения уведомления о завершении грузовой операции и время уборки вагона. Памятка подписывается грузоотправителем (который сдает вагон) и приемосдатчиком железной дороги (который принимает груженый вагон). При незначительных объемах погрузки допускается оформление одной памятки подачи и уборки вагонов (одиночные вагоны, небольшие группы). Накладная, вагонный лист, памятки приемосдатчика, акт общей формы на задержку грузовой операции по вине грузоотправителя (если он составляется в момент приемки или уборки вагонов в случае обнаружения коммерческой неисправности) пересылаются в АФТО. В АФТО на основании полученных документов и Книги уведомления о завершении грузовой операции составляется ведомость подачи и уборки вагонов формы ГУ-46 (ГУ-46-ВЦ при наличии АРМ) для расчета почасовой платы за пользование вагонами.

Использование грузоподъемности и вместимости вагонов

Эффективность эксплуатации вагонов во многом зависит от степени использования их грузоподъемности и вместимости. Чем больше грузов помещается в вагон, тем меньше вагонов требуется для выполнения установленного объема перевозок, тем ниже себестоимость перевозок и выше производительность труда.

Основной показатель, характеризующий качество использования грузоподъемности вагонов, — статическая нагрузка. Среднюю статическую нагрузку определяют по формуле:

$$P_{ст}=\sum Pп\ /Un$$

где $\sum Pп$- общее число погруженных тонн груза;

Un - число загруженных физических вагонов.

Статическая нагрузка вагона зависит от структуры грузооборота, состава вагонного парка, качества его регулирования, методов подготовки груза к перевозке, уплотненной загрузки, выполнения технических норм загрузки и правильного выбора вагонов для перевозки данного груза. Чем выше объемная масса груза и удельный объем кузова вагона, тем выше статическая нагрузка.

Статическая нагрузка вагона показывает только число тонн груза, погруженных в один вагон, а степень использования его грузоподъемности характеризуется коэффициентом

использования грузоподъемности —отношением статической нагрузки Рст к грузоподъемности вагона Рв:

$$к_{пс}=Р_{ст}/ Р_{в}$$

Наилучшее использование грузоподъемности вагона характеризует коэффициент, близкий к единице или равный ей. Наиболее высокие коэффициенты использования грузоподъемности у специализированных вагонов, а также полувагонов. По ряду тяжеловесных грузов коэффициент использования грузоподъемности вагонов равен единице, а для большинства грузов он меньше единицы. В целом по всем грузам средний коэффициент использования грузоподъемности на сети дорог России составляет 0,85. По ряду грузов имеются большие резервы повышения коэффициента грузоподъемности (сельскохозяйственные машины, автомобили, тарно-штучные, мелкие отправки, бумага и др.).

Технические нормы загрузки вагонов и контейнеров

В соответствии со статьей 23 Устава погрузка грузов в вагоны, контейнеры должна осуществляться исходя из технических норм их загрузки, установленных ОАО «РЖД».

Технической нормой загрузки называется оптимальное количество рациональным способом подготовленного груза, которое может быть погружено в данный тип вагона или контейнера при наилучшем использовании их грузоподъемности и вместимости.

Посредством технических норм загрузки грузоотправитель может быстро определить, какое максимально возможное количество конкретного груза может быть погружено в тот или иной вагон, контейнер; указать в заявке на перевозку груза потребное количество вагонов, контейнеров.

Технические нормы загрузки вагонов устанавливаются и утверждаются ОАО «РЖД» и публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов на железнодорожном транспорте. Перечень таких норм может охватывать лишь грузы, предъявляемые к перевозке, либо потреблением которых занимается значительное количество грузоотправителей, грузополучателей. Что же касается грузов, отправка которых осуществляется незначительным количеством грузоотправителей, то норма загрузки может быть установлена местными техническими нормами, утверждаемыми начальником дороги.

Разработка и утверждение таких норм осуществляется в порядке, изложенном в Методических указаниях по разработке технических норм загрузки, утвержденных ОАО «РЖД». Технические нормы загрузки установлены в зависимости от грузоподъемности вагона, объема кузова крытых вагонов и полувагонов, длины рамы платформ, для отдельных видов продукции по типам, маркам, фирменным наименованиям, размерам мест, длине, диаметру, массе и т.д. Нормы загрузки вагонов зерновыми грузами и семенами определены

исходя из объемной массы зерна и объема кузова вагона. Установлены технические нормы загрузки рефрижераторного подвижного состава (как отдельных вагонов, так и секций), контейнеров (в зависимости от их грузоподъемности брутто и вида упаковки груза), двухъярусных платформ и крытых вагонов легковыми автомобилями, вагонов-хопперов для цемента и минеральных удобрений, цистерн для цемента и др. Технические нормы установлены в тоннах, штуках и тоннах, для контейнеров — в килограммах.

При разработке технических норм загрузки вагонов расчетным путем определяют норму возможной загрузки вагонов, при этом для тарно-штучных грузов (конечно, с учетом их свойств) выбирают вариант наиболее рациональной схемы укладки. Технические нормы загрузки навалочных и насыпных грузов рассчитывают отдельно для перевозки в крытых вагонах и в открытом подвижном составе. После опытных погрузок осуществляют опытные перевозки. За всеми операциями тщательно наблюдают и записывают данные в специальном журнале, а результаты погрузки и перевозки отдельно оформляют соответствующими актами. Затем анализируют материалы (акты, журналы, схемы размещения груза, фотографии, справочные материалы и ГОСТ о грузе и таре и др.), устанавливают технические нормы и разрабатывают порядок и способы размещения и крепления грузов в вагонах.

Определение технологического времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций с грузовыми вагонами

Технологическое время на выполнение погрузочно-разгрузочных операций — это время, затрачиваемое на погрузку и выгрузку грузов механизированным или немеханизированным способами с учетом затрат времени на подготовительные, вспомогательные и заключительные операции. Оно используется при разработке технологического процесса работы грузовой станции, единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания, при расчете оборота вагонов, интервала времени подачи и уборки вагонов на железнодорожный путь необщего пользования, определении перерабатывающей способности его, которая учитывается при приеме заявок грузоотправителей на перевозки грузов в части соответствия размеров погрузки выгрузочным возможностям грузополучателей. Технологическое время на выполнение погрузочно-разгрузочных операций предусматривается в договорах на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договорах на подачу и уборку вагонов. Определение технологического времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций производится в соответствии с Методическими рекомендациями по определению технологического времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций с грузовыми вагонами.

Правила пломбирования вагонов и контейнеров

В соответствии со статьей 28 Устава загруженные вагоны, контейнеры должны быть опломбированы запорно-пломбировочными устройствами перевозчиками и за их счет, если погрузка обеспечивается перевозчика-ми, или грузоотправителями и за их счет, если погрузка обеспечивается грузоотправителями. Крытые вагоны, контейнеры при перевозках в них грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, должны быть опломбированы перевозчиком или доверенным лицом грузоотправителя за его счет.

В целях предотвращения проникновения посторонних лиц в грузовые помещения вагонов, контейнеров и обеспечения сохранности перевозимых грузов применяются запорно-пломбировочные устройства. Запорно-пломбировочные устройства (ЗПУ) представляют собой контрольные элементы, совмещенные в единой конструкции с блокирующими устройствами. Они не должны допускать возможности снятия их с вагона, контейнера без нарушения их целостности либо несанкционированного проникновения внутрь вагона, контейнера.

На территории Российской Федерации допускается перевозка отдельных грузов, перечень которых установлен Правилами пломбирования вагонов и контейнеров, без ЗПУ, но с обязательным наложением установленного ОАО «РЖД» типа закрутки для запирания дверей, люков.

При вскрытии вагона, контейнера для осуществления перевозчиком контрольной перевески груза должен присутствовать представитель грузоотправителя, который по окончании проверки осуществляет пломбирование вагона, контейнера. О результатах такой проверки составляется акт общей формы с участием представителя грузоотправителя. В случаях проверки состояния груза в пути следования допускается не производить полную замену ЗПУ, а ограничиться заменой только того ЗПУ, снятие которого было произведено для получения доступа к грузу, о чем составляется акт общей формы и делается отметка в перевозочном документе.

Применение для пломбирования вагонов и контейнеров ЗПУ, изготовленных без учета требований, установленных ОАО «РЖД», не допускается.

Для пломбирования применяются следующие типы ЗПУ:

– ЗПУ «Спрут–Универсал»(для крытых, рефрижераторных вагонов, цистерн, вагонов-хопперов, крытых вагонов для перевозки легковых автомобилей, контейнеров);

– ЗПУ «ЛаВР» (для крытых вагонов и контейнеров);

– ЗПУ «ЛаВР–Гарант М» (для крытых, рефрижераторных, цистерн, вагонов-хопперов, крытых для перевозки легковых автомобилей, контейнеров);

– ЗПУ «Клещ – 60СЦ» (для контейнеров);

– ЗПУ «СКАТ» (для специализированных цистерн, загруженных сжиженными газами, кислотами и другими жидкими химическими грузами). Снятие ЗПУ «Спрут-Универсал», «ЛаВР-Гарант М» и «Клещ-60 СЦ» производится клещами-кусачками; ЗПУ «ЛаВР» — специальными съемниками, ЗПУ «СКАТ» — неискрящими инструментами. Отправление с железнодорожной станции погрузки вагонов и контейнеров с неправильно установленными ЗПУ не допускается. Пломбирование вагонов и контейнеров должно осуществляться таким образом, чтобы обеспечить свободный доступ к информации, нанесенной на ЗПУ. ЗПУ должны иметь следующие знаки: буквенное сокращенное наименование перевозчика; индивидуальный контрольный знак из семи цифр, товарный знак предприятия изготовителя, последнюю цифру года выпуска ЗПУ, название ЗПУ.

ЗПУ с нанесенным на него индивидуальным контрольным знаком подлежит строгому учету в специальном журнале учета. На станциях выдача ЗПУ на рабочие места приемосдатчиков и приемщиков поездов производится через руководителей подразделений под роспись в журнале учета.

На рабочих местах регистрация полученных ЗПУ и их расход ведется по Книге пломбирования вагонов и контейнеров форма ГУ-37. Обеспечение предприятий железнодорожного транспорта и грузоотправителей ЗПУ и их учет осуществляется в порядке, установленном ОАО «РЖД». Порядок обеспечения грузоотправителей, грузополучателей ЗПУ и закрутками определяется по соглашению между перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем.

Вагонный лист

На каждый загруженный вагон приемосдатчик составляет вагонный лист. Как и накладная вагонный лист является первичным носителем кодированной информации, необходимой для составления первичного документа на состав поезда — натурного листа, информации грузополучателей, организации выгрузки и сортировки груза. Для каждого вида отправки определена форма вагонного листа, содержащая сведения, характерные для данного вида отправки: повагонной — форма ГУ-38а, маршрутной — ГУ-38б; контейнерной —ГУ-38в, мелкой — ГУ-38г и соответствующие машинные формы, формируемые на АРМ приемосдатчика (ГУ-38а-ВЦ, ГУ-38б-ВЦ, ГУ-38в-ВЦ, ГУ-38г-ВЦ).

В верхней части каждой формы бланка вагонного листа напечатана таблица «Коды для натурного листа», где в соответствии с принятой системой цифрового кодирования заносятся сведения о роликовых подшипниках, массе груза, станции назначения вагонов, коде груза, грузополучателе, особых отметках, количестве контейнеров, погруженных в вагон, таре вагона, выходной пограничной станции. Кроме того, в верхней части вагонного

листа указывается восьмизначный номер вагона, наименование станции, составляющей вагонный лист, число, месяц и год его составления. Выделены отдельные таблицы, где указываются наименование выходной пограничной станции, код администрации и сетевая разметка ее, сведения о вагоне (количество осей, грузоподъемность). Отдельно указываются сведения о ЗПУ грузоотправителя и перевозчика, их количестве и контрольных знаках, каким способом определена масса груза согласно накладной. В форме отдельной таблицы заполняются сведения о грузе: номер отправки, станции отправления и назначения груза, масса груза в килограммах, наименование груза, грузоотправитель, марка, число мест, род упаковки, номер вагона, в который погружен груз в случае перегрузки его в пути следования.

В вагонном листе отмечают время подачи вагонов под погрузку-выгрузку и окончание этих работ.На опасные грузы в верхней правой части вагонного листа станцией в графе «Место для отметок» проставляется штемпель по тексту, предусмотренному Правилами перевозок опасных грузов. Выделено отдельное место, где указывается должность, Ф.И.О. и подпись лица, подтверждающего, что груз погружен и укреплен правильно. Вагонные листы составляются в одном экземпляре, а при погрузке сборных вагонов — в двух или трех экземплярах (в зависимости от груза). На станциях назначения и сортировочных платформах по вагонным листам выгружают и сортируют грузы. По окончании выгрузки вагонные листы хранят подобранными и сшитыми по дням выгрузки (сортировки). При наличии на станции АРМ приемосдатчика компьютер выдает на печать вагонный лист со всеми реквизитами, содержащимися в нем.

Операции по отправлению грузов со станции

По окончании погрузки приемосдатчики информируют маневрового диспетчера (дежурного по станции) о готовности вагонов к уборке, указывая при этом номера и тип вагонов, род груза и станции назначения. Маневровый диспетчер, получив такую информацию, дает указание составителю поездов вывести вагоны с пунктов погрузки на пути станции для включения их в формируемый состав. Время уборки вагонов отмечается в памятке приемосдатчика и на графике исполненной работы маневрового диспетчера.

Вагонные листы поступают в АФТО, где к каждому из них подбирают накладные и дорожные ведомости. Все документы из АФТО передают в станционный технологический центр обработки поездной информации и перевозочных документов (СТЦ); на небольших станциях — в контору дежурного по станции. Работники СТЦ и АФТО должны обеспечивать секретность документов, поэтому документы пересылают патронах под расписку в Книге сдачи грузовых документов (форма ГУ-48) с указанием номеров вагонов и контейнеров, отправок, даты, времени сдачи и приема.

В СТЦ на сформированный поезд составляют натурный лист. К немуподбирают документы в порядке, соответствующем фактическому наличию и расположению вагонов в составе. Все это должно быть сделано к моменту окончания формирования состава (в процессе накопления и формирования). Документы на все поезда, кроме сборных, перевозят в пакетах с наклеенными контрольными бланками (форма ДУ-81).

Пакетирование и увязка документов должны гарантировать сохранность документов в пути следования и исключать возможность их изъятия из пакета без нарушения. Оператор СТЦ или дежурный по станции перед пакетированием обязан тщательно проверить наличие всех документов (вагонного листа, дорожной ведомости, накладной и перечисленных в них приложений), правильность их подборки и соответствие натурному листу.

Машинист поездного локомотива при получении документов обязан убедиться в их принадлежности данному поезду по контрольным бланкам; проверить целостность всех пакетов и контрольного бланка, удостоверить прием документов своей подписью в копии натурного листа, оставшегося на станции, с указанием времени и числа принятых пакетов.

Пакеты с перевозочными документами машинист помещает в закрытые ящики, установленные в кабине локомотива.

2.2.3 Операции, проводимые на железнодорожных станциях в пути следования грузов

Для обеспечения безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов и своевременной доставки их по назначению в пути следования выполняется комплекс коммерческих операций. К ним относятся: прием и сдача вагонов на технических станциях, осмотр поездов и вагонов в коммерческом отношении, учет передачи вагонов, контейнеров, экипировка рефрижераторных секций, обработка автономных рефрижераторных вагонов, водопой живности, сортировка мелких от-правок и контейнеров, проверка положения негабаритных грузов при передаче их дорогами, перегрузка из вагонов одной колеи в вагоны другой, а также на другой вид транспорта, сдача и прием от других видов транспорта или от строящихся линий грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, или с участием строящихся железнодорожных линий, таможенный досмотр на пограничных станциях, оформление таможенного транзита, таможенных деклараций и др.

К коммерческим операциям, выполняемым в пути следования, также относятся перегрузка из одного вагона в другой вследствие технических или коммерческих неисправностей, проверка и досылка груза, устранение коммерческих неисправностей, переадресовка и др. Необходимость этих операций возникает вследствие нарушения Технических условий размещения и крепления грузов и правил перевозок, превышения установленных скоростей при маневрах, взаимоотношениями поставщиков и потребителей продукции и др.

Прием и сдача вагонов и перевозочных документов по пути следования грузов

По прибытии транзитного поезда на участковую или сортировочную станцию, на которой осуществляется смена локомотивов, оператор СТЦ получает от локомотивной бригады пакет с перевозочными документами, проверяет по контрольному бланку ДУ-81 принадлежность их данному поезду, целостность и сохранность. В Книгу приема и сдачи перевозочных документов (форма ДУ-40) записывает дату и время приема документов, номер поезда, число пакетов и фамилию машиниста. Параллельно производится ограждение и закрепление состава, технический и коммерческие осмотры состава, устранение неисправностей. Перед отправлением поезда машинисту новой бригады установленным порядком вручают пакеты с перевозочными документами в запломбированном виде. В зависимости от местных условий на станциях перевозочные документы могут опускаться в бункер.

При смене локомотивных бригад без смены локомотивов параллельно с техническим обслуживанием и техническим осмотром новая локомотивная бригада принимает локомотив и перевозочные документы непосредственно от прибывшей локомотивной бригады. Прием и

сдачу локомотива и перевозочных документов удостоверяют подписями машинистов в обоих маршрутах с указанием времени оформления и передачи.

В случае повреждения пакета или контрольного бланка оператор СТЦ обязан сличить документы с натурным листом, проверить их полноту, состояние и составить акт общей формы ГУ-23, в котором должен отразить характер обнаруженных неисправностей, а при недостаче документов — номер вагона, на который отсутствуют документы. Номер акта общей формы, и дата его составления указываются в Книге сдачи документов (форма ДУ-40). Акт общей формы составляется в двух экземплярах, он подписывается дежурным по станции и оператором СТЦ, а при получении документов непосредственно от машиниста — также машинистом поездного локомотива. Акт общей формы служит основанием для составления коммерческого акта формы ГУ-22, составляемого при разъединении вагонов от документов и документов от вагонов.

Коммерческий осмотр транзитных поездов — важный элемент работы перевозчиков по обеспечению безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов.

Коммерческой неисправностью считается такое состояние вагона или груза, которое может угрожать безопасности движения или сохранности грузов: повреждение или отсутствие запорно-пломбировочных устройств (если о них есть отметка в перевозочных доку-ментах), отсутствие сведений о ЗПУ в перевозочных документах и самих ЗПУ на вагонах и контейнерах, если в соответствии с Правила-ми перевозок они должны быть, неясные или неполные знаки на ЗПУ (если нельзя установить контрольные знаки), признаки хищения или утраты груза, пролом дверей, кузова вагонов или контейнеров, несоответствие контрольных знаков на ЗПУ с накладной и вагонным лис-том, если об этом не составлен акт общей формы о замене ЗПУ, просыпание грузов, возможность доступа к нему из-за повреждения ку-зова вагона, течь груза из кузова крытого вагона или котла цистерны через сливное устройство из-за его неплотного закрытия, наличие «колодцев» в вагонах, загруженных контейнерами, неправильно закрытые люки полувагонов (на одну задвижку), незакрытые борта или неправильно закрепленные запоры платформ, открытые люки полу-вагонов и крытых вагонов, если данный груз не требуется перевозить с открытыми люками, нарушение Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, расстройство погрузки в открытом подвижном составе (сдвиг и перекос груза, выход его за пределы концевой балки полувагонов и платформ более чем на 400 мм, развал штабелей и др.), отсутствие или повреждение крепления груза (излом стоек, подкладок, прокладок и распорных брусков, разрыв и ослабление растяжек, обвязок и др.).

Коммерческие неисправности, подлежащие обязательному устранению, приведены в Правилах осмотра поездов и вагонов в коммерческом отношении.

Порядок выявления, устранения и документального оформления коммерческих неисправностей

Для выявления и устранения коммерческих неисправностей на станциях организуются пункты коммерческого осмотра поездов и вагонов (ПКО). На станциях, состоящих из нескольких парков, организуют несколько ПКО, каждый из которых объединяет работу по осмотру поездов и вагонов в закрепленном за ним районе станции.

Руководит всей деятельностью пункта освобожденный бригадир, а в каждой смене — приемосдатчик 6-го разряда, в подчинении которого находятся приемосдатчики и приемщики поездов и рабочие по устранению коммерческих неисправностей. Свою работу они строят в соответствии с Правилами коммерческого осмотра поездов и вагонов (ЦМ-360) в коммерческом отношении. Работники ПКО станции или района размещаются в производственно-технических помещениях, оборудованных автоматизированными рабочими местами пунктов осмотра поездов и вагонов (АРМ ПКО), средствами связи, а также инвентарем, материалами и инструментами. АРМ ПКО должен быть настроен на связь: с системой управления перевозками грузов (АСУПГ), автоматизированной системой управления сортировочной станцией (АСУСС), актовой группой станции (сетевая модель).

Это позволяет производить не только розыск вагонов, проследовавших через станцию, но и определить, был ли коммерческий брак и как он расследован.

Для осмотра состояния крепления грузов в полувагонах, платформах, проверки исправности крыш вагонов, контейнеров, цементовозов, положения крышек верхних загрузочных люков крытых вагонов и цистерн могут применяться установки промышленного телевидения со средствами видеозаписи изображения. С этой целью в горловинах парков прибытия, отправления, а также на путях надвига на горку могут устанавливаться специальные смотровые вышки.

Для проверки габарита погрузки грузов в открытом подвижном составе устанавливаются габаритные ворота, оборудованные устройствами дистанционного контроля.Для контроля массы груза в вагоне на ПКО могут устанавливаться вагонные весы. На сети железных дорог России внедрена автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ), которая состоит из телевизионной системы, электронных габаритных ворот, АРМ оператора и приемосдатчика ПКО, вагонных электронных весов.

Телевизионная система позволяет одновременно производить запись изображения с трех телевизионных камер (сверху и с боков вагона) и воспроизводить записанное изображение на экране монитора компьютера, установленного на АРМ оператора ПКО, электронные габаритные ворота обеспечивают контроль габарита погрузки, вагонные

электронные весы обеспечивают автоматическое взвешивание вагонов в процессе движения поезда. С помощью АРМ оператора осуществляется снятие информации в процессе движения поезда, обеспечивается сбор и хранение данных о коммерческом состоянии вагонов и грузов. Для устранения коммерческих неисправностей в отцепленных от поезда вагонах на станции создаются механизированные пункты с применением новейших технических средств и сооружений с целью обеспечения сохранности грузов, ускорения их доставки и повышения безопасности движения. Механизированный пункт устранения коммерческих браков (ПКМ) оснащается необходимыми типовыми механизмами и устройствами для устранения коммерческого брака в открытом подвижном составе и для перегрузки груза из крытых вагонов (электрокозловые и стреловые краны, малогабаритные дизельные и электрические погрузчики, эстакады для осмотра правильности погрузки и крепления груза, перегрузочные платформы, приемные бункера для выгрузки грузов, перевозимых насыпью и навалом, и др.). ПКО создаются в составе механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций.

Непосредственное руководство работами по исправлению коммерческих неисправностей осуществляет мастер по устранению коммерческих неисправностей. В оперативном подчинении мастера находятся приемосдатчик груза, машинисты кранов, стропальщики, водители погрузчиков, составитель поездов, машинист маневрового локомотива.

Транзитные поезда, следующие через станцию без переработки, осматривают в коммерческом отношении параллельно техническому осмотру за время, предусмотренное технологическим процессом. Обнаруженные коммерческие неисправности должны устранять, как правило, без отцепки вагона от поезда. Отцепка вагонов допускается только в случаях, когда неисправность невозможно устранить за время стоянки транзитного поезда на станции по графику или поезда своего формирования за время, предусмотренное технологическим процессом работы станции. Обнаруженные при осмотре коммерческие неисправности, угрожающие безопасности движения и сохранности грузов, оформляют актами общей формы в трех экземплярах, подписываемыми работниками станции, принимающими поезда в коммерческом отношении (не менее двух лиц). Если поезд сопровождался кондуктором или вагон находился под охраной стрелка ведомственной охраны, то они участвуют в осмотре и подписании акта общей формы. Результаты осмотра каждого поезда в коммерческом отношении оформляются записью в Книге регистрации коммерческих неисправностей в пунктах коммерческого осмотра вагонов (форма ГУ-98).

Если неисправностей не обнаружено, то в Книге против номера поезда делается отметка об этом. Если коммерческие неисправности не угрожают безопасности движения

поездов и сохранности грузов, возможность дальнейшего следования вагонов определяет начальник станции или его заместитель, которые дают письменное разрешение на отправление. При обнаружении на станции вагонов и контейнеров с признаками хищения или возможности доступа к грузу (повреждение кузова, срыв ЗПУ) приемосдатчики накладывают контрольные ЗПУ без проверки груза и составляют акт общей формы с указанием в нем времени наложения ЗПУ. О каждом таком случае немедленно сообщается дежурному по станции или маневровому диспетчеру, а также в ведомственную охрану и органы внутренних дел на транспорте. Такой вагон отцепляют от поезда и подают на специально отведенные пути (или на механизированный пункт) для проверки массы, количества и состояния груза. По окончании осмотра состава в соответствии с классификатором приемосдатчик передает сведения по радиосвязи оператору, который автоматизировано вводит в архив осмотра поездов и вагонов по форме Книги ГУ-98 с передачей информации в АРМ команды ведомственной охраны. При перевозке грузов по безбумажной технологии (в условиях сопровождения груза электронной накладной и вагонным листом) в случае отцепки вагона от поезда работник СТЦ должен ввести и передать в Автоматизированную систему управления перевозками (АСОУП) корректированное сообщение. Из АСОУП по запросу поступают и выводятся на печать данные электронной накладной на отправку в виде машинопечатного документа по форме ГУ-27-ВЦ. После приема АСОУП сообщения электронность у отцепленного вагона снимается. После устранения неисправности на основании данных машинопечатного документа по форме ГУ-27-ВЦ, оставшегося на хранении в делах станции, на отцепленный вагон составляется досылочная дорожная ведомость, по которой вагон следует на станцию назначения для выдачи грузополучателю.

Перегрузка и проверка массы груза в пути следования

Перегрузка грузов из одного вагона в другой вызывается неисправным состоянием или повреждением вагона, нарушением Технических условий размещения и крепления грузов, Правил и условий перевозки грузов в тех случаях, когда это угрожает безопасности движения или сохранности груза и когда эти неисправности невозможно исправить без разгрузки вагона. Перегрузка грузов из одного вагона в другой производится также в пунктах примыкания линий узкой и широкой колеи. При перегрузке работники станции обязаны проверить наличие груза согласно перевозочным документам. Обнаружив недостачу или порчу груза, составляют коммерческий акт, о чем делается отметка в накладной и дорожной ведомости. Копию акта прилагают к накладной. О неисправности вагона составляют, кроме того, акт о техническом состоянии вагона (форма ГУ-106). В оригинале накладной и дорожной ведомости зачеркивается первоначальный номер вагона и другие

сведения о нем, а затем, проставляются новые данные о вагоне, в который перегружен груз. Это исправление заверяется подписью работника станции, руководившего перегрузкой, и штемпелем станции. Составляют новый вагонный лист, а первоначальный прилагают к первому экземпляру коммерческого акта. Если последний не составляли, первоначальный вагонный лист остается на станции перегрузки и на нем делают отметку о причине ее и указывают номер вагона, в который перегружен груз. Перегружают на специально выделенных путях станции или на ПКМ по правилам, установленным для переработки данного груза. Под перегрузку обычно подают вагоны однотипные с перегружаемым, одинаковой с ним грузоподъемности и полезным объемом кузова, чтобы после перегрузки не было остатка и не возникла необходимость в досылке груза.

Массу, количество мест и состояние груза в пути следования проверяют при отсутствии или неисправности ЗПУ на вагонах или контейнерах, загруженных тарно-штучными грузами. Грузы, перевозимые навалом или насыпью, проверяются по наружному осмотру. Если обнаружены признаки перегруза вагона сверх грузоподъемности, указанной на трафарете, то вагон взвешивают на вагонных весах. Масса наливных грузов в пути следования не проверяется. Скоропортящиеся грузы, перевозимые с охлаждением, отоплением или утеплением, а также в крытых вагонах с открытыми люками, проверяются только по наружному осмотру без выгрузки их из вагонов. Результаты проверки груза в пути следования оформляют актом общей формы, если Правилами не предусмотрено составление коммерческого акта.

Передача грузов между подразделениями перевозчика

Для разграничения ответственности между подразделениями перевозчика за сохранность и своевременную доставку грузов, определение балансового наличия грузовых вагонов и контейнеров на сети в целом, а также для определения уровня выполнения заданных норм передачи поездов, грузовых вагонов и контейнеров на станциях пере-дачи осуществляется передача груженых крытых вагонов, грузов, следующих в открытом подвижном составе и перевозочных документов, а также учет перехода поездов, грузовых вагонов и контейнеров. Перечень станций передачи устанавливается перевозчиком. Основным документом по учету перехода поездов, груженых вагонов и контейнеров являются телеграммы-натурные листы поезда (ТГНЛ), данные которых передаются по каналам связи в ИВЦ подразделения перевозчика в виде специальных сообщений.

В ИВЦ по каждому стыковому пункту составляется Отчет о переходе поездов, грузовых вагонов и контейнеров формы ДО-1. Формирование отчета осуществляется через систему ДИСПАРК (автоматизированную систему пономерного учета, контроля,

дислокации, анализа использования и регулирования вагонным парком). Позволяет определить местонахождение и состояние вагонов.

Для контроля за правильностью учета перехода вагонов и контейнеров ИВЦ дороги по окончании учетного периода выдают пунктам перехода оперативные справки взамен ручного журнала учета перехода вагонов и контейнеров. Эти справки на стыковых пунктах подшиваются и хранятся в делах станции и служат для документального подтверждения фактической передачи поездов, вагонов и контейнеров. Работники СТЦ проверяют при отправлении и прибытии каждый поезд как в отношении правильности записи и подсчета числа и рода вагонов и контейнеров, так и в отношении точного учета в натурном листе поезда времени их перехода. Операторы СТЦ тщательно следят за тем, чтобы на все груженые вагоны были документы (накладные, дорожные ведомости и вагонные листы), а также все требуемые Правилами приложения к перевозочным документам. В случае обнаружения расхождения данных ТГНЛ с результатами натурной проверки состава, осуществляется корректировка данных натурного листа. Результаты сверки и корректировки сообщением 09 передаются в АСОУП. При передаче груженых вагонов работники СТЦ на всех дорожных ведомостях проставляют календарный штемпель станции. Штемпели должны иметь ясный оттиск и проставляться на оборотной стороне дорожной ведомости в специально предусмотренных клетках и в строго последовательном порядке их номеров. По календарным штемпелям устанавливают фактический путь следования груза.

При перевозке грузов по безбумажной технологии в системе АИС ЭДВ в условиях информационного обмена между дорогами электронной накладной при сопровождении груза электронной накладной и вагонным листом станции перехода передают в ИВЦ соответствующие сообщения. Проследование стыковых пунктов фиксируется в электронной накладной машинным способом путем проставления кода, даты и времени по сообщениям об операциях на стыковых пунктах (200, 202, 220, 1042). Календарные штемпеля проследования стыковых пунктов на бумажных документах, следующих с грузом, не проставляются.

Досылка груза и ее оформление

Досылкой считается досылаемая по назначению часть груза, не отправленная по какой-либо причине в одном вагоне с основной партией груза, перевозимого по одному перевозочному документу. Досылки возникают при перегрузке вагонов, если невозможно загрузить в один вагон всю партию груза из-за недостаточной его грузоподъемности или вместимости, при обнаружении грузов без документов или части груза, ошибочно не отправленной с основной партией, при обнаружении в порту(пристани) перевалки после отгрузки всей партии остатка груза, в случае отцепки в пути следования вагона (группы вагонов) от маршрутной или групповой отправки вследствие его (их) неисправности и др.

Если груз по основной отправке из-за невместимости в вагон полностью не погружен, на оставшуюся часть груза составляется досылочная дорожная ведомость. В графе дорожной ведомости «Наименование груза» указывается «Досылается к основной отправке .....№..... согласно коммерческому акту №..... для выдачи получателю». Факт недогруза основной отправки оформляется коммерческим актом, второй экземпляр которого прикладывается к основным перевозочным документам.

Груз, прибывший на станцию назначения по основной отправке с недогрузом, который оформлен коммерческим актом, выдается на общем основании. Коммерческий акт регистрируется и выдается грузополучателю. Прибывшая на станцию назначения досылка выдается под расписку в досылочной дорожной ведомости по предъявлению грузополучателем коммерческого акта и основной накладной, на оборотной стороне которой станция делает отметку о выдаче недостающего груза. В случае прибытия груза по досылочным перевозочным документам ранее прибытия груза по основным перевозочным документам выдача прибывшей части груза производится под расписку грузополучателя в досылочной дорожной ведомости. Кроме того, грузополучатель выдает станции справку в том, что полученная часть груза им будет зачтена в счет основной отправки. В случае прибытия по досылочным перевозочным документам всего груза (согласно квитанции о приеме груза) станция на основании данной квитанции составляет копии накладной и дорожной ведомости (взамен утраченных) и оформляет выдачу груза в установленном порядке. При обнаружении бездокументного груза станцией принимаются срочные меры к установлению принадлежности груза и досылке по назначению. При этом составляется коммерческий акт. После установления принадлежности бездокументного груза и адреса грузополучателя производится соответствующая отметка в коммерческом акте и оформляется его досылка.

Досылка отдельных мест или части груза, оказавшегося без документов, проводится по дорожной ведомости. Досылка всего груза, оказавшегося без документов, производится по полным перевозочным документам. В этих случаях в качестве грузоотправителя в перевозочных документах указывается начальник станции, осуществляющий досылку, а грузополучателем — начальник станции назначения. К дорожной ведомости прилагается копия коммерческого акта. На станции назначения выдача грузов производится по досылочной дорожной ведомости. Досылка вагона (группы вагонов), отцепленных в пути следования, от маршрутной или групповой отправки оформляется досылочной дорожной ведомостью и составлением вагонных листов, с которыми такой вагон следует на станцию назначения.

В случае отцепки в пути следования вследствие неисправности вагона (группы вагонов), перевозка которого была оформлена с использованием электронной накладной, станция после устранения неисправности вагона оформляет на каждый отцепленный вагон электронную досылочную дорожную ведомость и передает ее в обслуживающий станцию ДВЦ. В электронной досылочной дорожной ведомости в графе «Получатель» указывается «ДС.....» (станция назначения груза), а также сведения о номере вагона, коде и наименовании груза, номере основной отправки, коде и наименовании грузополучателя, и его почтовом адресе, сведения о ЗПУ.

В Правилах выдачи грузов на железнодорожном транспорте определен порядок выдачи груза, перевозимого по досылочным документам, при перевозке основной отправки с использованием электронной накладной.

Переадресовка грузов и ее оформление

Переадресовкой называется изменение указанных в перевозочных документах грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. Переадресовка производится в соответствии со статьей 31 Устава. Порядок переадресовки указан в Правилах переадресовки грузов на железнодорожном транспорте. Переадресовки значительно затрудняют работу подразделений владельцев инфраструктуры: возникают дополнительный пробег вагонов, излишние операции (отцепка и прицепка вагонов к поездам, оформление документов), замедляется скорость доставки груза, заново рассчитывается провозная плата. Расходы перевозчика, возникшие в связи с переадресовкой грузов, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем, по инициативе которых осуществляется переадресовка, в соответствии с договором.

Заявление о переадресовке перевозимого груза подается в письменном виде (в том числе по факсу, телетайпу и телеграфу) грузоотправителем или грузополучателем в адрес руководителя, разрешающего переадресовку. В заявлении о переадресовке груза указывается номер вагона или контейнера, номер накладной, наименование груза, масса груза, наименование грузоотправителя и его код, наименование первоначального грузополучателя и его код, наименование станции отправления и ее код, наименование станции первоначального назначения и ее код, наименование станции нового назначения и ее код, наименование нового грузополучателя и его код. Заявление о переадресовке груза подписывается руководителем организации, заявляющей о переадресовке, и заверяется печатью. К заявлению на переадресовку должно быть приложено согласие нового грузополучателя на прием груза.

Переадресовка осуществляется перевозчиком по согласованию с владельцами инфраструктур, в зонах деятельности, которых проводится переадресовка. Перечень

подразделений перевозчика и его уполномоченных лиц, в функции которых входит принятие решений по переадресовке и ее оформление, устанавливается перевозчиком. Перечень подразделений владельца инфраструктуры и его уполномоченных лиц, в функции которых входит согласование переадресовки, устанавливается владельцем инфраструктуры.

Перевозчик регистрирует у себя поступившее заявление на переадресовку, рассматривает его и согласовывает с владельцем инфраструктуры. По итогам рассмотрения и согласования перевозчик принимает решение в течение не более двух суток об осуществлении переадресовки либо об отказе в ее осуществлении.

Порядок передачи разрешений на переадресовку структурным подразделениям перевозчика, в том числе уполномоченным представителям на станции, на которой осуществляется переадресовка, устанавливается перевозчиком.

Переадресовка грузов может производиться на станции назначения или в пути следования. Переадресовка грузов в пути следования осуществляется по первоначальным перевозочным документам. Переадресовка грузов в прямом сообщении на станции назначения осуществляется по новым перевозочным документам за исключением негабаритных грузов и грузов, перевозка которых не предусмотрена техническими условиями погрузки и крепления грузов.

В Правилах переадресовки грузов на железнодорожном транспорте предусмотрен порядок переадресовки грузов в прямых и в непрямых международных сообщениях, переадресовка порожних собственных или арендованных вагонов, грузов с признаками порчи, повреждения, недостачи и др. Переадресовка грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, перевозимых в контейнерах и мелкими отправками, производится уполномоченным представителем перевозчика на станции назначения по письменному заявлению грузополучателя.

При оформлении переадресовки заявитель обязан произвести расчеты за перевозку по первоначальным документам, внести все платежи по новым перевозочным документам.
Переадресовка отдельных вагонов, следующих в составе маршрутной или групповой отправки, допускается только на станциях назначения с оформлением перевозки по новым перевозочным документам. Переадресовка груза, находящегося под таможенным контролем, проводится при наличии согласия таможенного органа. В случае, если перевозка груза угрожает здоровью и жизни людей, безопасности движения, экологической безопасности, переадресовка таких грузов проводится без согласования с соответствующим таможенным органом, грузоотправителем, грузополучателем с последующим незамедлительным их уведомлением.

Переадресовка груза, перевозимого по электронной накладной, может проводиться с оформлением дальнейшей перевозки по новой электронной накладной или по первоначальной накладной в установленных Уставом и правилами переадресовки случаях. Стороне, оформляющей переадресовку груза с составлением новой электронной накладной, станцией выдается бумажная копия новой электронной накладной по форме ГУ-29у-ВЦ, заверенная подписью агента ЛАФТО и календарным штемпелем в графе «Штемпель станции отправления (прием груза к перевозке)».

В случае, когда перевозка груза до новой станции назначения по какой-либо причине не может производиться по электронной накладной, станция, где проводится переадресовка, оформляет обычный комплект перевозочных документов. Если дальнейшая перевозка будет производиться по первоначальным перевозочным документам, то к комплекту перевозочных документов прикладывается бумажная копия электронной накладной по форме ГУ-27у-ВЦ с отметкой о переадресовке, и бумажная копия электронной накладной по форме ГУ-29у-ВЦ. При этом в бумажных копиях электронной накладной должны быть указаны наименование и код новой станции назначения и наименование, и код нового получателя и его адрес.

За время простоя вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки по независящим от перевозчика и владельца инфраструктуры обстоятельствам грузоотправителем, грузополучателем вносится плата за пользование вагонами, контейнерами по договору, если другое не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

2.2.4 Операции по прибытии и выгрузке грузов

Информация о подходе поездов и грузов

Информация о подходе поездов и грузов, ее качество — основа оперативного планирования и регулирования работы железнодорожной станции. Станция получает и передает грузополучателям два вида информации: предварительную и точную.

Предварительную информацию руководство станции получает из ДЦС вместе с заданием на смену. Предварительная информация содержит данные о предстоящем прибытии поездов и вагонов на 12 часов вперед с каждого направления с выделением вагонов, следующих под выгрузку на данную станцию. Периодически через каждые 4-6 часов инженер информационной группы ДЦС передает маневровому диспетчеру станции следующую информацию: номер поезда, индекс поезда, количество вагонов, предполагаемое время прибытия на станцию. По окончании приема информации от ДЦС маневровый диспетчер макетом 40 получает телеграмму-натурный лист на поезда, следующие в адрес станции.

Точная информация поступает по каналам связи в виде телеграммы-натурного листа. Маневровый диспетчер в течение всей смены получает с сортировочной станции информацию о прибытии на эту станцию поездов, на которые получена предварительная информация, согласовывает с ДСП сортировочной станции и поездным диспетчером время отправления поезда с сортировочной станции и выверяет телеграмму-натурный лист на поезд.

Выверив телеграмму-натурный лист, маневровый диспетчер дает распоряжение приемосдатчику приступить к предварительной информации грузополучателей, экспедиторов и приемосдатчиков складов в целях своевременной подготовки механизмов и работников для выполнения операций по приему, обработке и выгрузке вагонов.

Прием груженых вагонов и перевозочных документов на станции назначения

Получив сообщение с соседней станции об отправлении поезда, дежурный по станции информирует работников СТЦ, пунктов технического обслуживания и коммерческого осмотра и (при необходимости) ведомственную охрану о номере поезда, пути приема и времени его прибытия для встречи прибывающего поезда работниками, участвующими в его обработке.

После остановки поезда и отцепки поездного локомотива состав ограждается сигналами остановки и закрепляется.

При осмотре состава по прибытии выявляются вагоны с техническими неисправностями и определяется их годность под сдвоенные операции. Одновременно с техническим осмотром осмотрщики вагонов отпускают тормоза и, руководствуясь

размеченной телеграммой-натурным листом (сортировочным листом), разъединяют и подвешивают автотормозные рукава в местах разъединения отцепов, а приемосдатчики проводят коммерческий осмотр вагонов.

Перевозочные документы на груженые вагоны, прибывшие под выг-рузку, поступают в СТЦ, где проводится натурная проверка наличия и соответствия документов вагонам и грузам.

Закончив натурную проверку, оператор СТЦ при необходимости вносит изменения в телеграмму-натурный лист и уточняет данные в сортировочном листке, составленном заранее на основании телеграммы-натурного листа. После этого оператор СТЦ на всех накладных, дорожных ведомостях и вагонных листах ставит календарный штемпель с датой фактического прибытия груза, в вагонном листе дополнительно указывается номер поезда и время прибытия.

После этого документы записываются в Книгу сдачи грузовых документов (форма ГУ-48) по каждой отправке с указанием номера вагона и номера накладной. Дорожные ведомости и накладные передают в ЛАФТО, а вагонные листы — на грузовой район или в пункты выгрузки на местах необщего пользования. Вагонные листы в пункты выгрузки можно также отсылать из ЛАФТО. Документы на сборные вагоны, прибывшие для сортировки, передают в контору грузосортировочной платформы.

О сдаче документов в Книге расписывается работник СТЦ, а о приеме документов — агент ЛАФТО или грузосортировочной платформы. При пересылке документов по пневмопочте расписки о сдаче и приеме документов не делаются.

Коммерческий осмотр вагонов выполняют приемщики поездов пункта коммерческого осмотра. При осмотре вагонов особое внимание обращается на следующее: крытых — на исправность кузовов, наличие и исправность ЗПУ и соответствие контрольных знаков на них знакам, указанным в перевозочных документах; открытых — на исправность погрузки и сохранность груза. Все обнаруженные неисправности оформляются актом общей формы.

Когда прибывшие вагоны после выгрузки предполагается использовать под погрузку, определяют пригодность их для перевозки того или иного груза. При осмотре порожних составов, прибывших под погрузку, приемщики поездов должны убедиться, нет ли среди них груженых вагонов.

Регистрация прибывших грузов

В ЛАФТО все прибывшие под выгрузку грузы регистрируют на основании данных перевозочных документов в Книге прибытия грузов (форма ГУ-42). Все страницы Книги должны быть последовательно пронумерованы. Число страниц в Книге заверяет начальник

станции. На станциях с большой выгрузкой может вестись несколько Книг прибытия. На станциях с небольшим прибытием грузов под выгрузку Книгу прибытия можно не вести.

В начале каждых суток в первой свободной строке Книги прибытия проставляется число и месяц прибытия грузов, затем по каждой отправке указывается в соответствующих графах порядковый номер записи в Книгу прибытия, номер вагона и накладной, станции отправления. В графе《Примечание》в зависимости от местных условий можно указывать получателя груза или место выгрузки, а также другие данные. Порядок заполнения этой графы устанавливает начальник станции. После записи отправки в Книгу прибытия на лицевой стороне дорожной ведомости проставляют порядковый номер, под которым отправка записана в Книге прибытия.

По мере выдачи грузов в соответствующих графах Книги прибытия отмечаются ежедневно номер сопроводительной ведомости (форма ФДУ-91), число и месяц выдачи.

По окончании отчетных суток агент ЛАФТО проверяет наличие документов на невыданные грузы. Для этого в Книге прибытия подводят итог движения документов по форме: 《Оставалось … отправок》, 《Прибыло … отправок》, 《Выдано … отправок》, 《Осталось … отправок》. Число отправок, показанных в остатке на очередные сутки, должно соответствовать фактическому наличию документов на не выданные грузы. Аналогично проверяют наличие документов при смене дежурства агентов ЛАФТО.

На 1 января каждого года заводят новые Книги прибытия. Предварительно в эти Книги переносят полностью отправки, по которым грузы не выданы до 1 января.

В условиях функционирования АСУ грузовой станции агент ЛАФТО вводит информацию о прибывших грузах по каждому сообщению отдельно в соответствии с макетом ГУ-42. Порядковые номера в Книге прибытия грузов выдаются в автоматизированном режиме и фиксируются агентом ЛАФТО в дорожных ведомостях.

Уведомление грузополучателей о прибытии груза и времени подачи вагонов, контейнеров под выгрузку

В соответствии со статьей 34 Устава перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. При этом порядок и способы уведомления устанавливаются начальником станции. Этот порядок может быть изменен по предложению грузополучателя. При установлении способа уведомления следует исходить не только из сложившихся местных условий, но и из гарантированности как передачи уведомления, так и его получения. Для обеспечения приема уведомлений грузополучателем определяются ответственные по приему уведомлений лица, фамилии и номера телефонов, факсов и телексов которых в письменной форме сообщаются

начальнику станции. Передача уведомлений одновременно регистрируется на станции в Книге уведомлений о прибытии грузов. В уведомлении о прибытии груза обязательно проставление даты и времени передачи уведомления.

Если перевозчик не уведомляет о прибытии грузов, грузополучатель освобождается от платы за пользование вагонами, контейнерами, от сбора за хранение грузов за время до получения уведомления о прибытии в его адрес грузов.

О времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту выгрузки грузов грузополучателем железнодорожная станция уведомляет грузополучателя не позднее чем за два часа до объявленной подачи вагонов, контейнеров. Эти уведомления регистрируются в Книге уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку формы ГУ-2 или ГУ-2-ВЦ. Поданное перевозчиком уведомление о подаче вагонов под выгрузку может считаться уведомлением о прибытии грузов.

При подаче перевозчиком вагонов, контейнеров под выгрузку без такого уведомления плата за пользование вагонами, контейнерами или сбор за хранение груза начисляется на грузополучателя по истечении 2 часов после фактической подачи вагонов к месту выгрузки либо к месту передачи на железнодорожный путь необщего пользования или на выставочный путь. При подаче вагонов с опозданием против срока, указанного в уведомлении, время нахождения вагонов исчисляется с момента фактической подачи. Если опоздание превышает два часа, то перевозчик обязан вновь уведомить грузополучателя о предстоящей подаче. Перевозчик может в соответствии с договором предоставлять грузополучателю предварительную информацию о подходе в его адрес грузов.

Выгрузка, регистрация и маркировка выгруженных грузов

В соответствии со статьей 21 Устава выгрузка грузов, грузобагажа в местах общего пользования обеспечивается грузополучателями. Перевозчики, владельцы инфраструктур могут принимать на себя по договору с грузополучателями выполнение разгрузочных работ.

Выгрузка грузополучателем из рефрижераторных вагонов, рефрижераторных контейнеров скоропортящихся грузов, подлежащих выдаче в местах общего пользования, допускается только непосредственно из вагона (контейнера) на автотранспорт.

Выгрузка в местах общего пользования бездокументных скоропортящихся грузов допускается только при передаче грузов в процессе их реализации непосредственно из вагона (контейнера) на автотранспорт.

Время подачи вагонов, контейнеров под выгрузку в места общего пользования, а также время окончания выгрузки груза средствами железной дороги указывается приемосдатчиком станции в вагонном листе и в памятке приемосдатчика.

Дата выгрузки груза средствами перевозчика либо подачи вагонов, контейнеров под выгрузку средствами грузополучателя указывается на оборотной стороне накладной путем проставления календарного штемпеля станции.

Получив из СТЦ или ЛАФТО (в зависимости от установленного технологией порядка) вагонные листы, приемосдатчик готовит место для выгрузки грузов, устанавливает очередность разгрузки вагонов и знакомит комплексную механизированную бригаду с порядком выполнения работы.

В условиях функционирования АСУГС приемосдатчик вводит в ЭВМ список вагонов и указывает время подачи. На печатающее устройство выдается план выгрузки, которым приемосдатчик руководствуется в процессе выгрузки груза и с которым знакомит комплексную механизированную бригаду.

По окончании расстановки вагонов приемосдатчик проверяет исправность ЗПУ и производит наружный коммерческий осмотр вагона (или груза в открытом подвижном составе). При обнаружении коммерческих неисправностей приемосдатчик докладывает об этом начальнику грузового района или начальнику станции.

После коммерческого осмотра вагонов приемосдатчик снимает ЗПУ и дает указание бригадиру комплексной механизированной бригады приступить к выгрузке. Открывать двери вагона следует осторожно за поручень на себя, следя за тем, чтобы из вагона не выпал груз.

В процессе выгрузки приемосдатчик должен сличать данные вагонного листа или накладной с фактическим наличием груза, проверять при этом число мест груза, маркировку и исправность грузовых мест. Приемосдатчик следит за тем, чтобы груз был выгружен и уложен аккуратно, без повреждения, и чтобы при этом обеспечивалась сохранность вагонов.

Все обнаруженные повреждения или неисправности упаковки, угрожающие сохранности груза при его дальнейшей перевозке или хранении до выдачи получателю, должны быть устранены, россыпь груза должна быть собрана, взвешена и сохранена. Если невозможно устранить повреждение или неисправность упаковки, то поврежденные места укладывают в запираемые и пломбируемые помещения.

Поврежденные места приемосдатчик обязан взвесить и установить, какова недостача массы против стандартной массы или массы по трафарету. Если груз был подмочен, вагон предъявляется к техническому осмотру для проверки кузова, особенно крыши. После окончания выгрузки приемосдатчик в вагонном листе проставляет дату и время начала и окончания выгрузки и заверяет это своей подписью и передает его в ЛАФТО. На основании вагонных листов в ЛАФТО делают отметки в накладных и дорожных ведомостях о месте нахождения груза на складе и накладывают календарный штемпель времени выгрузки.

Вся выгрузка на местах общего пользования должна быть зарегистрирована в Книге выгрузки формы ГУ-44.

Ежедневно перед началом работы в первой строке Книги проставляется дата, а в следующих строках на основании данных вагонных листов или накладных указываются сведения о грузах, предусмотренных формой Книги.

Грузы каждого наименования записываются отдельной строкой. Обнаруженные при выгрузке неисправности отмечают в графе《Примечание》. Порядок ведения Книги выгрузки изложен в Инструкции по ведению станционной коммерческой отчетности №333р.

По окончании выгрузки и укладки грузы маркируют, чтобы при выдаче было легче найти их в складе. Если груз выгружен на открытой площадке, то маркировку следует наносить краской на грузе или на деревянных бирках, прибиваемых к колышкам. Одновременно по указанию приемосдатчика грузчики очищают вагоны, закрывают двери и люки крытых вагонов и полувагонов, поднимают и закрепляют борта платформ, освобождают от стоек и увязки их гнезда и скобы. В условиях функционирования АСУГС по окончании выгрузки приемосдатчик регистрирует выполнение операций путем передачи номеров выгруженных вагонов по макету М-5. Автоматически на экран выдаются данные об отправках и на основе отметок, проставленных в процессе выгрузки, приемосдатчик проставляет на экране место складирования груза.

Инструкция по вводу макета М-5 и его содержание приведены в приложении к Типовому технологическому процессу работы грузовой стан-ции в условиях функционирования АСУ.

При выгрузке грузов в местах общего пользования средствами грузополучателя приемосдатчик станции ведет в автоматизированном режиме памятку приемосдатчика формы ГУ-45-ВЦ, Книгу уведомлений о завершении грузовой операции формы ГУ-2а-ВЦ.

Очистка и промывка вагонов и контейнеров после выгрузки

В соответствии со статьей 44 Устава после выгрузки вагоны и контейнеры должны быть очищены внутри и снаружи, с них должны быть сняты приспособления для крепления груза (за исключением несъемных), а также должны быть приведены в исправное техническое состояние несъемные инвентарные приспособления для крепления, в том числе турникеты.

Основные требования и критерии к очистке вагонов и контейнеров после выгрузки определяются Правилами очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов.

Очищенными признаются вагоны, контейнеры (кроме цистерн и бункерных полувагонов), из которых после выгрузки удалены все остатки или скопления грузов внутри

и снаружи на кузове вагонов и в (на) контейнерах, а также на ходовых частях вагонов (балках, тележках, крышках люков) и межвагонных соединений, кроме несъемного и съемного оборудования, которое не выдается вместе с грузом. Очищенными признаются цистерны и бункерные полувагоны при условии, если во внутренней и на внешней поверхности котлов или бункеров не имеется наличия остатков грузов. При сливе цистерн с верхним сливом остаток невыгруженного груза может допускаться не более 1 см (по замеру под колпаком).

Наличие снега в очищенном вагоне не является признаком его загрязнения. Знаки и трафареты на вагоне, контейнере и раме вагона должны быть ясночитаемые.

Наружная и внутренняя поверхности вагона, контейнера должны быть очищены от загрязняющих вагон остатков защитной пленки, эмульсий, а также наклеек, ярлыков, бирок, за исключением случаев, когда наличие таких ярлыков на данном порожнем вагоне предусматривается правилами перевозок этих грузов. Все способы очистки вагонов, контейнеров должны обеспечивать их сохранность и не допускать загрязнения окружающей среды.

При выгрузке грузов средствами грузополучателя в местах общего пользования оставшиеся после выгрузки и очистки вагонов, контейнеров мусор, остатки груза, крепления, упаковки и других материалов подлежат вывозу грузополучателем со станции одновременно с грузом. При обнаружении в вагоне (контейнере) после выгрузки прибывшего груза остатков, ранее перевозившегося в нем груза грузополучатель или перевозчик в зависимости от того, чьими средствами осуществляется выгрузка, обязан полностью очистить вагон, контейнер от остатков всех грузов.

После выгрузки грузополучателями, имеющих отвратительный запах и загрязняющих вагоны грузов (например, асбеста, гипса, извести, комбикорма, соли, цемента и др.), перевозимых в том числе в упакованном виде, крытые вагоны, независимо от их принадлежности, должны быть промыты грузополучателем. Промывке также подлежат вагоны-зерновозы после выгрузки незерновых грузов. Перечень грузов, после выгрузки которых должна производиться промывка крытых вагонов, приведен в Приложении к Правилам очистки и промывки вагонов. При отсутствии у грузополучателей возможностей для промывки вагонов их промывку проводит перевозчик в соответствии с договором. Факт промывки вагона перевозчиком подтверждается актом общей формы, составляемым перевозчиком с указанием в нем номеров промытых вагонов.

Очистка, промывка и в необходимых случаях дезинфекция вагонов после перевозок животных, птицы, сырых продуктов животного происхождения и скоропортящихся грузов проводятся перевозчиками за счет грузополучателей.

При нарушении требований, предусмотренных в статье 44 Устава, перевозчики имеют право не принимать от грузополучателей после выгрузки или слива вагоны, контейнеры впредь до выполнения указанных требований. С грузополучателей в таких случаях взимается плата за пользование вагонами, контейнерами за все время их задержки и установленный статьей 103 Устава штраф.

Направление порожних вагонов на санитарную обработку по второй и третьей категории производится по полным перевозочным документам. Направление на промывку и ветеринарно-санитарную обработку по первой категории порожних крытых вагонов производится по пересылочной накладной, а изотермических — по полным перевозочным документам.

Охрана труда и техника безопасности при погрузке и выгрузке грузов в грузовом районе

Начальники железнодорожных станций, грузовых районов, начальники и мастера производственных участков, приемосдатчики в своей работе руководствуются Основами законодательства Российской Федерации об охране труда, Положением об организации работы по охране труда на железнодорожном транспорте, указаниями ОАО «РЖД», приказами начальника дороги и местными инструкциями и правилами по технике безопасности, а также отраслевыми стандартами безопасности труда. На каждом грузовом пункте назначаются ответственные за безопасное производство работ (мастера, освобожденные бригадиры или приемосдатчики).

Порядок проведения инструктажа, обучения и проверки знаний по охране труда работников механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций и грузового района регулируются указаниями ОАО «РЖД». Результаты инструктажа и проверок оформляются записями в журнале установленной формы. К погрузочно-разгрузочным работам допускаются лица не моложе 18 лет, прошедшие медицинское освидетельствование, обученные безопасным методам труда и проверенные в знаниях действующих норм, правил и инструкций по охране труда. На производственных участках создаются уголки техники безопасности с наглядными материалами, альбомами и плакатами по технике безопасности и безопасным приемам работы.

Начальники станций совместно с начальниками производственных участков и начальниками грузовых районов разрабатывают схемы безопасного прохода работников через пути станций и грузового района, а также схемы проезда автотранспортной техники. Схемы должны быть доведены до сведения каждого работника, а указатели развешаны по всем маршрутам проходов.

На местах погрузки и выгрузки устраивают пункты обогрева, комнаты отдыха, приема пищи, раздевалки, душевые и умывальники, устройства для мытья, очистки и сушки спецодежды, рабочей обуви. Всегда должна быть остуженная кипяченая вода для питья. Во всех этих местах вывешивают адреса и номера телефонов ближайших медицинских пунктов.

В служебных помещениях должны быть аптечки с наставлением по оказанию первой помощи пострадавшим. Приемосдатчик должен уметь оказывать первую помощь пострадавшим.

В зимних условиях на местах погрузки и выгрузки предусматриваются специальные меры предупреждения травматизма и обеспечения нормальных условий работы: очистка от снега и льда подъездов, переходов, подкрановых путей, рабочих мест, посыпка песком и др.

Работники грузового района должны быть обеспечены спецодеждой и индивидуальными средствами защиты при выполнении работ с особыми грузами, пылевидными и токсичными грузами или в условиях с отклонением от нормальной производственной среды. Погрузка, выгрузка, перегрузка вагонов и автотранспорта на станциях и железнодорожных путях необщего пользования допускаются толь-ко под руководством лица, ответственного за эти работы.

Приемосдатчик грузов руководит работой бригад грузчиков и механизаторов, определяет порядок и последовательность выполнения грузовых операций, следит за соблюдением габарита при выгрузке, установкой трапов, переходных мостиков, правильной укладкой груза, очисткой проходов и проездов от посторонних предметов, мусора, льда и снега и т.д. Он обязан обеспечить ограждение переносными сигналами путей, на которых осуществляются погрузочно-разгрузочные работы на местах общего пользования, не допускать нахождения на местах работ посторонних лиц.

Требования техники безопасности для приемосдатчика груза и багажа указаны в Должностной инструкции приемосдатчика груза и багажа, где кроме общих указаний, приведены указания по содержанию рабочего места, меры безопасности при нахождении на железнодорожных путях, меры электробезопасности, общие требования техники безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ средствами перевозчика, требования техники безопасности при погрузке и выгрузке опасных грузов, при работе на контейнерном пункте и др.

К погрузке и разгрузке вагонов разрешается приступать только после их закрепления и ограждения переносными сигналами путей, на которых выполняются погрузочно-разгрузочные работы. Не допускается производство погрузочно-разгрузочных работ при производстве маневров. При передвижении вагонов у мест погрузки, выгрузки приемосдатчик обязан предупредить всех рабочих о порядке выполнения работ, проследить

за тем, чтобы переходные мостики и другие приспособления были убраны, загруженные грузы в вагоны были закреплены, двери вагона до начала его передвижения закрыты. Передвижение вагонов у мест погрузки-выгрузки вручную допускается в исключительных случаях только на горизонтальном участке пути в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов под непосредственным руководством ответственного лица, выделенного начальником станции или грузового района.

Передвижение вручную вагонов, занятых людьми, опасными грузами запрещается. При производстве погрузочно-разгрузочных работ не допускается нахождение людей в зоне работы грузоподъемных механизмов, а также в полувагонах и автомобилях.

Запрещается укладка в штабель грузов в слабой упаковке, которая не может выдержать нагрузки от верхних рядов, и грузов, имеющих неправильную форму, не обеспечивающую устойчивость штабеля. Для предотвращения травматизма при производстве погрузочно-разгрузочных работ запрещается принимать к перевозке грузы, если на ящиках и других упаковочных местах имеются торчащие гвозди, незагнутые концы проволоки, обвязочной ленты и других острых выступающих крепежных элементов деталей ящиков.

При выполнении операций по пломбированию вагонов и контейнеров приемосдатчик должен убедиться, что на подходах отсутствуют движущиеся локомотивы и вагоны; при пломбировании пользоваться только исправными ЗПУ, а при их снятии — исправными клещами-кусачками. При открытии дверей в крытых вагонах приемосдатчики должны убедиться, что они навешаны на ригель. Чтобы на рабочего не выпал груз из вагона, открывать и закрывать крытый вагон следует только за поручень двери и находиться при этом необходимо за ее полотнищем. Запрещается упираться руками в дверной брус или стены вагона. Открывая дверь, рабочие должны тянуть ее на себя, а закрывая — только от себя. Открывая борт платформы или люк полувагона, рабочий обязан находиться в стороне на расстоянии не менее 1 м от него. Люки полувагонов закрывают люкоподъемниками, а при отсутствии их это делает бригада из трех рабочих. При открывании дверей вагонов, люков полувагонов, бортов платформ, срезании увязочной проволоки, снятии стоек не допускается нахождение приемосдатчика и рабочих в зоне возможного падения груза. Во избежание обвала груза запрещается брать груз из вагона или штабеля снизу.

2.2.5 Операции, по размещению и хранению грузов на станционных складах, выдача грузов

Складирование и хранение грузов

Порядок хранения в открытых и закрытых складах, в вагонах, контейнерах грузов, подлежащих выгрузке (в том числе средствами грузополучателя) и выдаче в местах общего пользования, а также принятых к отправлению установлены Правилами хранения грузов в местах общего пользования при перевозке железнодорожным транспортом. Размещают и хранят грузы в складах в соответствии с их специализацией, установленной технологическим процессом.

Тарно-штучные грузы хранят в складах уложенными в стопы, ряды или штабеля, обязательно отделяя друг от друга разные отправки. Если грузовые операции механизированы, то грузы следует укладывать на поддоны и хранить на них. Необходимо соблюдать порядок и высоту укладки, обеспечивающие максимальную устойчивость штабелей, целость и сохранность груза, а также безопасность обслуживающего персонала.

Между штабелями грузов на площади склада надо оставлять проходы для передвижения тележек, автопогрузчиков и для свободного доступа к противопожарным принадлежностям. Ширина этих проходов зависит от применяемых на складе погрузочно-разгрузочного инвентаря и средств механизации

Грузы, перевозимые насыпью и навалом и выгружаемые в открытые склады, следует укладывать так, чтобы исключалась возможность смешивания разных отправок. При этом необходимо соблюдать габарит: при высоте до 1200 мм грузы должны находиться не ближе 2 м от крайнего рельса, а при большей высоте — не ближе 2,5 м.

Предельные сроки хранения и вывоза грузов

Правилами хранения грузов в местах общего пользования установлены предельные сроки хранения и вывоза их грузополучателями со станции.

Для некоторых грузов установлены весьма ограниченные сроки допустимого хранения. Это относится к тем категориям товаров, длительное хранение которых неизбежно вызовет полную или частичную порчу и сделает их непригодными для использования по прямому назначению, например, цветы живые срезанные — 6 часов; фрукты и ягоды свежие, овощи свежие, кроме капусты, картофеля и свеклы, растения срезанные — 12 часов, хлебобулочные изделия, картофель, свекла столовая и капуста свежая и др. — 1 сутки; все скоропортящиеся грузы, прибывшие в рефрижераторных вагонах, яйца пищевые, консервы и соки и др. — 2 суток. Для большинства грузов установлен предельный срок 5 суток, кроме скоропортящихся и грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Для бездокументных грузов установлены следующие предельные сроки хранения: 12 часов — для цветов, живых срезанных; одни сутки — для грузов, срок хранения которых установлен в размере 12 часов; увеличенные на одни сутки — для грузов, срок хранения которых установлен одни и двое суток; увеличенные на 5 суток — для грузов, срок хранения которых установлен 5 суток.

Срок предельного хранения груза исчисляется с момента выгрузки груза средствами грузополучателя либо с момента подачи вагона, контейнера к месту выгрузки средствами перевозчика. Установленные предельные сроки хранения и вывоза с учетом свойств груза направлены на предотвращение порчи груза при хранении.

В соответствии со статьей 38 Устава при своевременном уведомлении о прибытии прибывшие грузы, контейнеры, подлежащие выгрузке и выдаче в местах общего пользования, хранятся на железнодорожной станции в течение 24 часов после окончания срока доставки. Срок бесплатного хранения исчисляется с 24 часов дня обеспечения перевозчиком выгрузки грузов, контейнеров или с 24 часов дня подачи перевозчиком вагонов, контейнеров с грузами к предусмотренному месту выгрузки грузов грузополучателем. Время подачи вагонов, контейнеров под выгрузку в места общего пользования, а также время окончания выгрузки средствами железной дороги указывается уполномоченным работником станции в вагонном листе и в памятке приемосдатчика. Дата выгрузки груза средствами железной дороги либо подачи вагонов, контейнеров под выгрузку средствами грузополучателя указывается на оборотной стороне накладной путем проставления календарного штемпеля станции.

Оформление выдачи грузов

Оформление выдачи грузов В ЛАФТО называется **раскредитованием** перевозочных документов. Груз выдается в порядке, предусмотренном Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте. Для выдачи груза перевозчиком уполномоченное лицо грузополучателя предоставляет перевозчику доверенность, предусматривающую право для оформления доверенным лицом перевозочных документов.

В доверенности указываются данные паспорта или иного документа, удостоверяющего личность лица, которому выдана доверенность, перечень действий, которые оно уполномочено совершить (раскредитование документов, получение накладной, осуществление расчетов за перевозку, подписание памятки приемосдатчика, ведомости подачи и уборки, коммерческого акта и др.), а также номер вагона (контейнера) и номер накладной, если доверенность выдается на получение груза по конкретной накладной. В этом случае после раскредитования документов по конкретной накладной доверенность прикладывается к дорожной ведомости. В случае, когда доверенность выдана на право

неоднократного совершения указанных выше действий, она хранится у уполномоченного перевозчиком лица, в функции которого входит оформление документов. Взимание платежей перевозчиком с грузополучателя на станции назначения удостоверяется подписью уполномоченного представителя перевозчика с указанием должности, фамилии и инициалов. Аналогичные сведения вносятся в электронную накладную.

Груз может быть выдан станцией назначения грузополучателю только после внесения им платы за перевозку груза и иных причитающихся перевозчику платежей. В случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку груза и иных причитающихся перевозчику платежей перевозчик вправе удерживать груз с уведомлением в письменной форме об этом грузоотправителя, который обязан в течение четырех суток после получения такого уведомления распорядиться грузом. Ответственность за порчу груза вследствие несвоевременных выгрузки и вывоза груза грузополучателем или задержки вагонов на железнодорожных путях необщего пользования и железнодорожной станции по причинам, зависящим от грузополучателя, несет грузополучатель. Порядок заполнения оригинала накладной и дорожной ведомости на станции назначения приведен в Правилах заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте.

В оригинале накладной агент ЛАФТО в графе《По прибытии》—указывает суммы провозной платы и сборов, подлежащих уплате перевозчику. В графе《Платежи внесены на станции назначения…》указывается номер и дата квитанции разных сборов.

В графе《Календарные штемпеля прибытия на станцию назначения оригинала накладной и дорожной ведомости уполномоченным представителем перевозчика проставляется календарный штемпель прибытия груза на станцию назначения.

Выдача перевозчиком оригинала накладной грузополучателю (раскредитирование перевозочных документов) удостоверяется перевозчиком проставлением в оригинале накладной и в дорожной ведомости календарного штемпеля выдачи оригинала накладной грузополучателю. В дорожной ведомости в строке《Оригинал накладной получил…числа…месяца…г.》указывается дата получения оригинала накладной грузополучателем, затем проставляются требуемые формой бланка данные по доверенности и паспорту. Внесенные грузополучателем сведения заверяются подписью представителя грузополучателя с указанием его фамилии и инициалов. В электронной дорожной ведомости эти сведения заверяются электронной цифровой подписью. После раскредитования документов накладную выдают грузополучателю. Одновременно с накладной грузополучателю выдают пропуск (форма ГУ-43) для вывоза груза с территории грузового района и приемосдаточный акт.

Выдача и вывоз грузов со станции

Для вывоза груза со станции получатель предъявляет приемосдатчику накладную и приемосдаточный акт, а также пропуск, если на станции введен пропускной режим. Убедившись в соответствии документов грузу, находящемуся в складе, а также в оплате сбора за хранение или записи данных для его взыскания в накопительную карточку ФДУ-92, приемосдатчик выдает ему груз. Если дата вывоза груза не совпадает с указанной календарным штемпелем датой выдачи оригинала накладной, то необходимо потребовать документы об оплате хранения по день фактического вывоза. Выдав груз, приемосдатчик отмечает на оборотной стороне накладной в графе《Отметки о выдаче груза》число и месяц выдачи, число мест и массу груза. Эта отметка считается подтверждением и датой фактической выдачи груза. В Книге выгрузки приемосдатчик указывает номер автомобиля и дату выдачи. Если получатель вывозит груз частями, то после выдачи каждой из них приемосдатчик проверяет остаток, чтобы не ошибиться в подсчете грузовых мест, а выдачу каждой части отмечает в накладной, Книге выгрузки и в приемосдаточном акте. После вывоза последней части груза делается отметка《Груз вывезен》. При выдаче груза заполняется оборотная сторона пропуска, а при выдаче частями в нем указываются сведения о каждой вывозимой в один прием партии. Вместе с грузом получателю выдают все указанные в накладной приспособления и материалы, применявшиеся для его крепления, двухъярусной погрузки и т.д. Грузополучатель должен вывезти также подстилочные, упаковочные и утеплительные материалы, которые следовали с грузом. При вывозе груза с грузового района проверяется приемосдаточный акт, накладная и пропуск. Пропуск отбирают при вывозе последней партии груза, а накладная остается у получателя, который затем ее передает в бухгалтерию своего предприятия.

Проверка состояния, массы и количества мест груза на станции назначения

Статьей 41 Устава установлены случаи, при которых перевозчик при выдаче груза на железнодорожной станции назначения без заключения отдельного договора обязан осуществлять проверку состояния, массы и количества мест. В первую очередь это касается выдачи из вагонов, контейнеров, грузов, погрузка которых обеспечивалась перевозчиком в местах общего пользования.

Кроме того, обязательное участие перевозчика в выдаче груза установлено при неисправной перевозке, т.е. в случаях прибытия груза в неисправном (как в техническом, так и коммерческом отношении) вагоне, контейнере, а также вагоне, контейнере с поврежденными ЗПУ либо в опломбированном попутной железнодорожной станцией или

станцией прибытия груза, в открытом подвижном составе с признаками недостачи, порчи, повреждения груза.

Участие перевозчика в выдаче груза с проверкой его состояния, массы и количества мест обязательно и в случае прибытия скоропортящегося груза с нарушением срока его доставки или с нарушением температурного режима при перевозке в рефрижераторном вагоне. Грузы, перевозимые навалом, насыпью (масса которых была определена взвешиванием) выдаются с проверкой массы, как правило, на весах того же типа, на каких она была определена при отправлении. При этом масса тары вагона принимается согласно трафарету на вагоне. При наличии вагонных весов у грузополучателя разрешается производить взвешивание тары вагона. Грузы, масса которых при отправлении была определена по обмеру выдаются без проверки массы или с проверкой на вагонных весах. Тарно-штучные грузы, масса которых при отправлении была определена по стандарту и по трафарету, выдаются с проверкой количества мест в отправке и массы или количества единиц груза только в поврежденных местах. Картофель, капуста и другие овощи, бахчевые культуры, перевозимые навалом (в том числе в сетках), выдаются грузополучателю с проверкой их массы.

Масса груза считается правильной, если разница между массой груза, определенной на железнодорожной станции отправления, и массой груза, определенной на железнодорожной станции назначения, не превышает значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто такого груза, а также норму естественной убыли его массы.

По просьбе грузополучателя перевозчик может принимать в соответствии с договором участие в проверке состояния груза, его массы, количества мест.

Наличие при выдаче груза на вагоне (контейнере) запорно-пломбировочного устройства таможенного органа не является основанием для проверки перевозчиком его состояния, массы и количества мест. При проверке массы прибывшего в адрес грузополучателя груза на весовых приборах перевозчика с него взимается сбор за взвешивание в размере, указанном в Тарифном руководстве № 3.

Грузы, включенные в перечень (перевозка которых допускается без ЗПУ, но с обязательным наложением закрутки), выдаются без участия перевозчика. О выдаче груза без участия перевозчика станция по требованию грузополучателя обязана в графе《Отметки о выдаче груза》накладной сделать отметки, содержание которых изложено в Правилах выдачи грузов на железнодорожном транспорте. В этих же правилах приведено содержание

отметок, которые делает станция назначения, в случаях, когда перевозчик выдает груз с проверкой согласно статье 41 Устава.

Нормы естественной убыли грузов и погрешность измерений массы груза

Нормы естественной убыли устанавливаются согласно статье 41 Устава уполномоченным Правительством Российской Федерации органом. Нормы естественной убыли предусматривают различную величину естественно допустимого уменьшения массы с учетом свойств груза, характера упаковки, условий приема к перевозке, транспортировки, расстояния, времени года и районов страны, продолжительности перевозки.

Так, при перевозке свежих лимонов продолжительностью 1 сутки норма естественной убыли составляет 0,08 % от массы груза брутто, а при продолжительности перевозки 20 суток — 0,87 %. Размеры норм естественной убыли колеблются довольно в широких пределах, в зависимости от наименования груза. При перегрузке груза из вагона в вагон и перевалке с вагона в судно и обратно эти нормы увеличиваются на 30 %. Нормы естественной убыли массы груза исчисляются от массы брутто грузов, перевозимых в таре и упаковке, и от массы нетто — без тары и упаковки. Погрешность измерений массы груза нетто зависит от метода и средства измерения массы нетто, величины самой массы груза и колеблется от 0,2 до 4,0 %.

2.2.6 Железнодорожные пути необщего пользования

Значение, характеристика и классификация железнодорожных путей необщего пользования.

Железнодорожные пути необщего пользования – это железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

На железнодорожных путях необщего пользования начинается и завершается процесс перевозки, выполняемый железнодорожным. транспортом; на них выполняется основная часть грузовых операций.

Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования и путевых устройств согласно ст. 16 ФЗ «О железнодорожном транспорте» должны соответствовать требованиям строительных норм и правил и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, предназначенных для обслуживания путей необщего пользования.

Железнодорожные пути необщего пользования могут принадлежать владельцу инфраструктуры и другим юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям.

Владелец железнодорожного пути необщего пользования – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или на ином праве путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг ж.д. транспорта.

Контрагентом является грузоотправитель или грузополучатель, а также владелец пути необщего пользования, который в пределах железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего иному лицу, владеет складом или примыкающим к указанному железнодорожному пути своим путем необщего пользования.

Железнодорожный путь необщего пользования имеет границу с путями общего пользования, эта граница отмечается знаком «Граница железнодорожного подъездного пути».

Порядок принятия в эксплуатацию построенного ж.-д. пути необщего пользования

Открытие для эксплуатации пути необщего пользования и подачи на такой путь подвижного состава осуществляются после принятия данного пути в эксплуатацию комиссией, в состав которой входят представитель ОАО «РЖД», владелец пути необщего пользования, и владелец инфраструктуры к которой примыкает такой путь. Порядок обслуживания пути устанавливается его владельцем по согласованию с перевозчиком и составляется Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути. Инструкция должна содержать данные о весовой норме и длине составов, скорости движения, типе локомотива, о порядке производства маневров и др. условия связанные с обеспечением безопасности движения поездов. Каждый путь необщего пользования должен иметь тех. паспорт, план и продольный профиль, чертежи искусственных сооружений.

Заключение договоров на эксплуатацию ж.д. путей необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов

Отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, по поводу эксплуатации такого пути регулируются **Договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования**. Данным договором устанавливается порядок подачи и уборку вагонов, технологические сроки оборота вагонов, технологическое время на погрузку и выгрузку вагонов.

Между перевозчиком и контрагентом заключается **Договор на подачу и уборку вагонов**, при наличии согласия владельца железнодорожного пути необщего пользования, которое удостоверяется подписью и печатью владельца. Данные договоры заключаются не более чем на 5лет.

Единый технологический процесс работы ж.д. пути необщего пользования и станции примыкания

Для улучшения работы путей необщего пользования и станций примыкания большое значение имеет организация их деятельности на основе единой технологии. С этой целью разрабатываются Единые технологические процессы работы путей необщего пользования и станции примыкания (ЕТП). Их разрабатывают для путей необщего пользования обслуживаемых собственным локомотивом и имеющих суточный грузооборот 100 и более вагонов. Для каждого предприятия и станции ЕТП имеет свои особенности, однако общее требование состоит в том, чтобы обеспечить надежное транспортное обслуживание предприятий при рациональном использовании вагонов по времени и грузоподъемности. ЕТП – это документ, регламентирующий порядок работы станции и

примыкающих к ней путей необщего пользования. Главная его задача увязать технологию обработки составов и вагонов на станциях примыкания и ж.д. путях необщего пользования с ритмом производственного процесса промышленных предприятий.

Вагонооборот и грузооборот ж.д. пути необщего пользования

Объем работы ж.д. пути необщего пользования характеризуется вагонооборотом, грузооборотом и контейнерооборотом.

Вагонооборот – это сумма вагонов, поступивших на ж.д. путь необщего пользования и убывших с него за определенный отчетный период (сутки, декаду, месяц).

Грузооборот определяется как сумма вагонов, погруженных и выгруженных на этом пути за тот же период времени.

Контейнерооборот – это сумма контейнеров, поступивших на ж.д. путь необщего пользования и убывших с него за отчетный период.

Среднесуточный грузооборот – это сумма погруженных и выгруженных вагонов в течение года, деленная на число дней в году, а для ж.д. путей необщего пользования с сезонным грузооборотом – сумма погруженных и выгруженных вагонов в течение сезона, поделенная на число дней в сезоне.

Среднесуточный вагонооборот (контейнерооборот) – это сумма вагонов и контейнеров, поступившая и убывшая с ж.д. пути необщего пользования в течение года, деленная на число дней в году.

В зависимости от размера среднесуточного вагонооборота, контейнерооборота и грузооборота определяются условия эксплуатации путей необщего пользования, плата за пользование вагонами и контейнерами.

Порядок подачи, уборки и передачи вагонов

При обслуживании ж.д. пути необщего пользования локомотивом владельца или пользователя этого пути вагоны подаются локомотивом, принадлежащим перевозчику, на установленные договором выставочные пути. При обслуживании локомотивом перевозчика, вагоны подаются и убираются перевозчиком на путь необщего пользования к местам их погрузки и выгрузки.

Местом погрузки, выгрузки называется часть ж.д. пути необщего пользования, примыкающая к крытым и открытым складам и предназначенная для погрузки и выгрузки грузов.

Уведомление о времени подачи вагонов должно передаваться работником ж.д. станции не позднее, чем за 2 часа до подачи вагонов с регистрацией в книге формы ГУ-2 «Книга уведомления о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку». ГУ- 2а «Книга уведомления о завершении грузовой операции».

Нормирование времени на выполнение грузовых и коммерческих операций

Нормирование продолжительности грузовых и коммерческих операций – обязательный и очень важный элемент тех. процесса. Сокращение времени, необходимого на выполнение операций, служит основным показателем рациональной организации работы, обеспечивающей повышение производительности труда, правильную расстановку штата, сокращение оборота вагона и поточность перевозочного процесса.

Средние нормы времени на выполнение операций на разных станциях различны из-за разнообразия перерабатываемых грузов и местных условий работы. Рассчитывают их на основе хронометражных наблюдений с учетом характера и трудоемкости операций, выполняемых на отдельных участках. При определении продолжительности выполнения операций погрузки-выгрузки пользуются Методическими рекомендациями по определению технологического времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций с грузовыми вагонами, а также новыми нормативными документами типовых и отраслевых норм времени и выработки.

2.2.7 Учет и отчетность о перевозках грузов

Виды и формы бланков станционной коммерческой грузовой отчетности, порядок их получения, хранения и расходования

Основной задачей учета перевозок грузов на железных дорогах Российской Федерации является объективный, достоверный и своевременный учет выполнения перевозчиками грузовой работы. Строгое соблюдение методологии учета перевозок, недопущение приписок и искажений в учете и отчетности является важнейшей обязанностью грузовых и коммерческих работников.

Порядок заполнения учетных и отчетных форм по грузовым перевозкам определяет Инструкция по ведению станционной коммерческой отчетности, и Инструкция по учету погрузки и выгрузки грузов при перевозках железнодорожным транспортом РФ. Всякое отклонение от них или нарушение их указаний, небрежное и неправильное заполнение книг и бланков вызывают потери доходов, убытки и приводят к искажению показателей работы железнодорожного транспорта. На основании станционной коммерческой отчетности составляется статистическая отчетность о перевозках грузов форм ЦО.

Все учетные операции выполняют на бланках строгого и нестрогого учета. К бланкам строгого учета относятся дорожные ведомости, квитанции разных сборов и на взыскание штрафов, коммерческие акты, пересылочные накладные и др. Все эти бланки имеют печатную нумерацию, защитную сетку и стандартную, общую для всей сети железных дорог, форму. Изготовляют их централизованно по заказам перевозчиков. Об утрате бланков строгого учета начальник станции обязан немедленно поставить в известность финансовый отдел ДЦС, финансовую службу дороги и органы МВД на транспорте. Каждый случай утраты бланков строгой отчетности расследуется и виновные в этом привлекаются к ответственности.

При смене дежурств текущий запас бланков строгого учета передается под расписку сдающего и принимающего работников. Снабжают станции билетами и бланками строгого учета специальные склады. Пересылку, расходование и наличие этих документов учитывают по родам документов, сериям и номерам. Получают бланки строгой отчетности по требованию (форма ЛУ-1), которое состоит из трех частей: требования, накладной с распиской и корешка, заполняемых одновременно под копирку.

В требовании указывают род и шифр бланков, серию и номер последнего полученного и первого оставшегося документов и число бланков. Требование подписывает начальник станции или его заместитель с наложением должностного штемпеля. На станции должен быть четырехмесячный запас бланков строгой отчетности. Когда он уменьшается до трехмесячной потребности, в финансовую службу дороги высылают требование на

необходимые бланки. Финансовая служба высылает бланки на станцию и указывает в требовании и накладной против соответствующей позиции серию, первый и последний номер и число высылаемых бланков. Накладную вместе с бланками упаковывают в пачку. На станции бланки принимают комиссионно, согласно накладной. Затем расписку, подписанную начальником станции или его заместителем, с указанием времени получения бланков высылают в финансовую службу дороги.

Номерной учет погруженных вагонов и грузов

Одним из основных документов для составления оперативной и статистической отчетности по погрузке вагонов и грузов является Ведомость номерного учета погруженных вагонов формы ГУ-3, ГУ-3-ВЦ. Ведомость составляется за каждые отчетные сутки. Учет ведется по московскому времени с 18 часов 01 минуты одних суток до 18-00 следующих суток. Ведомости составляются вручную или в автоматизированном режиме в двух экземплярах отдельно на собственную погрузку станции, на поступившие вагоны с грузами с автомобильного, речного и морского транспорта по документам смешанного сообщения, с линий другой колеи, с иностранных железных дорог (без стран СНГ и Балтии), со строящихся железнодорожных линий, а также на погрузку в вагоны нерабочего парка.

На собственную погрузку станции ведомость составляется отдельно на народно-хозяйственные, экспортные, военные отправки и отправки, расчет по которым производится централизованно через управления железных дорог.

Основанием для составления форм ГУ-3, ГУ-3-ВЦ служат корешки дорожных ведомостей на вагоны, погруженные на станции (повагонные, групповые и маршрутные отправки), дополнительные экземпляры дорожных ведомостей на экспортные грузы, копии вагонных листов на сборные вагоны (мелкие и контейнерные отправки), передаточные ведомости на вагоны с грузами, поступившие с других видов транспорта (прямые сообщения), копии вагонных листов (на вагоны, поступившие с линий другой колеи), сдаточные списки (на вагоны, принятые со строящихся железнодорожных линий), передаточные ведомости на вагоны, поступившие от иностранных железных дорог.

Порядок ведения ведомостей ГУ-3 и ГУ-3-ВЦ изложен в Инструктивных указаниях о порядке составления оперативной отчетности о грузовой работе на железных дорогах Российской Федерации. Вагоны, загруженные контейнерами в размере менее 50 % своего приема, мелкими отправками в размере менее 50 % по массе отправок своего приема, учитываются в числе занятых по Справке о занятых и освобожденных вагонах при грузовых операциях, не учитываемых в погрузке и выгрузке (формы ГУ-92, ГУ-92-ВЦ).

Сопроводительная ведомость на выданные грузы

Сопроводительные ведомости дорожных ведомостей на выданные грузы формы ФДУ-91, ФДУ-91-ВЦ используют при пересылке дорожных ведомостей в ТехПД.

Сопроводительная ведомость составляется в двух экземплярах, один из которых остается в ЛАФТО; ей присваивается номер, начиная с номера 1 (новую нумерацию начинают 1 января каждого года). Нумерация сопроводительных ведомостей ведется раздельно по видам перевозок. Дорожные ведомости и другие документы должны быть скреплены в левом верхнем углу так, чтобы был виден номер вагона.

Оперативная отчетность о грузовой работе

Отчетность о грузовой работе составляется на железных дорогах автоматизированным способом на основании передачи со станции в ИВЦ дорог данных о номерах, погруженных, выгруженных, занятых и освобожденных вагонов. Передача информации со станции о выполненных грузовых операциях производится в порядке, установленном для обмена информацией между станцией и ИВЦ железной дороги. Порядок составления оперативной отчетности о грузовой работе устанавливается Инструктивными указаниями о порядке составления оперативной отчетности о грузовой работе на железных дорогах Российской Федерации.

К оперативной отчетности о грузовой работе относятся отчеты:

– о грузовой работе (форма ГО-1);

– о погрузке по наименованиям грузов (форма ГО-2);

– о погрузке по дорогам назначения (форма ГО-3);

– о погрузке на станциях дорог СНГ и Балтии экспортных грузов назначением в третьи страны (форма ГО-4).

Отчетные формы ГО-1, ГО-2 и ГО-3 составляются ИВЦ железных дорог по каждой станции, ДЦС и дороге в целом за каждые отчетные сутки отдельно по широкой и сахалинской, западноевропейской, узкой колеям в физических вагонах. Отчет формы ГО-4 составляется ИВЦ железных дорог по станциям, производящим погрузку экспортных грузов. Первоисточником для составления всех четырех отчетов является ведомость номерного учета погруженных вагонов формы ГУ-3 (ГУ-3-ВЦ), а для отчета формы ГО-1 дополнительно вагонные листы на выгруженные вагоны и справки о занятых и освобожденных вагонах при грузовых операциях, не учитываемых в погрузке и выгрузке формы ГУ-92 (ГУ-92-ВЦ). Отчет о грузовой работе (форма ГО-1) характеризует объем выполненной грузовой работы станцией, ДЦС и дорогой в целом по количеству погруженных, выгруженных, занятых и освободившихся вагонов.

Отчет о погрузке по наименованиям грузов (форма ГО-2) характеризует размеры погрузки грузов в вагонах, выполненной станцией, ДЦС и дорогой, а также в тоннах по грузам, заявка на погрузку которых установлена в тоннах.

Отчет по погрузке по дорогам назначения (форма ГО-3) характеризует количество погруженных вагонов по дорогам назначения, родам подвижного состава и используется для контроля за погрузкой по дорогам назначения, обеспечения дорог погрузочными ресурсами и регулирования вагонопотоков.

Отчет формы ГО-4 служит для оперативного контроля за направлением экспортных грузов на пограничные и припортовые станции и составляется по родам грузов в вагонах за каждые сутки. Отчеты форм ГО-1, ГО-2, ГО-3, ГО-4 ИВЦ дороги представляет в Главный вычислительный центр (ГВЦ) ОАО «РЖД» через 5 часов после отчетных суток. Дорога, ДЦС и железнодорожные станции получают с ИВЦ дороги данные отчеты через 2 часа после отчетных суток. Отчеты и все документы, служащие основанием для их составления, подшиваются в строгой последовательности их оформления и хранятся в делах станции. По требованию ревизорского аппарата и других должностных лиц, проверяющих отчетность, начальник станции обязан их предъявить.

2.2.8 Грузовые тарифы

Железнодорожными грузовыми тарифами называется система цен, включающая утвержденные в установленном порядке платы, взимаемые за перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые при перевозках, а также правила их исчисления.

Сбор — не включенная в тариф ставка оплаты дополнительной операции или работы. Грузовые тарифы влияют на состояние экономики страны и производственно-экономические связи различных предприятий и регионов. Затраты на транспортирование грузов входят в издержки производства и в цену на продукцию почти всех отраслей экономики. Наиболее значителен удельный вес тарифа в конечной цене продукции отраслей добывающей промышленности. В зависимости от транспортной составляющей в конечной цене продукции определяется ее стоимость и услуги практически всех отраслей экономики. В свою очередь железнодорожный транспорт потребляет различные виды промышленной продукции, стоимость которых оказывает влияние на уровень себестоимости перевозок.

В соответствии со статьей 8 Закона о железнодорожном транспорте тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах общего пользования работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, устанавливается в соответствии с Федеральным законом《О естественных монополиях》и иными нормативными актами Российской Федерации.

Указанные тарифы, сборы, плата устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточную деятельность организации железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте. Тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах необщего пользования работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, устанавливаются также в соответствии с Федеральным законом《О естественных монополиях》.

Тарифы, сборы и плата на железнодорожном транспорте в других случаях устанавливаются на договорной основе и контролируются государством в соответствии с законодательством о конкуренции и об ограничении монополистической деятельности на товарных рынках. В целях реализации этого положения в части тарифного регулирования грузовых перевозок Правительство Российской Федерации приняло Постановление об утверждении Положения об основах Государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Данным документом устанавливаются принципы государственного Тарифного регулирования, определяется компетенция федеральных органов исполнительной власти, принимающих решения по установлению (изменению) уровня тарифов, а также вводятся

единые принципы формирования и применения тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Органом, осуществляющим формирование государственной политики в области регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, является комиссия Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте. На основании ее решений Федеральная энергетическая комиссия (ФЭК) России, получившая полномочия по регулированию тарифов субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте, осуществляет государственное регулирование путем издания соответствующих актов, регистрируемых в Министерстве юстиции Российской Федерации.

Предельный уровень изменения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки определяется на основе мониторинга (средств и методов контроля и наблюдения) основных ценообразующих факторов: объема грузовых перевозок и их особенностей, расходов организаций железнодорожного транспорта, конъюнктуры (сложившейся экономической обстановки временного характера) товарных рынков и рынка транспортных услуг, амортизационных отчислений, объемов государственной поддержки, налогов и т.п.

Тарифное руководство — систематизированное издание, в котором опубликованы утвержденные в установленном порядке, включенные в тариф цены на работы и услуги железнодорожного транспорта, сборы, порядок исчисления ставок платы за перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, пользование вагонами, контейнерами. Сведения об изменениях тарифов и сборов на перевозки грузов ОАО «РЖД» сообщаются в средствах массовой информации не позднее чем за 10 дней до введения таких изменений. Подробная предварительная информация позволяет грузоотправителям сопоставить свои возможности с изменяющимися тарифами.

В ЛАФТО должна быть информация о грузоподъемности транспортных средств, предоставляемых грузоотправителю, о перечне грузов, которые не могут быть приняты к перевозке, о ценах на перевозки грузов, о размерах дополнительных сборов и др.

Тема 2.3 Организация перевозок грузов отдельных категорий

2.3.1 Перевозка грузов мелкими отправками

Количество груза, предъявляемого к перевозке мелкой отправкой, ограничено по объему и массе. По объему оно не должно превышать половины вместимости крытого вагона, контейнера или половины площади пола четырехосной платформы, полувагона.

Общая масса предъявляемого к перевозке груза мелкой отправкой должна быть не менее 20 кг и не должна превышать 20 тонн. При этом масса одного места груза (непакетированного и пакетированного, размещаемого на поддоне или на подкладках) должна составлять:

– для грузов, перевозимых в крытых вагонах, — не менее 20 кг и не более 1500 кг;

– для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе, — не менее 1500 кг и не более 10 тонн;

– для грузов, перевозимых в крупнотоннажном универсальном контейнере, — не менее 20 кг и не более 1500 кг, в среднетоннажном — не менее 20 кг и не более 1000 кг.

Длина одного места, предъявляемого к перевозке мелкой отправкой, должна составлять:

– для грузов, перевозимых в крытых вагонах, — не более 2 м;

– для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе, — в соответствии с Техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах;

– для грузов, перевозимых в универсальных контейнерах, — исходя из внутренних размеров контейнеров и требований Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах.

Перевозки грузов мелкими партиями нерациональны, себестоимость их перевозок сборными вагонами выше, чем повагонных, значителен и срок их доставки. Это объясняется низкой средней загрузкой сборных вагонов и контейнеров и тем, что значительная часть грузов претерпевает на пути следования к месту назначения несколько сортировок с задержкой на несколько суток.

Выполнение грузовых операций мелкими отправками требует большой точности и четкости, обеспечивающих их сохранность и своевременность доставки в сборных вагонах с многократными перегрузками в пути.

Характерная особенность мелких отправок: рассредоточенность выгрузки на большом количестве станций. Для улучшения организации перевозок следует максимально увеличивать число прямых сборных вагонов, сокращать число грузосортировок, снижать время на грузосортировку, ускорять продвижение и повышать дальность пробега сборных перегрузочных вагонов без грузосортировки, повышать статическую нагрузку сборных

вагонов и контейнеров, формировать прямые сборные контейнеры с мелкими отправками, заменять сборно-раздаточные вагоны автомобилями.

Вагоны и контейнеры, в которых перевозят мелкие отправки, называются сборными. В зависимости от назначения груза сборные вагоны и контейнеры подразделяют на следующие категории:

– прямые сборные вагоны, контейнеры, загружаемые мелкими отправками нескольких грузоотправителей на одну станцию без сортировки груза в пути следования. При полной загрузке они наиболее эффективны, так как обеспечивают быструю доставку, ускорение оборота, лучшее использование грузоподъемности вагонов и контейнеров и сохранность груза;

– перегрузочные сборные вагоны, загружаемые мелкими отправками, одного или нескольких грузоотправителей назначением на разные станции с сортировкой в пути следования. Эти вагоны следуют на грузосортировочные платформы для сортировки и последующего направления грузов на станции назначения;

– сборно-раздаточные секционные вагоны или платформы с закрепленными на них контейнерами, обращающимися на участках, ограниченных смежными грузосортировочными станциями. Они предназначены для развоза и сбора мелких отправок с промежуточных станций.

Прием к перевозке грузов мелкими отправками производится в местах общего и необщего пользования на основании заявки на перевозку грузов. На каждую перевозку грузов мелкими отправками в вагонах, контейнерах грузоотправитель составляет отдельную накладную, в которой указывает общую массу груза, а также общее количество мест, входящих в партию груза.

Размещение груза должно обеспечивать возможность подсчета мест и проверку железнодорожной маркировки до начала погрузки груза в вагон или контейнер. Приемосдатчик производит подборку грузов на каждый вагон, сборный контейнер и составляет вагонный лист, который передается в ЛАФТО станции отправления.

Погрузка и выгрузка грузов мелкими отправками в местах общего и необщего пользования обеспечивается грузоотправителями и грузополучателями. При погрузке в местах общего пользования сборного вагона, приемосдатчик следит за правильным размещением в них грузов. При этом отправки грузов, которые следуют далее станции сортировки, необходимо укладывать в крытых вагонах к одной из торцевых стен вагона для возможности проверки принадлежности груза данной отправке при грузосортировке. Грузы в разнородной упаковке и неукомплектованные следует размещать так, чтобы при совместной перевозке исключалась возможность их повреждения.

При перевозке грузов мелкими отправками в открытом подвижном составе, груз в вагоне должен быть размещен таким образом, чтобы при выгрузке отдельных отправок на попутных станциях исключалась необходимость перемещения остающегося в вагоне груза. Груз при этом должен быть закреплен в соответствии с требованиями Технических условий. По окончании погрузки грузов мелкими отправками в вагон, контейнер в местах общего пользования приемосдатчик подсчитывает количество отправок, мест и массу погруженного в вагон, контейнер груза, указывает прописью итоговое количество отправок в вагонном листе и подписывает его. После закрытия дверей вагона, контейнера приемосдатчик пломбирует их запорно-пломбировочным устройством.

Сборные вагоны, контейнеры с грузами, предъявляемые мелкими отправками, загруженные в местах необщего пользования, должны быть опломбированы грузоотправителями. Выгрузка каждой мелкой отправки должна производиться в присутствии работника станции. В ходе выгрузки таких грузов работник станции проверяет тару и (или) упаковку, соответствие выгружаемого груза сведениям вагонного листа и накладной. По окончании выгрузки груза из вагона приемосдатчик проставляет в вагонном листе время окончания выгрузки. В отношении оставшихся в вагоне, контейнере и предназначенных для других станций назначения мелких отправок грузов, приемосдатчик проверяет число мест, правильность их размещения и крепления в вагоне, контейнере, наличие соответствующей маркировки с составлением нового вагонного листа.

2.3.2 Перевозка грузов в контейнерах, автопоездах и контрейлерах

Грузовым контейнером называется единица транспортного оборудования многократного использования, имеющая конструкцию, которая обеспечивает сохранную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта (без промежуточной выгрузки), оборудованная приспособлением для ускорения погрузки, выгрузки и перегрузки. Грузовой контейнер обладает достаточной прочностью. По своему назначению контейнеры подразделяются на универсальные и специализированные.

Универсальные контейнеры предназначены в основном для перевозки тарно-штучных грузов широкой номенклатуры, укрупненных грузовых единиц и мелкоштучных грузов.

Специализированные контейнеры предназначены для транспортирования ограниченной номенклатуры или грузов отдельных видов (рудных концентратов, минеральных удобрений, химических наливных грузов, опасных, скоропортящихся продуктов и др.).

Универсальные и специализированные контейнеры могут принадлежать перевозчику, а также юридическим и физическим лицам на правах собственности или аренды либо находиться в ведении юридических лиц.

В соответствии со статьей 17 Закона о железнодорожном транспорте предназначенные для перевозок грузов контейнеры, независимо от их принадлежности, должны удовлетворять требованиям соответствующих стандартов, правил и норм, а также требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог. В случаях, установленных законодательством, иметь соответствующие сертификаты соответствия. В транспортном отношении контейнер является прежде всего особым видом съемного кузова подвижного состава, приспособленного для перевозки укрупненных партий грузов на различных видах транспорта и для автоматизированной погрузки, выгрузки и перегрузки. В то же время контейнер является укрупненной грузовой единицей транспортного оборудования, что позволяет объединить разрозненные грузовые места в одно, более крупное. Кроме стандартного конструктивного исполнения, обязательным является наличие на контейнере соответствующих кодов, надписей табличек и других элементов, удостоверяющих его целевое назначение и подтверждающих безопасное использование.

Контейнерные перевозки — способ транспортирования грузов с использованием грузовых контейнеров, обеспечивающий бесперегрузочную доставку грузов от склада грузоотправителя до склада грузополучателя или непосредственно из сферы производства в сферу потребления. Контейнерные перевозки позволяют:

– освободить грузоотправителя от необходимости упаковки груза в транспортную тару;

– автоматизировать грузовые, складские и коммерческие операции и сократить их количество;

– повысить производительность труда в 5-6 раз по сравнению с безконтейнерными способами перевозки;

– ускорить и удешевить грузовые операции;

– в несколько раз сократить простои транспортных средств под грузовыми операциями;

– уменьшить потребность в крытых складах на станциях и железнодорожных путях необщего пользования;

– повысить степень сохранности перевозимых грузов, ликвидировать потери и порчу грузов при транспортировании;

– повысить пропускную способность мест погрузки и выгрузки;

– увеличить степень использования складских помещений;

– упростить транспортно-экспедиционные, передаточные и другие коммерческие операции;

– осуществлять с минимальными затратами времени и труда смешанные перевозки различными видами транспорта;

– обеспечить реализацию услуг перевозчика на фирменном уровне по принципу《от двери до двери》.

Система доставки грузов от грузоотправителя до грузополучателя в контейнерах различными видами транспорта получила название контейнерной транспортной системы.

Контейнерная транспортная система — это комплекс технических средств, технологических процессов и организационных мер, экономических и правовых нормативов, обеспечивающих эффективную перевозку грузов.

Современный этап развития контейнерных перевозок характеризуется созданием комплексных национальных и межнациональных контейнерных систем.

Универсальные контейнеры и средства их транспортирования.

Универсальный контейнер — унифицированная грузовая единица, предназначенная для перевозки тарно-штучных грузов, представляющая собой стандартизированную по максимальной массе брутто, габаритным размерам конструкцию, снабженную стандартизированными по форме, содержанию, месту расположения надписями, табличками и оборудованную приспособлениями для закрепления на различных видах транспортных средств и механизации погрузочно-разгрузочных работ. Контейнер **среднетоннажный** — контейнер с максимальной массой брутто более 3 тонн, но менее 10 тонн. Контейнер **крупнотоннажный** — контейнер с максимальной массой брутто равной 10 тонн и более.

Длина наибольшего контейнера принята 40 футов (12192 мм), а остальных контейнеров кратна основному модулю — 5 футам (1524 мм) с учетом зазоров между ними 76,2 мм.

Параметры и конструкции универсальных контейнеров унифицированы, поэтому такие контейнеры могут применяться на всех видах транспорта в прямом и смешанном сообщениях, а также для международных перевозок.

Среднетоннажные унифицированные универсальные контейнеры (УУК) бывают с массой брутто 3, 5 и 6 т, крупнотоннажные (1D, 1C, 1CC, 1B, 1BB, 1A, 1AA) — с массой брутто 10, 24, 25,4, 30,5 т. На каждом универсальном контейнере должны быть таблички по ГОСТ 25588-83 и ГОСТ 25290-82, маркировочные коды и трафареты о максимальной массе брутто контейнера, собственной массе, владельце и сроках очередного освидетельствования или ремонта. Табличка КБК — табличка, установленная Международной конвенцией по безопасным контейнерам (КБК), прикрепляемая на каждый крупнотоннажный контейнер, удостоверяющая безопасность его эксплуатации. Табличка КБК служит гарантом безопасности контейнера. Табличка о допущении перевозок грузов под таможенными печатями и пломбами подтверждает соответствие крупнотоннажного контейнера требованиям Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, и обязательна при перевозке грузов в международном сообщении. Наличие такой таблички является гарантом того, что контейнер полностью отвечает таможенным требованиям на перевозку в них грузов. Контейнеры должны иметь маркировку установленного образца.

В первой строке маркировочного кода крупнотоннажного контейнера заключено кодовое обозначение владельца контейнера, которое состоит из четырех букв латинского алфавита, последняя из которых —буква U обозначает идентификатор грузовых контейнеров. Первые три буквы обозначают буквенный код владельца, официально включенный в международный реестр контейнеровладельцев. После кодового обозначения владельца следует серийный номер контейнера из шести цифр.

Седьмая цифра — контрольное число, которое служит для проверки правильности информации о коде владельца и серийном номере контейнера. Это число рассчитывается по установленному правилу. При искажении любой буквы или цифры из кода и номера контейнера будет иметь место несовпадение контрольного числа.

Вторая строка маркировочного кода содержит коды размера и типа контейнера и состоит из 4 знаков. В коде размера контейнера первый цифровой или буквенный символ обозначает длину контейнера, второй цифрой или буквенный символ обозначает ширину или высоту контейнера.

В коде типа контейнера первый буквенный символ обозначает тип контейнера, второй цифровой символ обозначает основные характеристики данного типа контейнера.
На крупнотоннажный контейнер наносится максимальная масса брутто и масса тары контейнера, а на среднетоннажный дополнительно и внутренний объем. На боковых стенках контейнера наносится трафарет очередного освидетельствования или ремонта. При отсутствии требуемой маркировки и трафаретов контейнер к перевозке не принимается. Для перевозки среднетоннажных универсальных контейнеров используют платформы, а также специализированные вагоны, модернизированные из универсальных крытых и полувагонов.

Для перевозки крупнотоннажных контейнеров в различном сочетании применяют специализированные длиннобазные контейнерные платформы. Платформа выполнена без боковых и торцовых бортов и без настила пола. Для крепления контейнеров на платформе предусмотрены стопорные устройства (упоры) в количестве 24 штук, из них 20 поворотных и 4 неподвижных.

Стопорные устройства должны выступать над плоскостью пола платформы и при установке контейнера входить в отверстия его угловых фитингов. При погрузке контейнеров используются только те упоры, которые расположены на расстоянии, соответствующем длине данного контейнера, а остальные приводят в нерабочее положение.

Специализированные контейнеры и средства их транспортирования.

Специализированные контейнеры отличаются от универсальных назначением и конструкцией отдельных частей.

Специализированный контейнер — единица транспортного оборудования, предназначенная для многократной перевозки грузов определенной номенклатуры (жидких, насыпных, опасных, скоропортящихся и прочих) и представляющая собой конструкцию, стандартную по размерам и максимальной массе брутто и имеющую обозначения и надписи в соответствии с Государственными стандартами или другими нормативными техническими документами.

Специализированные контейнеры подразделяются на:

– специализированные малотоннажные с максимальной массой брутто менее 2,5 т;

– специализированные среднетоннажные контейнеры с максимальной массой брутто более 2,5 т, но менее 10 т;

– специализированные крупнотоннажные контейнеры с максимальной массой брутто, равной 10 т и более.

Правила перевозок грузов в универсальных контейнерах

Перевозка грузов в контейнерах между станциями, не открытыми для операций с контейнерами, может производиться при наличии соответствующего договора между грузоотправителем (грузополучателем) и перевозчиком.

Комплект перевозочных документов для перевозки грузов в контейнерах состоит из четырех листов: оригинала накладной, дорожной ведомости, корешка дорожной ведомости и квитанции о приеме контейнера. Каждый лист комплекта содержит обычную текстовую информацию с кодированной.

Накладная на перевозку грузов в контейнере заполняется в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом с особенностями, указанными в Приложении № 4 Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах.

Предъявляемые к перевозке в первичной упаковке без тары или в облегченной таре грузы, а также предназначенный для их перевозки контейнер, предварительно подготавливаются грузоотправителями таким образом, чтобы исключить при погрузке, перевозке, выгрузке различного рода трения, деформацию, примерзание или перегрев груза, отрицательное действие груза на контейнер. Для этих целей применяется обкладка стен контейнера бумагой, пленкой, установка защитных планок и резиновых прокладок, упаковка груза в мягкий изоляционный материал. Грузы в промасленном состоянии без упаковки (например метизы, запасные части) допускаются к перевозке в контейнерах только в плотной бумаге, а также при условии обеспечения застилки предохраняющим материалом пола контейнера и пространства между стенами контейнера и грузом.

Масса одного места груза, загружаемого в крупнотоннажный контейнер, не должна превышать 1500 кг, а загружаемого в среднетоннажный контейнер — не более 1000 кг. Масса груза в контейнере, определяемая как сумма масс брутто каждого грузового места, не должна превышать разности между максимальной массой брутто контейнера и массой тары контейнера, указанными на двери.

Грузы в контейнерах должны размещаться таким образом, чтобы исключалась возможность перемещения их внутри контейнера при воздействии естественных в процессе перевозки усилий. Давление груза на двери контейнера исключается. Поэтому при укладке груза необходимо оставлять свободное пространство от 3 до 5 см между грузом и дверью контейнера. Прибивать грузы или приспособления для их крепления (стойки, клинья, прокладки и др.) гвоздями или скобами к полу контейнера запрещается.

Перевозка порожних контейнеров, принадлежащих перевозчику, может оформляться им одной накладной с приложением описи. При отправлении с мест необщего пользования

комплекта контейнеров, загруженных грузом одной позиции номенклатуры грузов, от одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя в места необщего пользования допускается оформление одной накладной с приложением к ней описи контейнеров.

Груженые контейнеры принимаются к перевозке после наружного осмотра с проверкой наличия и правильности внесения в накладную сведений о ЗПУ, наложенных грузоотправителем. Выдача контейнеров на станции назначения производится в соответствии с Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте.

Погрузка, размещение и крепление контейнеров в открытом подвижном составе

Для перевозки груженые среднетоннажные контейнеры размещаются в вагоне дверями вовнутрь, чтобы исключить свободный доступ к ним в пути следования. Допускается устанавливать контейнеры дверями вплотную к боковым стенкам полувагонов и щитам контейнеровозов. Перевозка среднетоннажных контейнеров в полувагонах и в универсальных (бортовых) платформах осуществляется полными комплектами (группой контейнеров), занимающими всю площадь полувагона, платформы с расстановкой их согласно схемам размещения и крепления контейнеров, установленным Техническими условиями.

Перед погрузкой пол платформы, а также опорные поверхности контейнеров должны быть очищены от снега, льда и мусора. В зимнее время пол платформы должен быть посыпан тонким слоем (1-2 мм) чистого сухого песка.

Размещение и крепление крупнотоннажных контейнеров на контейнерных специализированных или переоборудованных железнодорожных платформах осуществляется в соответствии со схемами размещения, установленными Техническими условиями.

2.3.3 Перевозка грузов для личных, семейных и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности

Грузами для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, считаются принадлежащие отдельным гражданам (физическим лицам) предметы и вещи квартирной обстановки, домашнего обихода и личного пользования как новые, так и бывшие в употреблении (холодильники, стиральные машины, пианино, рояли, мебель, компьютеры, книги, одежда, обувь, посуда, телевизоры, музыкальные центры, инструменты и т.п.). К этим грузам относятся также коляски, велосипеды, мотоциклы, мотороллеры, автомобили.

Грузоотправитель обязан подготовить груз для перевозки таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность движения, сохранность груза, вагонов и контейнеров.

Мотоциклы, велосипеды, холодильники, стиральные машины упаковывают в деревянные ящики или обрешетки. Бензин из мотоциклов и автомобилей должен быть слит, а аккумуляторы отключены. Шкафы, диваны устанавливают в обрешетку с мягкой прокладкой между стеклом или зеркалом и упаковкой. Полированные стенки кроватей, стульев, кресел и другой мебели обшивают или помещают в деревянную обрешетку, стулья связывают по несколько штук и обвертывают мягким материалом. Телевизоры, музыкальные центры, компьютеры, одежду, белье, посуду и другие кухонные принадлежности упаковывают в ящики, тюки, сумки, корзины, чемоданы, обшивают тканью и крестообразно обвязывают цельной веревкой.

На грузовых местах с зеркалами, стеклом и другими хрупкими предметами грузоотправитель делает надпись «Осторожно, хрупкое» или наклеивает соответствующий манипуляционный знак. На все тарные и штучные грузы грузоотправитель обязан нанести транспортную маркировку. Содержание маркировки, место и способ ее нанесения, порядок расположения, размеры маркировочных ярлыков и надписей должны соответствовать Правилам приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом.

Порядок оказания услуг по перевозке грузов.

Грузоотправитель имеет право перевозить груз для личных, семейных, домашних и иных нужд в вагонах, контейнерах, принадлежащих перевозчику, либо арендованных у собственников.

Перевозка грузов осуществляется в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов. При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен предъявить на станции отправления накладную, заполненную в порядке, предусмотренном Правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы

(административные разрешения, сертификат или удостоверение, ветеринарные свидетельства и сертификаты, удостоверяющие отсутствие карантинных организмов, таможенные разрешения и т.п.). Станция обеспечивает грузоотправителей бланками накладных за плату. Перевозчик имеет право выборочно проверять соответствие массы грузов и других данных сведениям, указанным грузоотправителем в накладной. За достоверность сведений, внесенных в накладную, а также за последствия, возникшие вследствие недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных грузоотправителем в накладной, грузоотправитель несет ответственность, предусмотренную Уставом (ст. 98, 102).

Грузы, в том числе состоящие из нескольких разнородных предметов, сдаются для перевозки под общим наименованием и с указанием наименования отдельных предметов, составляющих данную отправку. Грузоотправитель указывает в накладной их массу, а при предъявлении тарных и штучных грузов и количество мест отдельной строкой по каждому наименованию. Грузы, сдаваемые к перевозке мелкими отправками принимаются перевозчиком с проверкой количества грузовых мест со взвешиванием каждого грузового места.

Крытые вагоны, контейнеры при перевозках в них грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд должны быть опломбированы перевозчиком по усмотрению и за счет грузоотправителя или грузоотправителем.

Грузоотправитель обязан оплатить на железнодорожной станции отправления провозную плату, проезд проводников, а также внести иные платежи и сборы. Окончательные расчеты, связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения. В накладной и квитанции о приеме груза проставляется сумма провозной платы, начисленная при отправлении.

Перевозчик обязан доставить грузы по назначению и в установленные сроки. Перевозки грузов осуществляются грузовой или большой скоростью. В грузовой квитанции, выдаваемой грузоотправителю, указывается, когда истекает срок доставки. В случае просрочки доставки груза перевозчик уплачивает пени согласно статье 97 Устава при предъявлении претензии установленным порядком.

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в егоадрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. Прибывшие грузы, контейнеры, подлежащие выгрузке и выдаче в местах общего пользования, хранятся на станции назначения бесплатно в течение 24 часов. Указанный срок исчисляется с 24 часов дня выгрузки грузов, контейнеров перевозчиком. За хранение грузов сверх установленного срока взимается сбор, указанный в Тарифном руководстве № 3.

При выдаче грузов, упакованных в тару, станция назначения обязана проверить количество и массу грузовых мест, указанных в перевозочных документах. В случае если при проверке состояния груза, его массы, количества мест обнаружена недостача, повреждение (порча) груза при обстоятельствах, определенных статьей 119 Устава, железнодорожная станция назначения составляет коммерческий акт. При отсутствии следов повреждения тары и упаковки груз выдается без вскрытия тары и упаковки и без проверки содержимого.

Прием грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд с объявленной ценностью

На основании статьи 16 Устава грузоотправитель может предъявить груз к перевозке с объявлением его ценности. Ценность грузов объявляется исходя из их стоимости.

Грузоотправитель вместе с накладной, в которой указана объявленная ценность, предъявляет станции отправления опись на перевозку грузов с объявленной ценностью формы ГУ-112. В описи на перевозку грузов с объявленной ценностью грузоотправитель обязан указать объявленную ценность каждого места. При предъявлении для перевозки по одной накладной грузов неодинаковой ценности грузоотправитель указывает в описи отдельной строкой их отличительные признаки, количество мест и ценность. Опись на перевозку грузов с объявленной ценностью составляется в трех экземплярах. Один экземпляр описи возвращается грузоотправителю, второй вкладывается в вагон, контейнер либо в одно из грузовых мест (при перевозке грузов мелкой отправкой), а третий экземпляр остается в деле железнодорожной станции отправления.

При отправлении предъявленных грузоотправителем перевозочных документов уполномоченный работник станции отправления должен проверить правильность заполнения грузоотправителем описи, указать в ней номер накладной, расписаться в строке «Опись принята» и проставить календарный штемпель станции отправления.

Грузоотправитель уплачивает перевозчику сбор за объявленную ценность согласно Тарифному руководству № 1 за каждые 100 рублей объявленной ценности в зависимости от расстояния перевозки. Размер уплаченного сбора вносится в перевозочные документы. При перевозке грузов в крытом вагоне с сопровождающим, следующим в том же вагоне, опись на перевозку грузов с объявленной ценностью не составляется. Выдача грузов в этом случае производится без участия перевозчика.

Тема 2.4 Перевозка грузов на открытом подвижном составе

2.4.1 Общие требования к размещению и креплению грузов на открытом подвижном составе

В открытом подвижном составе перевозятся грузы, которые не боятся атмосферных осадков, а также грузы тарно-штучные, длинномерные и громоздкие, которые по своим размерам и массе не могут быть загружены в крытый вагон. К таким грузам относятся массовые грузы(уголь, руда, лес, строительные материалы), автомобили, тракторы, металлопрокат, рельсы, трубы и др. Перечень грузов, допущенных к перевозке в открытом подвижном составе, утверждается ОАО «РЖД».

Грузы, которые по своим свойствам и характеру не могут быть приравнены к указанным в Перечне грузам, могут допускаться к перевозке в открытом подвижном составе в установленном порядке только по разрешению ОАО «РЖД».

Условия перевозок грузов в открытом подвижном составе определены в Правилах перевозок железнодорожным транспортом грузов в открытом подвижном составе.

Размещение и крепление грузов в открытом подвижном составе производится в соответствии с Техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах. Грузы, перевозимые в открытом подвижном составе, по свойствам и характеру размещения и крепления можно разделить на следующие группы:

– сыпучие и кусковые, перевозимые насыпью или навалом (уголь, руда, щебень, песок, торф и др.). Какого-либо крепления такие грузы не требуют. Устойчивость в движении обеспечивают борта платформы или полувагона.

– автотракторная техника и другие штучные грузы, требующие как правило, крепления при перевозке.

– штабельные, состоящие из отдельных предметов, укладываемые при погрузке в несколько рядов по высоте (лесоматериалы, трубы, рельсы и др.).

Перевозка в открытом подвижном составе по сравнению с крытыми вагонами имеет ряд преимуществ: широкое применение средств механизации при погрузке и выгрузке, что удешевляет и ускоряет погрузочно-разгрузочные операции и сокращает простой вагонов; относительно легкая тара открытых вагонов, а также меньшая стоимость их постройки и ремонта, что сокращает расходы, связанные с перевозками; возможность перевозки длинномерных и громоздких грузов; упрощение операций по приему и выдаче грузов.

Подготовка автотракторной техники к перевозке

Грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность движения и сохранность груза в процессе транспортирования.

Грузоотправитель демонтирует и упаковывает легкоснимаемые комплектующие детали и узлы и защищает с помощью упаковочного материала все бьющиеся детали. Список снятых комплектующих деталей и узлов указывается грузоотправителем в накладной в графе «Особые заявления и отметки отправителя» (графа 4).

Грузоотправитель перед предъявлением груза к перевозке закрывает двери кабин, салонов, кузовов, капоты, багажники, отсеки и т.п. на защелки, замки и при необходимости оборудует их дополнительными запорными устройствами и пломбирует.

Все подвижные и поворотные части (стрелы, рабочее оборудование) экскаваторов, кранов, автопогрузчиков и других машин грузоотправитель должен застопорить фиксаторами и закрепить способом, исключающим перемещение их в продольном и поперечном направлениях и разворот. У колесных, гусеничных и других машин, оборудованных тормозами, проверяется надежность тормозной системы.

Приспособления и способы крепления грузов

Для размещения и крепления грузов в открытом подвижном составе применяют различные приспособления и материалы.

Растяжка – это средство крепления, закрепляемое одним концом за увязочное устройство на грузе, другим – за специально предназначенное для этого увязачное устройство на кузове вагона. **Обвязка** - это средство крепления, охватывающее груз и закрепляемое обоими концами за увязачные устройства на кузове вагона. **Стяжка** - это средство крепления, предназначенное для соединения между собой и натяжения других средств крепления. **Увязка** - это средство крепления, предназначенное для объединения отдельных единиц груза в одно грузовое место.

Деревянные детали крепления изготовляют из здорового дерева любых пород, кроме осины, ольхи, липы и сухостоя других пород. Допускается изготовлять подкладки и прокладки из осины и ольхи, работающие только на сжатие и к которым не крепятся упорные и распорные бруски и другие элементы крепления. Перед погрузкой пол вагона, опорные поверхности груза, подкладки, прокладки, бруски и поверхности груза под обвязками должны быть очищены от снега, льда и грязи. В зимнее время полы вагонов и поверхности подкладок в местах опирания груза грузоотправитель обязан посыпать тонким слоем (1-2 мм) чистого сухого песка.

Стойки применяют для ограждения и закрепления грузов. Их изготовляют из здорового дерева круглого сечения. Диаметр стоек должен быть 120—140 мм в нижнем отрубе и не менее 90 мм в верхнем. Длина коротких стоек, устанавливаемых в торцовые и боковые скобы платформ, должна быть не менее высоты борта.

Прокладки и **подкладки** применяют для увеличения площади опирания на груза на пол вагона, предохранения штабеля груза от развала, обеспечения механизированной погрузки, рассредоточения нагрузок, предохранения груза от повреждений и др. Они могут быть составными по ширине и высоте, но не более чем из двух частей. Обе части соединяют гвоздями, болтами, скобами и т.п. Высота подкладок и прокладок должна быть не менее 25 мм. Ширина не менее 80 мм. Длина поперечных подкладок должна быть равной ширине вагона, прокладок — ширине штабеля груза. Поперечные прокладки применяются для разделения штабелей груза. Разрешается выход концов прокладок за погруженный груз до 200 мм при условии обеспечения габаритности погрузки.

Упорные бруски применяют для закрепления предметов с плоскими опорными поверхностями, когда они не занимают всей площадки платформы и не удерживаются от сдвига боковыми и торцовыми бортами или стойками. Для большей надежности крепления упорные бруски дополняют распорными брусками, вставляемыми между упорным брусом и торцовыми стойками. Высота упорных и распорных брусков должна быть не менее 50 мм.

Проволоку для крепления груза применяют мягкую, термически обработанную, диаметром не менее 5 мм. Наружная поверхность ее не должна иметь трещин, перекручин, расслоений, заусенцев и др. Длина отдельных нитей проволоки в растяжках, обвязках и других элементах крепления должна быть одинаковой. Нити скручивают ломиком. Вместо проволоки одного диаметра можно использовать проволоку другого, но площадь сечения нитей в растяжке в этом случае должна быть не менее заменяемой. Например, две нити диаметром 6 мм можно заменить на три диаметром 5 мм.

Щиты торцового ограждения предназначены для ограждения штабелей грузов с гладкой поверхностью, когда сила трения внутри штабеля, особенно в его верхней части, недостаточна для того, чтобы предотвратить продольный сдвиг (пропитанные лесоматериалы, строганные пиломатериалы, металлические трубы и др.). Их собирают на торцовых стойках, прибивая доски к стойкам со стороны груза. Щиты можно установить и на пол платформы. В этом случае их закрепляют внизу упорными брусками и вверху растяжками.

Гвозди применяют диаметром 3—8 мм и длиной 70—250 мм. Для закрепления упорных и распорных брусков и других деревянных деталей гвозди забивают вертикально так, чтобы дерево не получало трещины. Длина гвоздей должна быть на 50—60 мм больше толщины прибиваемой детали крепления.

2.4.2 Перевозка грузов навалом и насыпью

Перечень грузов, допускаемых к перевозке насыпью, на основании статьи 23 Устава устанавливается ОАО «РЖД» и опубликовывается в Сборнике правил перевозок и тарифов на железнодорожном транспорте.

Большинство насыпных грузов обладает большой текучестью, повышенным воздействием на трущиеся части подвижного состава и погрузочно-разгрузочных машин и устройств. Такие грузы, как алебастр, гипс, мел, цемент относятся к сильно пачкающим грузам; после их выгрузки вагоны обязательно промывают. Кроме того, они являются вяжущими материалами, смешиваясь с водой образуют пластические массы, которые затем затвердевают.

Насыпные и навалочные грузы являются массовыми, характеризуются постоянством потоков. Погрузка и выгрузка их в основном сосредоточена на крупных предприятиях, что создает в основном благоприятные возможности для осуществления перевозок этих грузов отправительскими маршрутами.

Условия перевозок грузов насыпью и навалом.

Условия перевозок грузов насыпью и навалом изложены в Правилах перевозок грузов насыпью и навалом железнодорожным транспортом. Грузы, требующие защиты от атмосферных осадков и распыления (например, цемент, минеральные удобрения, апатит, гипс, мел), перевозятся насыпью в вагонах-хопперах (цементовозах, минералловозах) и в других специализированных крытых вагонах. Грузы, не требующие защиты от атмосферных осадков (например, руда, уголь, флюсы, песок, щебень, гравий, торф, шлаки) перевозятся насыпью в открытом железнодорожном подвижном составе и в специализированных вагонах.

При оформлении перевозочных документов на перевозку грузов насыпью в специализированных вагонах и глуходонных полувагонах грузоотправитель обязан в накладной в графе «Особые заявления и отметки отправителя» сделать отметку следующего содержания: «Перевозка в специализированных вагонах (или соответственно в глуходонных полувагонах) с получателем согласована. Устройства разгрузки имеются».

Грузы, перевозимые навалом и требующие защиты от атмосферных осадков, загрязнения (например бахчевые культуры, овощи и другие) перевозятся в крытых вагонах. Грузы, перевозимые навалом, не требующие защиты от атмосферных осадков (например дрова, камни природные, металлы черные) перевозятся в открытом подвижном составе и в специализированных вагонах.

При оформлении перевозочных документов на перевозку груза на-сыпью или навалом в накладной в графе «Количество мест» грузоотправителем указывается соответственно «насыпью» или «навалом».

После выгрузки многих грузов, перевозимых насыпью или навалом, должна производиться промывка вагонов. Перечень этих грузов приведен в Правилах очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов. Грузы, перевозимые насыпью и навалом взвешивают, как правило, на вагонных весах без расцепки вагонов, но с остановкой их на весовой площадке. Массу тары, как правило, принимают по трафарету. Масса навалочных и насыпных грузов может определяться по обмеру. Массовые насыпные и навалочные грузы, как правило, предъявляются к перевозке группами вагонов (групповые или маршрутные отправки) и могут оформляться по одной накладной формы ГУ-27е.

Перевозка грузов группами вагонов по одной накладной.

Предъявляемые к перевозке группами вагонов грузы оформляются по одной накладной при соблюдении следующих условий: грузы должны быть одного наименования номенклатуры грузов; погрузка и выгрузка должны производиться в местах необщего пользования, не принадлежащих перевозчику; отправка грузов предъявляется перевозчику одним грузоотправителем на одной станции отправления и направляется в адрес одного грузополучателя на одну станцию назначения; масса груза и количество вагонов в пути следования не изменяется.

Накладные заполняются в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом и Правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов группами вагонов по одной накладной.

Общее количество мест, масса всей отправки груза и общая сумма платежей указывается на лицевой стороне накладной. В случае отцепки в пути следования вагона (группы вагонов) от маршрутной или групповой отправки вследствие его (их) неисправности составляется акт общей формы в двух экземплярах с указанием в нем причин отцепки вагона (группы вагонов), а также номера отправки, наименований и кодов станции назначения груза, наименования и кода грузополучателя, его почтового адреса, наименования кода груза.

Особенности перевозок отдельных насыпных и навалочных грузов.

Перевозки каменного угля по своему объему составляют значительную часть грузооборота на железнодорожном транспорте. В структуре погрузки грузов на железных дорогах Российской Федерации уголь составляет более одной трети и является самым массовым грузом. Каменный уголь перевозят в полувагонах. Они должны быть исправными и иметь зазоры в разгрузочных люках не более допускаемых техническими условиями.

При перевозке и хранении угля необходимо учитывать такие его свойства, как самовозгорание, смерзание, дробление. Цемент относится к вяжущим строительным материалам. Он представляет собой порошок обычно серо-белого цвета, обладающий способностью к слеживанию, образованию сводов и распылению.

Кирпич перевозят в крытом и в открытом подвижном составе и в специализированных контейнерах, а также в пакетированном виде. Наиболее рационально перевозить кирпич на поддонах.

Борьба со смерзаемостью грузов

К смерзающимся грузам относятся перевозимые насыпью грузы, которые при температурах наружного воздуха ниже 0 градусов С теряют свои обычные свойства сыпучести вследствие смерзания частиц груза между собой и примерзания их к полу и стенкам кузова вагона.

Правила перевозок смерзающихся грузов на железнодорожном транспорте предусматривают порядок и условия применения профилактических мер и средств восстановления сыпучести грузов и оформление их перевозок. До наступления холодного периода года, грузоотправители и грузополучатели должны провести соответствующую подготовку. В первую очередь создаются запасы средств профилактики в пунктах погрузки смерзающихся грузов, осуществляется ремонт установок для проведения профилактики насыпных грузов и кузовов вагонов при погрузке, а также устройств для восстановления сыпучести смерзающихся грузов в пунктах выгрузки. Перевозчик имеет право выборочно проверять в местах погрузки соблюдение грузоотправителем правил подготовки смерзающихся грузов и подвижного состава к перевозке. До предъявления к перевозке грузов, подверженных смерзанию, грузоотправитель должен принять меры к уменьшению их влажности до безопасных пределов. Эффективное средство для предохранения груза от смерзания при устойчивых морозах — предварительное промораживание многократным пересыпанием (перелопачиванием). К числу других предохранительных мероприятий относятся пересыпка груза негашеной известью, древесными опилками, хлористым кальцием, поваренной солью, равномерное обрызгивание их массы, а также пола и стенок полувагонов и платформ каменноугольными и минеральными маслами, растворами хлористого кальция и поваренной соли.

Внесение в массу груза необходимых профилактических средств, в том числе покрытие жидкостями и растворами стен и пола полувагонов и платформ, должно производиться способом (преимущественно механизированным), обеспечивающим равномерное перемешивание этих средств с насыпным грузом.

Выбор профилактических средств грузоотправителем зависит от рода груза, технологии выгрузки и последующего использования или переработки груза потребителем. Выбранные средства профилактики не должны отрицательно влиять на подвижной состав и на качество и свойства перевозимого груза. Выбранные грузоотправителем средства профилактики согласовываются с грузополучателем.

В пунктах погрузки грузоотправители должны иметь лиц, ответственных за осуществление профилактических мер против смерзания. При дальних перевозках грузов в условиях низких температур окружающего воздуха грузополучатели оснащают свои пункты выгрузки средствами разогрева или механического рыхления для восстановления сыпучести этих грузов.

ГО обязан в верхней части накладной поставить штемпель «Смерзающийся».

В случае прибытия груза в смерзшемся состоянии, происшедшим в результате нарушения грузоотправителем профилактических мер или условий отгрузки смерзающихся грузов, согласованных с грузополучателем, грузополучатель составляет с участием представителя перевозчика акт общей формы. В акте подтверждается факт прибытия груза в смерзшемся состоянии, а также указывается размер внесенной грузополучателем платы за пользование вагонами за период времени, связанного с выгрузкой такого груза.

Предупреждение потерь сыпучих грузов при перевозке

При перевозке сыпучих грузов грузоотправитель обязан принять меры, исключающие потери груза, загрязнение окружающей среды и железнодорожного пути.

Все потери можно разделить на три вида: течь груза в конструктивные зазоры и неплотности кузова вагона; выдувание мелких фракций воздушным потоком; осыпание груза, размещенного выше бортов. Эти потери возрастают при увеличении скорости движения поезда.

Помимо материального ущерба при потерях грузов происходит загрязнение железнодорожного пути и окружающей среды.

Загрязнение балласта нарушает надежную работу электрических рельсовых цепей и автоблокировки, вызывает задержки в движении поездов. Проникновение пылевидных частиц, в движущиеся части подвижного состава вызывает его преждевременный износ и выход из строя. В результате загрязнения пути создаются антисанитарные условия для пассажиров, нарушаются требования охраны труда для работников, связанных с движением поездов.

Для предотвращения течи груза в конструктивные зазоры и неплотности кузовов вагона применяется заделка щелей и зазоров с помощью рулонных, листовых и пленочных материалов.

Тема 2.5 Перевозка грузов отдельных категорий

2.5.1 Перевозка зерновых грузов

По своему назначению зерновые грузы подразделяют на три основные группы: злаковые (пшеница, рожь, овес, ячмень, рис, гречиха и т.д.); зернобобовые (горох, соя, фасоль, чечевица и т.д.); масличные (семена подсолнечника, льна, клещевины и т.д.).К продуктам переработки зерна относятся мука, крупа, отруби и отходы мукомольного производства.

Основными показателями, характеризующими качество зерна являются: объемная масса, влажность, общая стекловидность, клейковина, содержание примесей.

В зависимости от влажности зерновые грузы делятся на четыре группы: сухие, средней сухости, влажные и сырые. Например, пшеница, рожь, ячмень, гречиха считаются сухими при влажности до 14 % включительно, средней сухости от — 14 до 15,5 %, влажными — от 15,5 до 17 %, сырыми — свыше 17 %. Если влажность зерна более 18 %, то начинается прорастание, брожение, сопровождающееся повышением температуры.

Нормальная влажность наиболее распространенных продуктов переработки зерна составляет от 11 до 16 %. Например, для крупы овсяной — 11 %, крупы ячменной — 15 %, муки всех сортов — 14 %. При повышении влажности и температуры продукты переработки зерна самонагреваются и плесневеют. Повышение температуры муки и крупы стимулирует усиление процесса дыхания в их массе, что вызывает усушку и значительную потерю массы продукта.

Качественная характеристика каждой партии отгружаемых зерновых грузов и продуктов их переработки приводится в сертификатах качества Государственной хлебной инспекции при Правительстве Российской Федерации. Их имеется шесть форм.

Подвижной состав для перевозки зерновых грузов и продуктов их переработки

Зерновые грузы и продукты их переработки перевозятся насыпью в крытых вагонах-хопперах для зерна (вагоны-зерновозы). Мука перевозится насыпью в специализированных вагонах-муковозах.

Вагоны-зерновозы бывают: с объемом кузова 93 м3 (грузоподъемностью 65,0 т); 94 м3 (70,0 т); 111 м3 (76,5 т). Вагоны-зерновозы имеют на крыше четыре загрузочных люка, а в нижней части кузова шесть разгрузочных люков. Загрузочные люки имеют такую систему запоров (штангу, регистрирующую верхние загрузочные люки), которая позволяет их пломбировать одним ЗПУ. Каждый разгрузочный люк пломбируется отдельно. Торцевые стены вагонов-зерновозов наклонены под углом. Время разгрузки таких вагонов составляет 5-6 мин.

Вагоны-муковозы бункерного типа имеют четыре емкости по 21,5 м3 (полный объем вагона 86 м3, грузоподъемность 52,0 т). Каждая емкость имеет загрузочный люк диаметром 400 мм. Вагоны-зерновозы, подаваемые под погрузку, должны иметь исправные кузова, крышки загрузочных и разгрузочных люков с резиновыми уплотнениями, исключающими наличие щелей, кроме того, они должны иметь запорные механизмы и исправные устройства блокировки, предотвращающие открывание люков без нарушения запорно-пломбировочных устройств. После выгрузки зерновых грузов, зараженных болезнями сельскохозяйственных растений, грузополучатель промывает и обеззараживает вагоны. Грузополучатель предоставляет железнодорожной станции назначения справку о промывке и (или) обеззараживании вагонов. Пригодность вагонов под погрузку зерновых грузов и муки определяется с участием представителей Государственной хлебной инспекции.

Кроме зерна в вагонах-зерновозах перевозятся также крупы (гречневая, манная, кукурузная, овсяная, перловая, полтавская), дерть (крупнодробленое зерно), пшено, рис (крупа), сечка (овсяная, рисовая, ячменная и др.), смесь зерновая, толокно, хлопья (кукурузные, овсяные, пшеничные, рисовые) и др.

При отсутствии у грузоотправителя указанных сертификатов зерно и продукты его переработки к перевозке по указанным направлениям не принимаются.

Массу зерновых грузов и продуктов их переработки, перевозимых насыпью, определяет грузоотправитель и удостоверяет ее подписью в накладной. При отсутствии весов у грузоотправителя груз взвешивается на весах перевозчика самостоятельно грузоотправителем или с помощью его работников.

Для зерновых грузов характерно большое распыление погрузки по промежуточным станциям и небольшой объем отправления каждой станцией. Выгрузка, как правило, сконцентрирована на сравнительно малом числе пунктов. Поэтому основной и наиболее эффективной формой организации перевозок зерновых грузов является маршрутизация.

Значительная часть продуктов переработки зерновых грузов перевозится в мешках в крытых вагонах. Муку и крупу перевозят в мешках стандартной массы 50, 80 кг. Мука восприимчива к посторонним запахам и сырости. Муку всех сортов и крупу укладывают в штабеля. Выдача муки и крупы, перевозимых в стандартных мешках, на местах общего пользования производится с проверкой числа мест.

2.5.2 Перевозка скоропортящихся грузов

К скоропортящимся грузам относятся грузы, которые при перевозке железнодорожным транспортом требуют защиты от воздействия на них высоких или низких температур наружного воздуха, ухода или особого обслуживания в пути следования. Перечни скоропортящихся грузов и предельные сроки их перевозки указаны в Правилах перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов.

На железнодорожном транспорте в значительных объемах осуществляются перевозки мяса и мясопродуктов, рыбы и рыбопродуктов, свежих плодоовощей, продукции молочной промышленности, яиц, различных видов консервированной продукции, минеральных вод, напитков и вин.

Для сохранения качества перевозимых скоропортящихся продуктов необходимо подготовить их к перевозке в соответствии с требованиями, установленными ГОСТ и Техническими условиями, строго соблюдать Правила приема и требования к размещению и укладке скоропортящихся грузов в вагоне, правильно обслуживать их в пути следования, ускорять продвижение, своевременно осуществлять выгрузку и выдачу груза.

В зависимости от способа технологической обработки скоропортящиеся грузы подразделяются на охлажденные, подмороженные, мороженые и термически обработанные. Охлажденный продукт имеет температуру от 0 до +4*С. При охлаждении био- и микрохимические процессы замедляются. Подмороженный продукт имеет температуру от –3*С до –5*С. Замороженным называется продукт температура которого не выше –8*С.

В качестве вспомогательных средств для повышения сохранности продуктов применяют хранение в газовой и вакуумной среде, облучение ультрафиолетовыми лучами, обработку консервантами и в некоторых случаях антибиотиками.

Особые условия перевозок скоропортящихся грузов требуют специального обслуживания их на станциях погрузки, выгрузки и в пути следования. Общее руководство этими операциями осуществляют Департамент грузовой и коммерческой работы ОАО «РЖД», службы грузовой и коммерческой работы железных дорог, и соответствующие работники отделов ДЦС и станций. В целях повышения эффективности использования изотермического подвижного состава и привлечения дополнительных объемов перевозок скоропортящихся грузов в 1997 г. было создано Государственное унитарное предприятие (ГУП) «Рефсервис». Скоропортящиеся грузы перевозятся в изотермических вагонах, ИВ-термосах, крытых вагонах, универсальных и рефрижераторных контейнерах. К изотермическим вагонам относятся рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы, цистерны-термосы, молочные цистерны, изотермические вагоны-цистерны.

ИВ-термос — переоборудованный грузовой вагон рефрижераторных секций. Изотермические вагоны, рефрижераторные контейнеры имеют теплоизоляцию кузова, позволяющую ограничивать теплообмен между грузом и наружным воздухом. В рефрижераторных вагонах и рефрижераторных контейнерах обеспечивается соблюдение заданного температурного режима при перевозке грузов. В вагонах-термосах, цистернах-термосах, ИВ-термосах и контейнерах-термосах в течение определенного срока сохраняется тепло или холод, аккумулированный грузом.

Крытые вагоны, другой подвижной состав (цистерны, багажные вагоны и пр.), универсальные контейнеры защищают груз от осадков, а при утеплении сохраняют тепло или холод, аккумулированный грузом на определенный срок. Крытые вагоны, кроме того, позволяют проводить сквозное нерегулируемое вентилирование грузового помещения при перевозке грузов. Все транспортные средства, используемые для перевозок пищевых продуктов, должны иметь санитарные паспорта, оформляемые в установленном порядке.

В рефрижераторных вагонах, к числу которых относятся рефрижераторные секции и автономные рефрижераторные вагоны с обслуживающей бригадой (АРВ-Э), перевозятся скоропортящиеся грузы, перечисленные в Правилах перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов. В вагонах-термосах, ИВ-термосах, цистернах-термосах и термос-контейнерах перевозятся термически подготовленные скоропортящиеся грузы. В крытых вагонах перевозятся скоропортящиеся грузы, если температурный режим для данного груза на всем пути следования совпадает с температурой наружного воздуха.

При выборе способа перевозки скоропортящегося груза грузоотправитель должен учитывать продолжительность его перевозки, а также наиболее неблагоприятный для обеспечения сохранности качества груза период года в разных климатических зонах нахождения железных дорог следования. Перевозчики должны предоставлять под погрузку скоропортящихся грузов исправные вагоны, контейнеры удовлетворяющие ветеринарно-санитарным требованиям.

Прием скоропортящихся грузов к перевозке

Скоропортящиеся грузы перевозят по железным дорогам в различных видах тары. Перевозчик и владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования могут выборочно проверять качество предъявляемых к перевозке скоропортящихся грузов, состояние тары и соответствие их нормативным документам. Проверка производится в процессе предъявления груза к перевозке. Температура замороженных, мороженых, подмороженных, остывших и охлажденных грузов измеряется в момент погрузки в вагон. При предъявлении грузов к перевозке вместе с перевозочными документами грузоотправитель представляет станции отправления документ о качестве груза

(удостоверение, сертификат качества), датированный днем погрузки в вагон, контейнер. В документе о качестве груза должно быть указано точное наименование, качественное состояние, срок транспортабельности груза в сутках и температура груза перед погрузкой. На оборотной стороне накладной в графе «Особые заявления и отметки отправителя» грузоотправитель указывает наименование, номер и дату выдачи прилагаемого документа о качестве.

Скоропортящиеся грузы не принимаются к перевозке, если срок транспортабельности, указанный в документе о качестве, и предельный срок перевозки менее срока доставки, установленного в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом. Скоропортящиеся грузы в специализированных изотермических вагонах и рефрижераторных контейнерах перевозятся только большой скоростью.

В верхней части накладной грузоотправителем проставляется штемпель «Скоропортящийся» и дата истечения срока доставки. При приеме к перевозке отдельных скоропортящихся грузов и обслуживании их в пути следования требуется учитывать выполнение ряда специфических особенностей: подготовку к перевозке, осмотр и проверку качества груза, соблюдение санитарных, ветеринарных и карантинных требований, различные температурные режимы при перевозке, соблюдение требований к таре, а также к способам укладки в вагонах и др.

Мясо и мясопродукты предъявляются грузоотправителем к погрузке только до той станции и в адрес того грузополучателя, которые указаны в ветеринарном свидетельстве. Погрузка в вагоны мяса и мясопродуктов разрешается после осмотра их ветеринарным врачом органа Госветнадзора. О назначенном времени погрузки мяса и мясопродуктов грузоотправитель уведомляет местный орган Госветнадзора не менее чем за 24 часа до подачи вагонов под погрузку.

2.5.3 Перевозка грузов с сопровождением грузоотправителей, грузополучателей

Некоторые грузы при перевозке по железным дорогам требуют непрерывного наблюдения и обслуживания (сопровождения специалиста) в пути следования с применением мер предохранения их от порчи, хищения и т.п. Такими грузами являются животные, рыба живая, растения и цветы живые, музейные и антикварные ценности, автотранспортная техника, автопоезда и контейнеры, подвижной состав, отправляемый как груз на своих осях, специальные автомобили и другие. Все эти грузы при предъявлении повагонными отправками перевозятся в сопровождении представителей грузоотправителей или грузополучателей (ст. 17 Устава). Порядок сопровождения этих грузов и их перечень устанавливаются Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей.

Сопровождение грузов проводниками производится непрерывно и может осуществляться двумя способами: постоянным и сменным. Постоянное сопровождение грузов осуществляется одними и теми же проводниками без смены в пути следования от станции отправления до станции назначения груза. Сменное сопровождение груза осуществляется со сменой проводников в пути следования грузов.

При постоянном сопровождении проводники обязаны предъявить перевозчику паспорта и командированные удостоверения. В накладной и дорожной ведомости под наименованием груза делается отметка о том, что груз следует в сопровождении проводников с указанием количества проводников, их фамилий, имени, отчества (полностью). Указывается серия и номер паспорта, номер командировочного удостоверения. За проезд проводников взыскивается плата в размере, установленном тарифом. Проводник имеет право перевозить с собой в вагоне (бесплатно) ручную кладь. При сменном сопровождении ведомственной охраной удостоверение проводника не выписывается, а полномочия работников ведомственной охраны подтверждаются служебным удостоверением и маршрутом караула.

Количество проводников при постоянном сопровождении определяется грузоотправителем (грузополучателем). Проезд проводников допускается в вагоне, в котором перевозится груз, в отдельном вагоне, предоставленном перевозчиком по заявке грузоотправителя, в отдельном вагоне, принадлежащем грузоотправителю, грузополучателю, и в служебном вагоне при перевозке в рефрижераторном подвижном составе. Проводникам запрещается курить в вагонах, применять какие-либо нагревательные и осветительные приборы, кроме фонарей, отвечающих требованиям пожарной безопасности, и чугунных печей с использованием твердого топлива (уголь, дрова).

Оформление случаев задержки грузов в сопровождении проводников

При обнаружении в процессе перевозки нарушения крепления или устойчивости груза проводник подает письменное заявление начальнику станции для принятия решения об отцепке вагона и принимает меры по исправлению крепления, восстановлению размещения и устойчивости груза.

При нарушении крепления или устойчивости по вине перевозчика исправление производится силами и средствами перевозчика. Результаты проверки крепления или погрузки груза и время вынужденного простоя вагонов по вине грузоотправителя оформляются актом общей формы в двух экземплярах, один из которых прикладывается к перевозочным документам.

При обнаружении в пути следования технической неисправности вагонов и при невозможности дальнейшего их следования с данным поездом такие вагоны отцепляются. Случаи повреждения вагонов, происшедших по вине грузоотправителя или проводника, оформляются актом о повреждении вагона формы ВУ-25М и актом общей формы. При возникновении обстоятельств, при которых проводники не могут осуществлять дальнейшее сопровождение груза (например из-за болезни), или проводники отсутствуют, перевозчик должен задержать вагоны и уведомить грузоотправителя или грузополучателя о необходимости срочного направления новых проводников, о чем составляется акт общей формы.

2.5.4 Перевозка животных

Для перевозки животных предоставляются специализированные и универсальные крытые вагоны. Четырехосный крытый одноярусный вагон для перевозки скота на дальние расстояния со служебным отделением, грузоподъемностью 26,4 т, с баком для воды вместимостью 1300 л оборудован устройствами для привязи, кормления, поения животных и хранения запаса кормов. В эксплуатации имеются двухъярусные крытые вагоны для перевозки скота со служебным отделением и без него. В них перевозят мелкий скот на двух ярусах, а на нижнем ярусе — крупный рогатый скот. Универсальные крытые вагоны, предоставляемые для перевозки крупного рогатого скота, оборудуют железными кольцами (или скобами) для привязи животных из расчета одно кольцо на 1-2 животных. Железные кольца прикрепляются шурупами к несъемным доскам продольной стены вагона.

После погрузки крупного рогатого скота в дверных проемах вагона устанавливаются решетки. В соответствии со статьей 24 Устава все эти приспособления и оборудование предоставляются грузоотправителями.

Для перевозки лабораторных, зоопарковых и домашних животных предоставляются специализированные вагоны, либо оборудованные для такой перевозки крытые вагоны.

Погрузка, выгрузка животных повагонными отправками производится в местах необщего пользования, оборудованных скотопогрузочными платформами. В порядке исключения допускается погрузка, выгрузка животных с платформ общего пользования или площадок станции по трапам. Для обслуживания перевозок животных в пути на станциях сооружают устройства для водопоя, специальные пути для очистки вагонов от навоза, дезинфекционно-промывочные станции и пункты.

Прием, погрузка и размещение в вагоне животных

Предъявление к перевозке по железным дорогам всех видов животных осуществляется грузоотправителем при наличии ветеринарного свидетельства формы № 1, выдаваемого ветеринарным врачом Государственной ветеринарной службы. Перевозка животных без ветеринарного свидетельства не допускается.

Ветеринарное свидетельство № 1 действительно для предъявления на станции погрузки в течение трех дней с момента его выдачи. Первый экземпляр ветеринарного свидетельства, оформленного на каждый вагон отдельно с указанием количества животных в вагоне, прикладывается к накладной, а второй экземпляр выдается грузоотправителем проводнику, сопровождающему животных. В накладную в графе «Особые заявления и отметки отправителя» грузоотправителем вносится отметка о приложении ветеринарного свидетельства № 1 с указанием его номера и даты выдачи.

Под погрузку животных должны подаваться чистые вагоны, а под погрузку племенных животных — промытые и продезинфицированные. Пригодность вагонов для перевозки животных устанавливается грузоотправителем совместно с ветеринарным врачом Госветнадзора. Подача для такой перевозки вагонов, освобождающихся после перевозки ядохимикатов и минеральных удобрений, без соответствующей обработки не допускается.

Погрузка и выгрузка животных осуществляется с обязательным участием представителя органа Госветнадзора, который должен быть уведомлен стороной, осуществляющей погрузку, выгрузку животных, не позднее, чем за 24 часа до начала грузовых операций. Погрузка, выгрузка животных должна производиться в светлое время суток, в темное время суток погрузка, выгрузка допускается только при наличии достаточного освещения мест погрузки, выгрузки животных. При запрещении погрузки животных представителем органа Госветнадзора грузоотправитель обязан не позднее, чем через 2 часа, удалить с территории станции не принятых к перевозке животных. Количество животных, загружаемых в вагон, зависит от их вида и размера, назначения, а также типа подвижного состава и устанавливается Правилами перевозок железнодорожным транспортом животных.

После размещения животных в вагоне должен оставаться свободный промежуток, достаточный для того, чтобы поместилось еще одно животное.

Грузоотправитель обязан обеспечить отправляемых животных доброкачественными кормами, а также подстилкой на весь путь следования с учетом установленных сроков перевозки и двухдневного запаса.

2.5.5 Перевозка грузов, подконтрольных органам Государственного ветеринарного надзора, подкарантинных грузов

Подконтрольные органам Госветнадзора грузы принимаются к первозке железнодорожным транспортом только при наличии ветеринарных сопроводительных документов на каждый вагон, контейнер, мелкую отправку: ветеринарных свидетельств формы № 2 или № 3, либо ветеринарных сертификатов № 5.

Подконтрольные органам Госветнадзора грузы, отправляемые с железнодорожных станций за пределы района (города), включая экспортные грузы, сопровождаются ветеринарными свидетельствами. На пограничных станциях на грузы, вывозимые в страны, не являющиеся государствами-участниками СНГ, взамен ветеринарных свидетельств пограничные ветеринарные пункты выдают ветеринарные сертификаты.

На грузы, ввозимые из государств, не являющихся участниками СНГ, взамен зарубежных ветеринарных сертификатов пограничные ветеринарные пункты выдают ветеринарные свидетельства. Подконтрольные органам Госветнадзора грузы, перевозимые между Российской Федерацией и государствами-участниками СНГ, сопровождаются ветеринарными свидетельствами, заполненными на русском языке. Ветеринарные свидетельства (сертификаты) оформляются ветеринарными врачами государственной ветеринарной службы района (города). В графе накладной《Особые заявления и отметки отправителя》грузоотправителем указывается наименование ветеринарного документа, номер и дата его выдачи. Ветеринарные свидетельства формы № 2 и № 3 действительны в течение трех дней с момента выдачи и до начала погрузки. О предстоящей погрузке грузов, подконтрольных органам Госветнадзора, грузоотправитель не менее чем за 12 часов до ее начала уведомляет местный орган Госветнадзора.

Грузы, подлежащие ветеринарно-санитарному надзору, принимаются к перевозке только до той станции и в адрес того грузополучателя, которые указаны в ветеринарном свидетельстве (сертификате). Изменение станции назначения и наименования грузополучателя допускается в исключительных случаях по согласованию с органами Госветнадзора. Осмотр грузов представителем Госветнадзора производится при их погрузке, выгрузке и в пунктах перегрузки. Отметки о проведенном ветеринарно-санитарном осмотре груза делаются представителем органа Госветнадзора в ветеринарном свидетельстве (сертификате) с указанием даты осмотра и с заверением его своей подписью и печатью. Пресносухое и сухосоленое кожевенное и меховое сырье принимается к перевозке в твердой или в мягкой таре, а мокросоленое — в бочках или ящиках, не дающих течи. Кожевенное меховое сырье без упаковки, а также в замороженном состоянии к перевозке не принимается.

Кожевенное и меховое сырье, пушнина подлежат исследованию на сибирскую язву органами Госветнадзора. Результат такого исследования, показавший отрицательную реакцию, должен быть отражен в ветеринарном свидетельстве (сертификате).

Кожевенное и меховое сырье, пушнина с отрицательной реакцией на сибирскую язву должны иметь клеймо лаборатории, производившей их исследование. Все клейма должны быть на русском языке. Шерсть, щетина, волос, перо и пух предъявляются к перевозке упакованными в мягкую тару. Каждый отправленный с шерстомоек тюк шерсти должен иметь фабричную марку.

Сухое кишечное сырье и мочевые пузыри предъявляются к перевозке в ящиках или тюках, обернутых в плотную мягкую тару. Сухосоленое и мокросоленое кишечное сырье предъявляется к перевозке в прочных бочках, не дающих течи. Рога, копыта и кости предъявляются к перевозке в мягкой упаковке, очищенными от мягких частей, грязи и высушенными. Без упаковки невысушенные рога, копыта и кости к перевозке не принимаются. Рога, копыта, кости разрешается перевозить без тары в собственных или арендованных крытых вагонах, или контейнерах. Не допускается перевозка, в том числе мелкими отправками, сырья животного происхождения совместно с продуктами питания, кормами для животных, металлическими изделиями, красящимися, пахучими и испаряющимися веществами, грузами для личных, семейных, домашних и иных нужд. Не допускается совместная перевозка пищевого сырья с техническим сырьем животного происхождения.

Не допускается перевозка сырья животного происхождения в контейнерах (кроме собственных и арендованных), за исключением пушно-мехового сырья, не подлежащего исследованию на сибирскую язву.

2.5.6 Перевозка негабаритных грузов

Классификация негабаритных грузов

Негабаритным считается груз, если он при размещении в открытом подвижном составе, находящемся на прямом горизонтальном участке пути, превышает очертания габарита погрузки или его геометрические выносы в кривых за пределы габарита погрузки превышают геометрические выносы в сответствующих кривых расчетного вагона. Геометрическим выносом расчетного вагона (длина 24 м, база 17 м) или груза называется отклонение его продольной оси от оси пути в кривой без возвышения наружного рельса при установке подвижного состава в кривой по хорде.

Негабаритность бывает одно- и двухсторонняя. В зависимости от высоты от уровня головок рельсов, на который груз выходит за габарит погрузки, установлены три основные зоны негабаритности:

– зона нижней негабаритности — на высоте от 480 до 1229 мм при расстоянии от оси пути 1626—1760 мм и на высоте от 1230 до 1399 мм при расстоянии 1626—2240 мм;

– зона боковой негабаритности — на высоте от 1400 до 4000 мм (включительно);

– зона верхней негабаритности — на высоте от 4001 до 5300 мм.

Кроме того, для определения условий пропуска грузов верхней негабаритности на двухпутных линиях дополнительно введена условная зона совместной боковой и верхней негабаритности: на высоте от 4001 до 4625 мм на горизонтальном расстоянии от оси пути более 1625 мм до границы《зоны》верхней негабаритности.

В зависимости от того, на сколько груз выходит за пределы габарита погрузки, негабаритность подразделяется на шесть степеней (1—6). Боковая негабаритность может быть шести степеней, верхняя трех степеней (1—3), нижняя — шести степеней. Порядок отнесения конкретного негабаритного груза в погруженном состоянии к определенной степени негабаритности изложен в Приложении 1 к Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики (ДЧ-1835).

Груз, превышающий предельные очертания зон негабаритности, а также габарит погрузки в нижней зоне (ниже 480 мм от УГР) и в верхней зоне (выше 5300 мм), называется **сверхнегабаритным**. В соответствии с зонами негабаритности он может иметь нижнюю, боковую и верхнюю сверхнегабаритность.

Сверхнегабаритность грузов, имеющих высоту более 5300 мм, называется вертикальной.

Для указания в перевозочных и поездных документах данных о зонах и степенях негабаритности перевозимых грузов введено понятие индекс негабаритности, который состоит из пяти знаков.

Каждый знак индекса негабаритности (кроме первого) обозначает степень негабаритности в соответствующей зоне. Сверхнегабаритность в любой зоне обозначается цифрой 8. Обозначения в индексе негабаритности: первый знак Н — негабаритность, второй — степень нижней негабаритности, третий — степень боковой, четвертый — степень верхней негабаритности, пятый знак —вертикальная сверхнегабаритность. Отсутствие негабаритности в любой зоне, в том числе и вертикальной негабаритности, отмечается цифрой «0» в соответствующем знаке индекса негабаритности. Например, индекс негабаритности **Н5480** означает, что негабаритный груз имеет: нижнюю негабаритность 5-й степени, боковую — 4-й степени, верхнюю сверхнегабаритность, а вертикальная сверхнегабаритность отсутствует.

Пример. Определить вид и степень негабаритности груза прямоугольной формы, погруженного на четырехосную платформу с базой 9720 мм симметрично продольной оси вагона.

Высота пола платформы 1320 мм от уровня верха головки рельса. Груз шириной 2940 мм, высотой 3200 мм погружен на подкладки толщиной 200 мм.

Решение. Определяем расстояние от оси пути по горизонтали (полуширина груза): 2940 : 2 = 1470 мм, затем высоту от уровня головки рельса: 1320 + 200 + 3200 = 4720 мм.

Согласно табл. П1.3 (Приложение 1 Инструкции) определяем, что груз имеет верхнюю негабаритность 3-й степени. Индекс негабаритности груза Н0030.

Расчетная негабаритность

Расчетной негабаритностью называется негабаритность груза, определенная с учетом геометрических выносов данного груза в условной расчетной кривой радиусом 350 м, не имеющей возвышения наружного рельса. Расчетную негабаритность следует определять для грузов:

– длинномерных, когда отношение их длины к базе подвижного состава составляет более 1,41;

– перевозимых на сцепах платформ;

– перевозимых на транспортерах с базой 17 м и более. Расчетная негабаритность определяется отдельно для внутренних (в пределах базы) и наружных сечений груза. Внутреннее сечение, расположенное в середине базы, называется средним. Наружное сечение, проходящее по концам груза, называется концевым.

Геометрический вынос расчетного вагона в расчетной кривой радиусом 350 м принят равным 105 мм.

Расчетную негабаритность следует определять путем увеличения расстояния от оси пути до точек груза на данной высоте на разность между геометрическими выносами рассматриваемого поперечного сечения груза и расчетного вагона в условной расчетной кривой.

Методика определения разности геометрических выносов с помощью таблиц и расчетов приведена в Приложении 2 Инструкции. Табличный метод более прост и удобен. Расчетный метод необходим для случаев, не предусмотренных таблицами.

Порядок согласования перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов

Предусматриваются три этапа согласования перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов (изделий): первый — предварительное согласование с Департаментом управления перевозками ОАО «РЖД» возможности, способа и условий перевозки; второй — согласование технической документации с управлением дороги отправления; третий — окончательное согласование технической документации с Департаментом управления перевозками ОАО «РЖД».

Заявка на предварительное согласование перевозки на грузы, перевозимые на транспортерах и грузы негабаритные на платформах и в полувагонах (негабаритностей нижней 3—6-й, боковой 4—6-й степеней, верхней 3-й степени и сверхнегабаритных) представляется в железнодорожную администрацию государства, на территории которого находится станция отправления груза, и в Департамент управления перевозками ОАО «РЖД».

При наличии возможности перевозки негабаритного и тяжеловесного груза извещается заявитель о предварительном согласовании перевозки, указывается тип подвижного состава, на котором можно осуществить перевозку, согласованная степень негабаритности (индекс) и дополнительные условия, при выполнении которых перевозка может состояться. На основании полученного предварительного заключения грузоотправитель разрабатывает техническую документацию на перевозку негабаритного или тяжеловесного груза и представляет ее на согласование в железнодорожную администрацию (службу управления перевозками дороги) отправления (чертеж и расчеты размещения и крепления негабаритного или тяжеловесного груза, чертеж контрольной рамы и др.).

Требования к ее разработке изложены в Инструкции (глава 2). В межгосударственном сообщении чертежи и расчеты и другая техническая документация представляются в четырех экземплярах. Рассмотрение и согласование чертежей и расчетов

размещения и крепления негабаритных и тяжеловесных грузов в железнодорожной администрации (железной дороге) производится службами управления перевозками, грузовой и коммерческой работы, пути и вагонного хозяйства, а при наличии вертикальной сверхнегабаритности службой электрификации и электроснабжения.

По одному экземпляру согласованных железнодорожной администрацией (железной дорогой) чертежей размещения и крепления грузов на транспортерах, а также негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 4—6-й, боковой 5—6-й степеней и сверхнегабаритных направляется в Департамент управления перевозками ОАО «РЖД» на окончательное согласование.

Подтверждение такого согласования письмом, телеграммой или по факсу направляется в адрес железнодорожной администрации (железной дороги) отправления груза, станции погрузки и грузоотправителя (экспедитора).

Согласование железной дорогой чертежей размещения и крепления негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 1—3-й, боковой 1—4-й, верхней 1—3-й степеней является окончательным, но железная дорога должна информировать Департамент управления перевозками ОАО «РЖД» телеграммой или по факсу о согласовании чертежей негабаритностей нижней 3-й, боковой 4-й и верх-ней 3-й степеней.

Железнодорожная администрация (железная дорога) направляет по одному окончательному согласованному экземпляру чертежей и расчетов размещения и крепления негабаритных и тяжеловесных грузов начальнику станции погрузки и грузоотправителю.

При наличии окончательно согласованной технической документации на перевозку грузов грузоотправитель за 20 дней до начала месяца погрузки представляет заявку на подачу транспортеров в адрес станции погрузки железной дороги отправления, железнодорожной администрации государства, на территории которого расположена станция отправления, а также Департамент управления перевозками ОАО «РЖД». В эти же адреса направляется заявка на перевозку негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 4—6-й, боковой 5—6-й степеней и сверхнегабаритных.

Заявка на перевозку грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 3-й, боковой 4-й, верхней 3-й степеней направляется в адрес железнодорожной администрации (железной дороги) отправления и начальника станции погрузки.

Заявка на перевозку грузов меньших степеней негабаритности представляется только начальнику станции погрузки. Разрешение на погрузку для всех грузов (габаритных и негабаритных) на транспортерах, имеющих 12 и более осей, дает Департамент управления перевозками ОАО «РЖД». Он же дает разрешение на погрузку негабаритных грузов на 4—8

осных транспортерах, а также на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 4—6-й, боковой 5—6-й степеней и сверхнегабаритных. Разрешение на погрузку для грузов, имеющих негабаритность нижнюю 1—3-й, боковую 1—4-й, верхнюю 1—3-й степеней и габаритных на 4—8-осных транспортерах, а также негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 3-й, боковой 4-й, верхней 3-й степени дает железнодорожная администрация (железная дорога) в адрес начальника станции погрузки.

Разрешение на погрузку негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 1—2-й, боковой 1—3-й, верхней 1—2-й степеней дает начальник станции.

Погрузка, прием и отправление негабаритных и тяжеловесных грузов

Размещает и крепит негабаритные грузы грузоотправитель в точном соответствии с согласованными чертежами и расчетами. Для наблюдения за положением груза в пути следования на полу вагона и на самом грузе наносят яркой несмываемой краской контрольные полосы. На самих негабаритных грузах такой же краской наносят с обеих сторон надписи о негабаритности груза (индекс негабаритности с учетом расчетной) и условия пропуска груза по станциям, имеющим сортировочные горки, если это указано на согласованном чертеже. Для безопасного пропуска грузов с боковой и нижней негабаритностью 6-й степени и сверхнегабаритных в состав поезда включают вагон с **контрольной рамой**, которая имеет два контура — основной и дополнительный (для кривых участков пути). Контрольную раму устанавливают на полувагоне или крытом вагоне в поперечной вертикальной плоскости, в которой находится ось шкворня с конца, обращенного к локомотиву. Основной контур образуют с помощью деревянных планок, дополнительный — с помощью гибких пластин из полосового железа, прикрепляемых к деревянным планкам.

Правильность размещения и крепления негабаритного груза проверяет специальная комиссия в составе:

– на станциях внеклассных, I и II классов — начальника станции или его заместителя (председатель), представителей дистанции пути и пункта технического обслуживания вагонов;

– на всех остальных станциях — старшего коммерческого ревизора (коммерческого ревизора или другого компетентного лица, назначаемого приказом начальника отделения дороги), начальника станции, представителей дистанции пути и ПТО.

Комиссия проверяет техническое состояние подвижного состава, фактическую высоту погрузочной площадки транспортера (пола вагона) в груженом состоянии, соответствие фактических размеров негабаритного груза и его крепления согласованным

чертежам, фактические координаты критических точек, определяющих негабаритность в каждой зоне, наличие контрольных полос и надписей на грузе о его негабаритности и о запрещении роспуска с горок или пропуска через горку, правильность изготовления и установки на вагоне контрольной рамы. Данные комиссионной проверки заносятся в акт проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза. Один экземпляр акта следует вместе с перевозочными документами до станции назначе-ния, а второй хранится в делах станции.

Результаты комиссионной проверки грузов, имеющих негабаритность нижнюю 4—6-й, боковую 5—6-й степени и сверхнегабаритных, а также грузов меньших степеней негабаритности и габаритных на транспортерах, имеющих 16 и более осей, за подписью председателя комиссии сообщаются телеграммой или по факсу по установленной форме в адрес Департамента управления перевозками ОАО «РЖД», железнодорожной администрации и железной дороги (в службу управления перевозками). А для негабаритных грузов на платформах, в полувагонах, на 4—8-й транспортерах, включая транспортеры сцепного типа (гр. п. 120 т) с одной промежуточной платформой, негабаритности нижней 3-й, боковой 4-й, верхней 3-й, а также грузов меньших степеней и габаритных на транспортерах, имеющих 12 осей, результаты комиссионной проверки сообщаются в адрес железнодорожной администрации и службы управления перевозками дороги отправления. В других случаях телеграмма направляется только в службу управления перевозками дороги погрузки. Когда размеры, масса, размещение и крепление груза соответствуют согласованному чертежу, Департамент управления перевозками (Управление дороги) дает телеграфное разрешение на отправление и пропуск грузов в международном со-общении, адресуя телеграмму начальнику станции отправления, железно-дорожным администрациям и железным дорогам (службам перевозок и отделам спецперевозок, а по необходимости и службам пути) по маршруту следования грузов.

Окончательное оформление перевозочных документов на отправление негабаритных (тяжеловесных грузов) производится только после получения телеграмм-разрешений Департамента управления перевозка-ми ОАО «РЖД» (отдела специальных перевозок) и железнодорожной администрации (железной дороги), копии которых прикладываются к перевозочным документам.

Отправление негабаритных грузов на платформах, в полувагонах, на 4—8-осных транспортерах негабаритности нижней 1—2-й, боковой 1—3-й, верхней 1—2-й и габаритных на 4—8-осных транспортерах производит начальник станции после комиссионной проверки и составления актов, копии которых прикладываются к перевозочным документам. В накладной в графе《Вид негабаритности》указывается пятизначный индекс негабаритности.

Порядок пропуска негабаритных и тяжеловесных грузов по перегонам и станциям и производства маневровой работы с транспортерами и вагонами, загруженными негабаритными грузами и порядок постановки их в поезда установлен Инструкцией (главы 3 и 4).

В пути следования на пунктах коммерческого осмотра и на межгосударственных пунктах передачи производится комиссионная проверка размещения и крепления негабаритных грузов, а также габаритных на транспортерах комиссией с участием работников ПКО и ПТО. При исправности крепления и отсутствии сдвига груза делается отметка в акте, после чего груз отправляется по маршруту следования. При обнаружении сдви-га груза или расстройства крепления, создающих угрозу безопасности движения, вагон от поезда отцепляется для дальнейшей проверки ко-миссией в установленном порядке.

Особенности перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов на транспортерах

Железнодорожные транспортеры являются специальным подвижным составом и предоставляются только по распоряжению Департамента управления перевозками ОАО «РЖД».

Транспортеры применяются, как правило, для перевозки тяжеловесных грузов и для уменьшения негабаритности грузов, которые не могут быть демонтированы на меньшие транспортабельные узлы. К тяжеловесным грузам относятся грузы, у которых масса и длина или нагрузка на раму (пол) вагона превышает допустимые техническими условиями для универсального подвижного состава. Транспортеры имеют усиленную несущую раму особой формы и подразделяются на следующие типы.

Транспортеры **платформенного типа** имеют погрузочную площадку, покрытую металлическим листом; они предназначены для тяжелых грузов небольших габаритов.

Наличие пониженной погрузочной площадки позволяет при доставке грузов большой высоты ликвидировать негабаритность или снизить ее степень, а также уменьшить высоту центра массы с грузом относительно уровня головки рельсов.

На **полуколодцеобразных** и **колодцеобразных** транспортерах перевозят грузы большой высоты или диаметра.

Транспортер **сцепного типа** состоит из двух четырехосных транспортеров, оборудованных турникетными опорами, и промежуточных платформ, используемых для длинномерных грузов большой массы. Транспортеры **сочлененного типа** предназначены для крупногабаритных грузов массой до 500 т (трансформаторов, статоров). Груз перевозят в подвешенном состоянии.

2.5.7 Перевозка грузов на особых условиях

Прием к перевозке и выдача опасных грузов должны проводиться в соответствии с Правилами перевозок грузов. Опасные грузы предъявляются к перевозке только на местах необщего пользования. Исключение составляют мелкие и контейнерные отправки, прием которых осуществляется как на местах необщего, так и общего пользования. Конкретный опасный груз должен быть предъявлен грузоотправителем к перевозке только теми видами отправок, которые определены Правилами перевозок грузов, в таре и упаковке, предусмотренной стандартами или техническими условиями на данную продукцию. Запрещается погрузка и выгрузка опасных грузов, перевозимых наливом, на местах общего пользования; а также на местах необщего пользования, не имеющих соответствующей оснастки и приспособлений для погрузки и выгрузки этих грузов.

Принятые с путей необщего пользования от грузоотправителей и прибывшие в адрес обслуживаемых грузополучателей вагоны с опасными грузами класса 1 не должны находиться на станции более двух часов с момента поступления на станцию.

В случае отгрузки опасных грузов повагонными или мелкими отправками, а также в контейнерах с разгрузкой их на местах общего пользования начальник железнодорожной станции отправления обязан иметь телеграфное или письменное согласие станции приема груза.

Общие требования к погрузке, выгрузке опасных грузов

Погрузка, выгрузка опасных грузов должны производиться в соответствии с требованиями Устава железных дорог, Правил перевозок грузов, другой нормативно-технической документации. Грузоотправители (грузополучатели) обязаны иметь лицензию на погрузочно-разгрузочную деятельность.

Перед началом погрузки и выгрузки опасных грузов на сливо-наливной эстакаде вагоны-цистерны должны быть надежно закреплены с обеих сторон тормозными башмаками, а стрелки переведены в положение, исключающее возможность попадания на путь погрузки (выгрузки) вагонов другого подвижного состава.

Погрузка и выгрузка на станциях легковоспламеняющихся грузов, перевозимых мелкими отправками или в контейнерах, должны производиться на неэлектрифицированных путях. В исключительных случаях, когда выделение таких путей не представляется возможным, по разрешению начальника ДЦС для этих целей могут использоваться электрифицированные пути, контактная сеть которых должна быть выделена в самостоятельную группу с электропитанием через отдельный секционный разъединитель, оборудованный дополнительным заземляющим ножом. Напряжение с контактной сети должно быть снято.

Материал, используемый для крепления грузов в вагонах и контейнерах, должен быть инертным по отношению к перевозимому опасному грузу. Порожняя тара из-под опасного груза перевозится в соответствии с Правилами перевозок грузов.

Меры безопасности при организации поездной и маневровой работы.

При организации поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными опасными грузами, следует руководствоваться правилами и инструкциями, действующими на железнодорожном транспорте, с учетом особых отметок, указанных в перевозочных документах (транспортное наименование груза, номер аварийной карточки, прикрытие вагонов с опасным грузом от локомотивов и других вагонов, штемпели о степени и категории опасности и др.).

Вагоны с опасными грузами, в перевозочных документах которых в соответствии с Правилами перевозок грузов имеется штемпель "С горки не спускать" ("Не спускать с горки"), запрещается распускать с сортировочных горок и производить с ними маневры толчками.

Скорость сцепления вагонов, загруженных опасными грузами, с другими вагонами не должна превышать 5 км/час, а для вагонов с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности, в соответствии с Правилами перевозок грузов должна быть не более 3 км/час.

Составитель поездов перед началом производства маневров с вагонами, загруженными опасными грузами, обязан предупредить о предстоящих маневрах лиц, сопровождающих эти грузы или осуществляющих их охрану.

Перед подачей вагонов под погрузку опасных грузов маневровый диспетчер (дежурный по станции) обязан убедиться, что они осмотрены и признаны работниками вагонного хозяйства годными в техническом и коммерческом отношении для перевозки опасных грузов.

Вагоны с опасными грузами могут следовать в грузовых поездах в соответствии с планом формирования; они включаются в поезда одиночными вагонами или группами вагонов, а также перевозятся маршрутами, сформированными из вагонов с такими грузами.

В качестве прикрытия вагонов с опасными грузами в поезда должны ставиться вагоны с неопасными грузами или порожние. Запрещается в качестве прикрытия использовать (первым от вагона с опасным грузом) открытый подвижной состав, загруженный длиномерными грузами, выходящими за пределы лобового бруса. Запрещается ставить в качестве прикрытия первыми от вагонов, загруженных опасными грузами класса 1, порожние платформы.

Не допускается включение вагонов с ВМ, ядовитыми, токсичными веществами в поезда ближних назначений, если по плану формирования для отправления этих вагонов предусмотрены поезда дальнего следования.

Вагоны с опасными грузами, следующие в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя), ставятся в состав поезда одной группой.

При наличии в поезде вагонов со сжатыми, сжиженными и растворенными под давлением газами, токсичными и ядовитыми веществами вагоны с проводниками или специалистами, сопровождающими опасные грузы, должны ставиться впереди них.

Проводники, сопровождающие опасные грузы, должны знать служебную инструкцию по сопровождению данного груза, разработанную и утвержденную грузоотправителем, опасные свойства груза, меры оказания первой помощи, меры безопасности в аварийных ситуациях и должны следить за соблюдением мер безопасности, установленных для этого груза.

Номер ООН – «*Номер Организации Объединенных Наций"* означает четырехзначный идентификационный номер вещества или изделия, взятый из Типовых правил ООН.

В графе накладной «Наименование груза» грузоотправитель, наряду с требованиями правил перевозок грузов, должен указать в соответствии с Алфавитным указателем опасных грузов: код опасности, через дробь − номер ООН, надлежащее наименование опасного груза, номер основного знака опасности (в скобках − номер дополнительного знака опасности), номер аварийной карточки, например, «336 / ООН 1230 МЕТАНОЛ, 3 (6.1), АК 319».

Запрещается подавать под погрузку опасных грузов вагоны и контейнеры без технического осмотра и признания их годными под перевозку этих грузов. Начало погрузки опасных грузов в порожние вагоны и контейнеры разрешается производить не позднее 24 часов с момента окончания технического обслуживания. Техническое обслуживание подвижного состава (платформы, полувагоны, контейнеровозы), используемого для размещения контейнеров с опасными грузами (в том числе при перегрузке), осуществляется на общих основаниях.

Результаты осмотра записываются в журнале формы ВУ-14 с указанием наименования груза, под перевозку которого этот вагон или контейнер предназначается.

Не допускается подавать под погрузку опасных грузов вагоны, у которых до планового ремонта осталось менее 15 сут.

2.5.8 Общие сведения о воинских перевозках

Решением вопросов, относящимся к военным и специальным перевозкам, занимаются: Федеральный орган исполнительной власти в области внутренних дел, Федеральный орган исполнительной власти в области обороны при взаимодействии с перевозчиками и владельцами инфраструктур через органы специальных и военных железнодорожных перевозок.

Правительство РФ устанавливает порядок предоставления необходимых услуг военно-транспортными органам перевозчиками и владельцами инфраструктур. Приоритетный порядок имеют воинские железнодорожные перевозки. Особо срочные железнодорожные воинские перевозки обеспечиваются перевозчиками в установленном Правительством РФ порядке. Перевозчики за счет средств федерального бюджета формируют и содержат специальный железнодорожный подвижной состав в резерве.

За счет средств, выделенных федеральным бюджетом, места в пассажирских поездах или вагоны в железнодорожном составе выделяются для перевозок лиц, проходящих службу в военных организациях, ОВД, органах и учреждениях уголовно-исполнительной системы, сотрудников ФСБ.

Железнодорожным воинским грузом называется груз, который принадлежит Министерству обороны и принимается к перевозке органами железнодорожного транспорта. Для сопровождения, охраны и обороны железнодорожных воинских грузов, указанных в специальном перечне, выделяется специальное вооруженное подразделение Министерства обороны - караул.

Перечень военных грузов, подлежащих сопровождению и охране:

• взрывчатые вещества;

• огнеметы, гранатометы, стрелковое, артиллерийское (в том числе зенитное) вооружение, пусковые установки противотанковых, ракетных (в том числе зенитных) комплексов;

• военная техника вместе с вооружением, установленным на ней;

• грузы, перевозимые под грифом «секретно»;

• источники излучений (ионизирующие и лазерные);

• грузы, которые сопровождаются специалистами ввиду их опасности;

• а также другие грузы, указанные в различных утвержденных перечнях.

Воинские железнодорожные грузы перевозят в железнодорожных вагонах и контейнерах, которые принадлежат различным организациям, в том числе организациям железнодорожного транспорта. Средства для перевозки воинских грузов также могут принадлежать или быть арендованы у Министерства внутренних дел РФ.

Охране и сопровождению в пути следования караулами и военизированной охраной подлежат воинские грузы.

Выделение караулов возлагается при перевозках воинских грузов:

- отправляемых воинскими частями, военными складами, базами и арсеналами центрального и окружного подчинения, а также грузов, отправляемых с предприятий - поставщиков в адрес воинских частей, военных складов, баз и арсеналов Министерства обороны;
- следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с перевалкой в портах;
- отправляемых военными складами, базами, арсеналами центрального и окружного подчинения и предприятиями - поставщиками, расположенными на территории округа, в адреса военных складов, баз и арсеналов этого же округа - на штаб округа.

Для охраны и сопровождения воинских грузов караулы выделяются от воинских частей ВМФ и направляются в пункты отправления этих грузов согласно указаниям Главного штаба в первую очередь, независимо от сроков представления заявок грузоотправителями.

Сопровождение локомотивов на своем ходу, а также локомотивов, перевозимых на платформах, осуществляется специалистами отправителя (получателя) в соответствии с правилами перевозок грузов. В отопительный период (с 25 сентября по 5 мая) для проезда сопровождающих по заявке грузоотправителя при необходимости железной дорогой предоставляется оборудованный крытый вагон.

Состав караула для охраны, обороны и сопровождения воинских грузов при перевозке их по железным дорогам определяется из следующего расчета (без учета вагона с караулом и вагонов прикрытия):

1 - 10 вагонов - 4 человека (начальник караула и один трехсменный пост);

11 - 20 вагонов - 7 человек (начальник караула и два трехсменных поста);

21 вагон и более - 8 человек (начальник караула, разводящий и два трехсменных поста).

2.5.9 Перевозка жидких грузов наливом

К наливным относятся жидкие грузы, перевозимые в цистернах, специализированных контейнерах и в бункерных полувагонах. Основную массу (более 90%) наливных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, составляют нефтепродукты, в меньшей степени сырая нефть. Кроме того, в категорию наливных грузов входят продукты пищевой промышленности (растительные масла, спирт, животный жир, молоко и др.), химические грузы (кислоты, щелочи, красители и др.), а также сжиженные газы.

Нефтепродукты подразделяются на светлые (бензин, бензол, керосин, лигроин, легкие сорта моторных топлив, конденсат из природного газа), темные (мазут, нефтебитум, моторное топливо), жидкие смазочные масла (консистентные смазки, трансформаторное масло, автомобильное, авиационное, дизельное, моторное, турбинное и др.).

Нефтяные грузы обладают специфическими свойствами, определяющими условия их транспортирования, хранения и налива. Это плотность, вязкость и способность застывать не только при отрицательных, но и при плюсовых температурах, легкая воспламеняемость, температура плавления и вспышки, электризация (накапливание опасных зарядов статического электричества), ядовитость, коррозирующее действие на металл.

Специфические свойства наливных грузов требуют соблюдения особых условий перевозки их по железным дорогам, которые предусмотрены в Правилах перевозок железнодорожным транспортом. К перевозке наливом допускаются лишь те грузы, которые поименованы в Приложении к этим Правилам. Наливные грузы делятся на неопасные, которые перевозятся с соблюдением общих условий, и опасные, которые рассматриваются в главе 44.

Подвижной состав и его подготовка под налив

Для перевозки грузов наливом используют только предназначенные для этих целей технически исправные вагоны, принадлежащие перевозчикам, грузоотправителям, грузополучателям или находящиеся у них в арендном пользовании. Собственные и арендованные цистерны должны быть приписаны к станции отправления или назначения. На эксплуатацию цистерн, передаваемых в арендное пользование, перевозчик заключает договор с арендатором.

Цистерны для перевозки нефтепродуктов подразделяются: для перевозки бензина и светлых нефтепродуктов; для перевозки нефти и темных нефтепродуктов; для перевозки вязких нефтепродуктов. Цистерны для перевозки бензина и светлых нефтепродуктов бывают четырехосные и восьмиосные. Четырехосные цистерны имеют грузоподъемность 60 и 68 т и объем котла 73 и 85,6 м3. Восьмиосные цистерны имеют грузоподъемность 120 и 125 т и объем котла 140 или 161,6 м3.

Цистерны для перевозки нефти и темных нефтепродуктов бывают четырехосные и восьмиосные. Четырехосные цистерны имеют грузоподъемность 60 т и объем котла от 50 до 63 м3. Восьмиосные цистерны имеют грузоподъемность 125т и объем котла 159 м3.Цистерны для перевозки вязких нефтепродуктов бывают четырехосные и восьмиосные. Четырехосные цистерны имеют грузоподъемность 66т и объем котла 72,3 м3. Восьмиосные цистерны имеют грузоподъемность 67т и объем котла 73,1 м3.

Цистерны оборудованы универсальным сливным прибором, который служит для слива груза из котла, а при необходимости — налива снизу при помощи насоса.

Для перевозки пищевых продуктов (спирта, молока, вина) применяют специализированные цистерны. Специализированные цистерны для пищевых продуктов имеют трафареты о наименовании груза, станции приписки и дополнительный трафарет «П»— пищевые грузы.

Цистерны для перевозки нефтегрузов, кроме знаков и надписей, предусмотренных ПТЭ, должны иметь знаки калибровочного типа (указываются металлическими штампованными цифрами) и соответствующие трафареты в зависимости от вида нефтепродукта, а специализированные цистерны — точное наименование нефтепродукта. Цистерны для перевозки бензина, лигроина, топлива эталонного и для реактивных двигателей и других легковоспламеняющихся нефтепродуктов должны иметь знаки опасности, наносимые на транспортные средства в соответствии с ППОГ. В соответствии со статьей 20 Устава подготовка цистерн под налив, принадлежащих перевозчику, производится перевозчиком или грузоотправителем за счет перевозчика в соответствии с заключенными между ними договорами, а не принадлежащих перевозчику производятся грузоотправителями или при наличии возможности перевозчиком за счет грузоотправителей.

Перед наливом цистерн грузоотправителем проверяют герметичность котлов цистерн, техническую исправность арматуры и универсальных сливных приборов. Это обязан сделать грузоотправитель для того, чтобы избежать течи грузов из цистерн в пути следования. Подготовка под налив собственных, арендованных и специализированных цистерн для определенного груза производится средствами и за счет грузоотправителя. Пригодность цистерн под перевозку конкретного груза в коммерческом отношении определяет грузоотправитель, который несет ответственность за порчу груза в результате налива в несоответствующую цистерну, а также за последствия их неправильного использования. Запрещается подавать и использовать под налив цистерны с неисправными сливными приборами, внутренними лестницами, крышками и барашками, с течью в котлах, без проушин на крышках для наложения ЗПУ, а также без уплотнительной прокладки, если есть специальный паз для ее укладки.

Тема 2.6 Перевозка грузов с участием нескольких видов транспорта, с участием железных дорог иностранных государств

2.6.1 Перевозка грузов с участием нескольких видов транспорта

Перевозки грузов могут осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия железнодорожного транспорта с водным (морским, речным), воздушным и автомобильным транспортом. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов.

Основным признаком перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является участие в ней не менее двух перевозчиков различных видов транспорта. При этом грузоотправитель освобождается от обязанности передавать груз с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с этим документы. При перевозке грузов в прямом смешанном сообщении обязанности перевозчиков выполняют различные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской, речной, воздушный). Договор перевозки в прямом смешанном сообщении заключает начальный перевозчик.

Наиболее широко распространены перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении с участием железнодорожного, речного и морского транспорта. В осуществлении их железная дорога и водные пути сообщения выступают как единая транспортная сеть, связывающая районы, тяготеющие к станциям, портам и пристаням, включенным в прямое смешанное сообщение.

При необходимости могут быть организованы и другие прямые сообщения. Прямые смешанные сообщения создают ряд удобств и преимуществ для отправителей и получателей грузов, так как на перевозки грузов оформляют единый перевозочный документ. Порядок организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении определяется заключенными в соответствии с законодательством Российской Федерации соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта. Транспортные организации руководствуются положениями гражданского законодательства о заключении договоров и Федеральным законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

Основными нормативными актами, регулирующими перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, являются: Федеральный закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, Устав железнодорожного транспорта, Устав автомобильного транспорта, Устав внутреннего водного транспорта, Кодекс торгового мореплавания, Воздушный кодекс РФ.

Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении разрабатываются и утверждаются ОАО «РЖД» совместно с соответствующим федеральным органом

исполнительной власти в области транспорта (Министерством транспорта РФ) с их последующей регистрацией в федеральном органе исполнительной власти в области юстиции (Министерстве юстиции РФ).

В прямое смешанное сообщение включаются:

– железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов;

– морские и речные порты, автомобильные станции, аэропорты, предусмотренные перечнями, установленными соответствующими федеральными органами исполнительной власти в области транспорта. Перечень пунктов перевалки грузов с одного вида транспорта на другой согласован с ОАО «РЖД» и опубликован в Тарифном руководстве № 4, книга 2.

Предъявление для перевозок в прямом смешанном сообщении грузов наливом в цистернах, а также леса на плотах не допускается. Перечень допускаемых для перевозок в прямом смешанном сообщении скоропортящихся и опасных грузов или грузов, которые должны сопровождать представители грузоотправителей, грузополучателей, устанавливается Правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Порядок предоставления контейнеров и условия их использования при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении устанавливаются соглашениями между организациями транспорта соответствующих видов.

2.6.2 Перевозка грузов в международном сообщении

Перевозки грузов по железным дорогам двух и более стран по одному перевозочному документу — международной накладной называются прямым международным сообщением. Они делятся на прямые железнодорожные (в которых участвуют только железные дороги) и прямые смешанные (в которых, кроме железных дорог, участвуют также речной, морской или автомобильный транспорт).Прямые международные железнодорожные сообщения бывают перегрузочными (если грузы перегружают из вагонов дорог одной ширины колеи в вагоны другой ширины колеи) и бесперегрузочными (если грузы не перегружаются, а кузова вагонов переставляются с тележек одной ширины колеи на тележки другой ширины колеи или вагоны пере-ходят из одной страны в другую, когда ширина колеи в соседних странах одинакова).Одинаковую с дорогами России ширину колеи имеют страны СНГ, Латвия, Литва, Эстония, Монголия, Финляндия и отдельные линии в КНДР.

Международные железнодорожные сообщения осуществляются на основании соглашений, которые заключаются от имени правительств, министерств или центральных государственных органов, ведающих железными дорогами. В зависимости от количества участников они бывают многосторонними и двусторонними.

Многосторонним соглашением является Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), которое действует с 1 ноября 1951 г. Это соглашение со всеми изменениями и дополнениями по состоянию на 1 ноября 1997 г., утвержденными и внесенными в установленном порядке за весь период действия, вступило в силу с 1 января 1998 г. Соглашение заключено на неопределенный срок. Оно составлено на китайском и русском языках, тексты которых имеют одинаковую силу.

В настоящее время участниками СМГС являются Министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом от 11 государств СНГ (кроме Армении), Республики Албания, Республики Болгария, Социалистической Республики Вьетнам, Исламской Республики Иран, Китайской Народно-Демократической Республики, Корейской Народно-Демократической Республики, Латвийской Республики, Литовской республики, Монголии, Республики Польша, Эстонской Республики, т.е. сфера применения СМГС распространяется на 22 азиатских и европейских государства. Это соглашение имеет обязательную силу для железных дорог, отправителей и получателей груза всех перечисленных стран.

К соглашению издана Служебная инструкция (СИ к СМГС), которая действительна только для железных дорог-участниц СМГС и их работников и служит для регулирования взаимоотношений, включая правовые, между железными дорогами.

Перевозки грузов между странами, подписавшими СМГС, производятся на условиях, установленных этим Соглашением. СМГС применяется ко всем перевозкам грузов в прямом смешанном железнодорожном грузовом сообщении между всеми станциями, которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях стран, железные дороги которых участвуют в Соглашении, и только по сети дорог-участниц соглашения.

В настоящее время на территории Европы, Азии и Северной Африки применяются две отдельные системы международного железнодорожного грузоперевозочного права:

– единые правовые предписания к Договору о международных железнодорожных перевозках грузов (ЦИМ);

– СМГС.

Железные дороги западноевропейских стран работают по стандарту ЦИМ, а стран СНГ, Азии и части стран Восточной Европы по системе СМГС. Железные дороги отдельных стран СМГС участвуют в двусторонних соглашениях с железными дорогами других стран. Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ, Тариф 8100) применяется к отправкам грузов, перевозимых транзитом по железным дорогам-участникам тарифа на основе СМГС или другого международного транспортного права.

Участниками МТТ являются: Белорусская железная дорога, Болгарские государственные железные дороги, Акционерное общество специального назначения《Литовские железные дороги》, Монгольские железные дороги, Польские государственные железные дороги, Российские железные дороги, Украинские железные дороги, железные дороги Словацкой Республики, Чешские железные дороги. Для других стран СМГС, которые не являются участниками МТТ, применяется единый транзитный тариф (ЕЕТ), принятой как обязательный для стран участников СМГС в 1951 г.

Перевозки грузов из государств-участников Содружества назначением в Турцию, Иран, Афганистан, Финляндию и Австрию оформляются перевозочными документами соответствующих международных сообщений. Для обеспечения тесного контакта в области международных железнодорожных сообщений, развития экономического и научно-технического сотрудничества между железными дорогами разных стран и другими транспортными организациями создана Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Для решения вопросов, вытекающих из применения СМГС и СИ к СМГС, а также внесения в них изменений и дополнений созываются совещания соответствующей комиссии ОСЖД. Ведение дел и осуществление контроля за выполнением СМГС и СИ к СМГС возлагается на комитет ОСЖД.

2.6.3 Перевозка грузов в международном сообщении между железными дорогами государств-участников СНГ

Грузы к перевозке в международном сообщении принимают повагонными, мелкими отправками и отправками крупнотоннажных контейнеров.

По письменному заявлению отправителя допускается перевозка вагонов маршрутами по одной накладной с однородным грузом (рудой, углем и т.п.), следующими на одну станцию назначения в адрес одного получателя, если все дороги, участвующие в перевозке, дали на это согласие.

Прием и отправление грузов повагонными, мелкими отправками и отправками в крупнотоннажных контейнерах производится в соответствии с внутренними Правилами, действующими на железной дороге отправления. Отправитель должен нанести на грузовые места нестирающиеся четкие надписи или прикрепить наклейки или бирки с указанием в них знаков (марок) грузовых мест и их номеров, станции и дороги отправления, станции и дороги назначения, отправителя и получателя, количество грузовых мест при мелких отправках.

В мелких отправках должно маркироваться каждое грузовое место, в повагонных маркируется не менее 10 грузовых мест, которые размещаются у дверей вагона.

Если перевозка определенных грузов требует особых предосторожностей, отправитель должен также поместить на отдельных грузовых местах надписи или наклейки согласно Приложения 6 СМГС.

Маркировка наносится на языке страны отправления с переводом на один из рабочих языков ОСЖД (китайский, русский). При предъявлении груза для перевозки в прямом международном сообщении отправитель должен представить на каждую отправку заполненную накладную по установленной для данного международного сообщения форме.

Накладная СМГС состоит из следующих листов:

1 —оригинал накладной (сопровождает груз до станции назначения и выдается получателю с листом 5 и грузом);

2 —дорожная ведомость (сопровождает груз до станции назначения и остается на дороге страны назначения);

3 —дубликат накладной (выдается отправителю после заключения договора перевозки);

4 —лист выдачи груза (сопровождает груз до станции назначения и остается на дороге назначения);

5 —лист уведомления о прибытии груза (сопровождает груз до станции назначения и выдается получателю вместе с листом 1 и грузом), а также необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости, предназначенных для дороги отправления (2 экземпляра и по одному экземпляру для каждой транзитной железной

дороги). Листы 1 и 5, а также листы 2 и 4 должны быть скреплены между собой на левых полях страниц.

Накладная должна быть заполнена в строгом соответствии с Пояснениями по заполнению накладной СМГС (Приложение 12.5 СМГС). Отправитель заполняет на лицевой стороне накладной графы, не обведенные жирной линией, необходимые для перевозки данного груза. Все графы, обведенные на лицевой стороне жирной линией, и все графы на обратной стороне накладной заполняются перевозчиком. Сведения, вносимые в накладную, должны вписываться строго в пределах граф и строк, предусмотренных для них.

Бланки накладных СМГС печатаются на языке страны отправления, а также на одном или двух из рабочих языков ОСЖД (китайском, русском). Заполнение накладной производится на языке страны отправления с переводом на один из рабочих языков ОСЖД. Бланки накладных для перевозки грузов малой скоростью печатаются шрифтом черного цвета на белой бумаге; для перевозки грузов большой скоростью — шрифтом черного цвета на белой бумаге с нанесением красных полос шириной 1 см на лицевой и оборотной сторонах у верхнего и нижнего краев.

В накладной отправитель должен указать выходные пограничные станции страны отправления и транзитных стран, через которые должен проследовать груз, по возможности, по кратчайшему направлению. Для транзитных дорог отправителем должны быть указаны только те пограничные станции, которые приведены в применяемом для данной международной перевозки транзитном тарифе.

Получателем или отправителем груза может быть только одно физическое или юридическое лицо. Масса груза, а также способ ее определения указываются в накладной по внутренним правилам, действующим на дороге отправления. Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и других правил на всем пути следования груза, а также (в случае необходимости) сертификат и спецификацию. Все сопроводительные документы, прикладываемые отправителем к накладной (ф. 23), должны быть им поименованы в накладной и прикреплены к ней так прочно, чтобы они не могли разъединиться в пути следования.

Для предъявления к перевозке груза, находящегося под таможенным контролем, грузоотправитель заблаговременно представляет в таможенный орган заполненные перевозочные документы в качестве уведомления о намерении вывести груз за границу. В подтверждение возможности погрузки такого груза в накладной под наименованием груза проставляется штамп《Погрузка разрешена》, заверенный личной номерной печатью и подписью должностного лица указанного органа. После погрузки груза в вагон или

контейнер грузоотправитель завершает таможенное оформление перевозки. Разрешение таможенного органа на отправление груза удостоверяется в перевозочных документах международных сообщений в графе《Отметки таможни》штампом《Выпуск разрешен》, заверенным номерной печатью и подписью должностного лица указанного органа. Работник станции сверяет штампы и печати, проставленные таможенным органом в перевозочных документах с образцами, представленными ранее в товарную контору таможенным органом. В случае их несоответствия задерживает оформление приема груза или само отправление. В случаях, определенных таможенным законодательством государства-участника СНГ, таможенным органом оформляется доставка груза под таможенным контролем. Вагонный лист составляют на каждый вагон на бланках и по правилам внутреннего сообщения железных дорог России. Пломбируют вагоны по внутренним Правилам, действующим на железной дороге отправления.

Дороги, участвующие в перевозке грузов в международном сообщении, несут ответственность за доставку их в установленные сроки, которые исчисляются обычным порядком, т.е. на весь путь следования от станции отправления до станции назначения. Суточные нормы продвижения и время на выполнение операций отправления, передачи с дорог одного государства на дороги другого, таможенный досмотр и др. принимают на основании СМГС. О всех задержках в пути следования, их причинах и продолжительности делается отметка в накладной и дорожной ведомости.

Станция назначения выдает получателю груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза по уплате им железной дороге всех причитающихся по накладной провозных платежей. Получатель обязан оплатить провозные платежи и принять груз.

2.6.4 Организация работы таможни

Для предъявления к перевозке груза, находящегося под таможенным контролем, грузоотправитель заблаговременно представляет в таможенный орган заполненные перевозочные документы в качестве уведомления о намерении вывести груз за границу. В подтверждение возможности погрузки такого груза в накладной под наименованием груза проставляется штамп «Погрузка разрешена», заверенный личной номерной печатью и подписью должностного лица указанного органа. После погрузки груза в вагон или контейнер грузоотправитель завершает таможенное оформление перевозки. Разрешение таможенного органа на отправление груза удостоверяется в перевозочных документах международных сообщений в графе «Отметки таможни» штампом «Выпуск разрешен», заверенным номерной печатью и подписью должностного лица указанного органа. Работник станции сверяет штампы и печати, проставленные таможенным органом в перевозочных документах с образцами, представленными ранее в товарную контору таможенным органом. В случае их несоответствия задерживает оформление приема груза или само отправление. В случаях, определенных таможенным законодательством государства-участника СНГ, таможенным органом оформляется доставка груза под таможенным контролем

Выдача груза производится по разрешению таможни в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге назначения (кроме случаев, специально указанных в СИ СМГС). На станциях РЖД, на которых имеются структурные подразделения таможенных органов, перевозочные документы передаются работниками станции должностным лицам таможенных органов с оформлением факта их передачи в специальной книге с обязательным указанием даты и времени. Должностные лица производят таможенное оформление, проставляют штамп «Выпуск разрешен» и возвращают перевозочные документы работникам станции с оформлением факта передачи в специальной книге, с указанием даты и времени.

На станциях, на территории которых отсутствуют структурные подразделения таможенных органов, работники станции уведомляют о прибытии груза таможенный орган, в регионе которого расположена станция назначения, с предоставлением подробной информации в соответствии с правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте. После этого перевозочные документы выдаются грузополучателю для таможенного оформления под расписку. При этом работник станции информирует таможенный орган о передаче документов на прибывшие грузы грузополучателю.

Должностные лица таможенного органа информируют уполномоченных работников станции о результатах таможенного оформления. Условия оформления перевозки грузов между станциями, в которых действуют разные системы международного транспортного права, приведены в МТТ.

Тема 2.7 Ответственность перевозчика, грузоотправителей и грузополучателей, обеспечение сохранности грузов

2.7.1 Ответственность по перевозкам

В соответствии с частью первой статьи 793 Гражданского кодекса Российской Федерации в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Перевозчик, заключая договор перевозки с грузоотправителем, принимает обязательства по перевозке на всем пути следования не только за себя, но и за железные дороги других стран в прямых международных сообщениях, по которым следует груз. Каждый последующий перевозчик, принимая груз с накладной, вступает тем самым в договор перевозки и принимает на себя обязательства по этому договору, а, следовательно, и ответственность в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств.

Таким образом, перевозчики несут солидарную ответственность за выполнение перевозки. Солидарную ответственность несут также перевозчики в прямых смешанных железнодорожно-водных сообщениях. Железнодорожное транспортное право — совокупность положений и норм, регулирующих отношения, возникающие при железнодорожных перевозках грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа. Поскольку отношения между перевозчиком, грузоотправителями и грузополучателями при железнодорожных перевозках являются в основном гражданско-правовыми отношениями, то железнодорожное транспортное право является составной частью гражданского права.

Если федеральные законы《О Федеральном железнодорожном транспорте》и《Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации》 не решают какого либо вопроса, то следует руководствоваться общими нормами гражданского законодательства.

В большинстве случаев указанные Федеральные законы ограничивают ответственность участников точно установленными пределами. Чаще всего они определяют ответственность сторон в виде штрафов, пени или возмещения убытков. Ответственность может быть взаимная (перевозчика и грузоотправителя) и односторонняя (только перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или пассажира).

Основания, освобождающие предприятия железнодорожного транспорта, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров от ответственности, определяются Уставом, международными договорами Российской Федерации и заключаемыми на их основе Соглашениями. Статьей 114 Устава предусмотрено, что любые предварительные соглашения перевозчика с грузоотправителями, грузополучателями и пассажирами,

имеющие целью ограничить либо устранить ответственность, возложенную на перевозчика, грузоотправителей, грузополучателей или пассажиров, считаются недействительными, и любые отметки об этом в перевозочных документах, не предусмотренные Уставом или иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, не имеют силы.

Порядок оформления и взыскания штрафов, предусмотренных Уставом, регулируется Правилами оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Взаимная ответственность перевозчика и грузоотправителей за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов

Статьей 94 Устава основанием для возникновения ответственности грузоотправителя за невыполнение принятой заявки являются: неиспользование поданных вагонов, контейнеров, неподача вагонов, контейнеров перевозчиком по причинам, зависящим от грузоотправителя, отказ грузоотправителя от предусмотренных заявок вагонов, контейнеров, отсутствия собственных или арендованных вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя. Основанием для возникновения ответственности перевозчика за невыполнение принятой заявки является неподача грузоотправителю под погрузку вагонов, контейнеров в установленное время или подача под погрузку вагонов, контейнеров, непригодных для перевозки грузов. Ответственность установлена в виде штрафа, который исчисляется исходя из минимального размера оплаты труда. Более высокая ответственность установлена по рефрижераторным вагонам и транспортерам. В случае, если грузоотправитель предупредит железнодорожную станцию о неиспользовании вагонов, контейнеров не менее чем за два дня до дня погрузки, размер штрафа снижается на одну треть.

Если в соответствии с поданной заявкой на перевозку грузов перевозка грузов должна осуществляться в вагонах и контейнерах, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или арендованных ими, грузоотправитель за не предъявление грузов к перевозке в таких вагонах и контейнерах несет такую же ответственность в виде штрафа. Штраф за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов по железнодорожным линиям, имеющим узкую колею, в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах, взыскивается в размере 50 процентов.

2.7.2 Виды несохранности и обеспечение сохранности перевозимых грузов

Несохранность груза означает его утрату, недостачу, повреждение (порчу).Под утраченным понимается груз, отправленный по соответствующей накладной, но не прибывший в пункт назначения по истечении 30 дней со дня окончания срока его доставки либо 4 месяцев со дня приема груза к перевозке в прямом смешанном сообщении.

Недостача груза — это разница между количеством (массой) груза, указанным в транспортном документе, и фактическим количеством (массой) груза, прибывшим в пункт назначения.

Повреждение (порча) груза — результат такого воздействия на груз, которое привело к ухудшению его качества и снижению стоимости.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза от момента принятия его для перевозки до выдачи его грузополучателю. Время принятия и выдачи груза указывается в накладной. Если груз утрачен, то время принятия его к перевозке определяется по данным грузовой квитанции с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза. Пунктом 1 статьи 796 ГК Российской Федерации установлено, что ответственность перевозчика за несохранность груза наступает только при наличии его вины.

Грузоотправитель (грузополучатель) не обязан доказывать вину перевозчика в несохранности.

Для освобождения от ответственности за несохранность груза перевозчик должен доказать, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранить по независящим от него причинам.

В числе таких обстоятельств (ст. 95 Устава) названы:

– причины, зависящие от грузоотправителя или грузополучателя (например, погрузка груза в неподготовленный подвижной состав, неправильная погрузка и крепление груза в крытом вагоне при погрузке его средствами грузоотправителя, несвоевременная явка грузополучателя за скоропортящимся грузом, неправильная и неполная транспортная маркировка груза и т.д.);

– особые естественные свойства груза, грузобагажа (подверженность металла коррозии, самовозгорание, снижение массы перевозимого скота во время перевозки и др.);

– недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза, грузобагажа при приеме к перевозке, либо применение тары, упаковки, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам при отсутствии следов повреждения тары, упаковки в пути;

– сдача для перевозки груза, грузобагажа, влажность которого превышает установленную норму.

Перевозчик может обосновать отсутствие своей вины и иными обстоятельствами, которые он не смог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Ими могут быть скрытые дефекты тары, подвижного состава, непреодолимая сила, военные действия, блокада и другие обстоятельства. В статье 118 Устава содержится исчерпывающий перечень обстоятельств, предполагающий отсутствие вины перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза.

Перевозчик освобождается от ответственности, если груз и грузобагаж прибыли в исправном вагоне (контейнере) с исправными ЗПУ, усыновленными грузоотправителем, либо в исправном подвижном составе без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза, грузобагажа. Если погрузку груза, установку ЗПУ или увязку груза осуществлял перевозчик, то в случае несохранности он несет ответственность. Перевозчик освобождается также от ответственности в случаях, если:

– недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза, грузобагажа в открытом подвижном составе;

– перевозка груза, грузобагажа осуществлялась в сопровождении проводника грузоотправителя или грузополучателя;

– недостача груза, грузобагажа не превышает норму естественной убыли и значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто груза, грузобагажа;

– утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем в накладной, заявлении на отправку грузобагажа.

Во всех перечисленных случаях перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли по вине перевозчика.

В соответствии со статьей 96 Устава перевозчик в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза в следующих размерах:

– в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи;

– в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз;

– в размере объявленной стоимости груза или в размере доли его объявленной стоимости, соответствующей утраченной, недостающей или поврежденной (испорченной) части груза.

Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, либо при отсутствии счета продавца или цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Наряду с возмещением ущерба в размерах, установленных настоящей статьей, перевозчик возвращает взысканную за такой груз провозную плату и иные причитающиеся перевозчику платежи пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если провозная плата не входит в стоимость такого груза.

2.7.3 Оформление и расследование несохранных перевозок

В соответствии со статьей 119 Устава обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчика, грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), других юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, а также пассажира при осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом удостоверяется коммерческими актами, актами общей формы и иными актами.

Коммерческий акт (форма ГУ-22) является документом, удостоверяющим обстоятельства, которые служат основанием для ответственности перевозчика, грузоотправителей, грузополучателей, иных организаций, пользующихся услугами транспорта, пассажиров при осуществлении перевозок по железным дорогам.

Коммерческий акт необходим для предъявления к перевозчику претензии и иска в случае недостачи, порчи, повреждения груза или грузобагажа. Коммерческие акты позволяют перевозчику проводить расследование причин и выявлять виновных в хищениях, недостачах, порчах, повреждениях грузов, принимать меры для предупреждения таких случаев. Коммерческий акт является одним из средств борьбы за сохранность грузов. Бланк коммерческого акта является документом строгой отчетности и имеет типографский номер.

Коммерческий акт при перевозках грузов составляется для удостоверения следующих обстоятельств:

– несоответствие наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в перевозочном документе;

– повреждение (порча) груза и возможные причины такого повреждения;

– обнаружение груза без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза;

– возвращение перевозчику похищенного груза;

– непередача перевозчиком груза на железнодорожный путь необщего пользования в течение 24 часов после оформления документов о выдаче груза.

Коммерческий акт составляется в день выгрузки груза или в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом. В соответствующих случаях в местах общего пользования коммерческий акт составляется в день выдачи грузов грузополучателю. При невозможности составить коммерческий акт в указанные сроки он должен быть составлен в течение следующих суток.

Коммерческий акт подписывают грузополучатель, если он участвует в проверке грузов, и три работника перевозчика, перечень которых устанавливается Правилами составления актов при перевозках грузов на железнодорожном транспорте. Правила

уполномочивают подписывать коммерческий акт от перевозчика: начальника станции (его заместителя), начальника механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций (его заместителя), начальника грузового района, заведующего пакгаузом, заведующего контейнерной площадкой, заведующего сортировочной платформой, приемосдатчика станции или приемосдатчика дистанции погрузочно-разгрузочных работ. К проверке груза и подписанию акта могут быть привлечены и другие работники станции (дистанции погрузочно-разгрузочных работ) в случае отсутствия в штатном расписании станции (дистанции погрузочно-разгрузочных работ) указанных лиц. В этом случае в коммерческом акте делается запись: 《В штатном расписании должность … отсутствует》. Лица, составляющие или подписывающие коммерческий акт, содержащий недостоверную информацию, несут ответственность, установленную законодательством Российской Федерации. Коммерческий акт составляется станциями в трех экземплярах. В случае обнаружения обстоятельств, изложенных в статьях 98 и 102 Устава (искажение наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, перегруз вагона, контейнера), составляется надлежаще заполненная копия коммерческого акта, которая направляется на железную дорогу отправления для решения вопросов, связанных с возмещением грузоотправителем убытков и взыскания штрафов. Первый экземпляр коммерческого акта используется перевозчиком для расследования обстоятельств, послуживших основанием для его составления.

Если коммерческий акт составляют на станции отправления или на попутной станции, то второй экземпляр прилагается к накладной и следует с ней до станции назначения. При этом станциями на оборотной стороне накладной в графе 5 《Отметки перевозчика》 указывается номер акта, дата его составления и о чем составлен акт. Эта запись удостоверяется подписью работника, на которого возложена эта работа и штемпелем станции. Если коммерческий акт составлен на станции назначения, то второй экземпляр выдается грузополучателю по его требованию в течение трех дней. Выдача коммерческого акта грузополучателю производится при предъявлении доверенности на получение груза, а для физических лиц —паспорта или иного документа, удостоверяющего личность лица под подписью на экземпляре коммерческого акта, оставшегося в делах станции. Третий экземпляр коммерческого акта хранится в делах станции, составившей коммерческий акт.

В случае отказа железнодорожной станции от составления коммерческого акта или оформления коммерческого акта с нарушением установленных требований грузополучатель имеет право подать заявление в письменной форме об отказе или о нарушении начальнику (заместителю начальника) ДЦС, а при отсутствия отделения в составе дороги — начальнику

(заместителю начальника) службы грузовой и коммерческой работы управления железной дороги. На заявление об отказе в составлении коммерческого акта или об оформлении его с нарушением установленных требований должен быть дан мотивированный ответ по существу заявления в течение трех дней, а в отношении скоропортящихся грузов — в течение одного дня. В случае, если на станции работы, связанные с приемом и выдачей груза в местах общего пользования, находятся в ведении механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, то коммерческие акты составляются дистанцией. При перевозках грузов с использованием электронной накладной коммерческие акты могут составляться в электронном виде. Коммерческий акт в электронном виде передается в ИВЦ дороги, в состав которой входит станция, составившая его.

Порядок составления коммерческих актов и описание в них результатов проверки груза регулируется Инструкцией по актово-претензионной работе на железных дорогах и Правилами составления актов при перевозках грузов на железнодорожном транспорте.

2.7.4 Охрана грузов

Организация работы по обеспечению сохранности грузов возлагается на руководителей предприятий железнодорожного транспорта и подразделения ведомственной охраны ОАО «РЖД».

Ведомственная охрана представляет собой совокупность создаваемых ОАО «РЖД» органов управления, сил и средств, предназначенных для защиты охраняемых объектов от противоправных посягательств, проведения противопожарной профилактической работы, осуществления пожарного надзора и тушения пожаров на федеральном железнодорожном транспорте.

Руководители предприятия обязаны содержать грузовые районы, контейнерные пункты, склады, другие места хранения грузов в исправном состоянии, обеспечивать их надлежащим ограждением, достаточным оснащением, средствами связи, охранно-пожарной сигнализацией и другими обустройствами, обеспечивающими их сохранность. Исходя из местных условий, по согласованию с ведомственной охраной устанавливается порядок охраны и контроля за обеспечением сохранности грузов, ограждение объектов грузового хозяйства и организация пропускного режима. Перечень станций и других объектов, где дислоцируются подразделения ведомственной охраны и выставляются ее посты, определяется дислокацией, утверждаемой начальником железной дороги.

Посты сторожевой охраны устанавливаются начальником станции, руководителями других подразделений в соответствии с утверждаемым руководством дороги перечнем охраняемых объектов и типовых штатных нормативов.

Работники ведомственной охраны исполняют должностные обязанности в форменной одежде, при наличии служебного удостоверения и жетона, образцы которых разрабатываются и утверждаются ОАО «РЖД». Работники ведомственной охраны при исполнении служебных обязанностей имеют право на использование специальных средств и огнестрельного оружия.

Порядок охраны грузов регулируется Положением о порядке охраны грузов и объектов на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

Порядок охраны перевозимых грузов

В соответствии со статьей 17 Устава перечень грузов (за исключением воинских), требующих обязательного сопровождения и охраны в пути следования, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области внутренних дел (МВД России). Охрана таких грузов обеспечивается грузоотправителем, грузополучателем

или уполномоченными ими лицами по договору, в том числе с ведомственной охраной ОАО «РЖД».

В перечень включены грузы, которые требуют повышенного внимания к обеспечению их сохранности (более 50 позиций) и обязательного постоянного сопровождения на весь путь следования одними и теми же проводниками. Например, все наименования изделий трикотажных (код 633), ковров (635), сахара (521), консервов всяких (581) и др. Кроме того, утвержден Перечень грузов, требующих обязательного сменного сопровождения и охраны в пути следования (20 позиций). Например, бензин (211), прокат цветных металлов (332), опасные грузы (все позиции). За последние годы количество охраняемых грузов увеличилось в несколько раз.

Порядок организации сопровождения и охраны грузов, указанных в перечне, устанавливается ОАО «РЖД» и регламентирован в Положении о порядке охраны грузов и объектов на железнодорожном транспорте РФ и в Правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей. Если сопровождение и охрана осуществляются на основе договора с ведомственной охраной ОАО «РЖД», в накладной указывается наименование ведомственной охраны перевозчика и делается запись «Дог. от…….№……».

При оформлении перевозки груза с использованием электронной накладной станция отправления вносит в накладную отметку о том, что груз перевозится в сопровождении ведомственной охраны ОАО «РЖД». По грузам, сопровождение и охрана которых осуществляется на основе договоров, указывается номер и дата заключения договора и код перевозчика, заключившего договор.

В вагонном листе в графе «Примечание» станцией отправления делается отметка «ОХР», а в верхней части лицевой стороны проставляется штемпель «Охрана» с указанием кода станции.

Прием под охрану и сдачу грузополучателю охраняемых вагонов и контейнеров производится по наружному осмотру работниками ведомственной охраны одновременно с работниками станции, осуществляющими прием (сдачу) вагонов и контейнеров. Охрана грузов производится нарядами ведомственной охраны, численный состав которых определяется начальником отряда ведомственной охраны. Обязанности старшего наряда определены в Положении о порядке охраны грузов и объектов на железнодорожном транспорте РФ.

Наряд — это группа (лицо) караульных (караул), назначенная (назначенное) для выполнения поставленной задачи по охране грузов, объектов и других задач, возложенных на подразделения ведомственной охраны ОАО «РЖД». В случае выделения для охраны груза

наряда в составе двух и более работников, один из них назначается старшим наряда. Для усиления охраны грузов и пресечения их хищений применяются служебные собаки, а также подвижные пикеты, дозоры, постоянно действующие оперативные и специализированные группы. Смена нарядов ведомственной охраны производится в установленных местах на станциях формирования поездов, их технического и коммерческого осмотра и смены локомотивных бригад.

На станции погрузки информация о наличии вагонов, платформ с контейнерами, подлежащих сдаче под охрану, передается приемосдатчиком начальнику караула не позднее, чем за один час до приема вагонов под охрану. В ней указывается местонахождение и номера вагонов, коды находящихся в них грузов, фамилия передавшего информацию. В пути следования информация передается оператором СТЦ не позднее, чем за 40 минут до отправления поезда с указанием номера поезда, времени отправления, номеров вагонов и кодов грузов, подлежащих охране. На станции, где нет подразделения ведомственной охраны, информация передается с таким расчетом, чтобы наряд смог прибыть и принять под охрану вагоны, но не менее, чем за один час до отправления поезда. Сведения о приеме под охрану вагонов с грузами регистрируются в книге учета сдачи и приема вагонов с грузами под охрану формы ХУ-3. Прием и сдача охраняемых вагонов нарядами на сменных пунктах производится за время стоянки поезда на станции под расписку в маршруте караула формы ХУ-2.

Вагоны с грузами, подлежащими сопровождению нарядами ведомственной охраны, ставятся в поезд одной группой, при этом вагоны, следующие на одну станцию назначения, не должны разъединяться на всем пути следования.

Наряд ведомственной охраны должен находиться в составе поезда не далее пяти вагонов от охраняемого вагона или группы вагонов. Для проезда наряда может использоваться переходная площадка, специально выделенный вагон или нерабочая кабина локомотива поезда. При организации непрерывной охраны отправительских или технических маршрутов одним караулом от станции отправления до станции назначения может выделяться порожний крытый вагон или пассажирский вагон плацкартного типа.

2.7.5 Розыск грузов

Розыск грузов — одно из оперативных мероприятий по обеспечению сохранности и своевременной доставки грузов. Разыскивают груз, если он не прибыл по назначению в установленный срок доставки или прибыла только часть его, обнаружены перевозочные документы без груза или груз без документов.

Розыск груза, не прибывшего в установленный срок доставки, производит станция назначения. Однако станция, допустившая разъединение груза и документов или документов и груза, также обязана производить розыск и несет за это ответственность в установленном порядке. По претензиям, заявленным к управлению железной дороги о возмещении стоимости не прибывшего груза, розыск производит сама служба грузовой и коммерческой работы дороги назначения. Розыск и установление принадлежности груза, перевозимого повагонной отправкой или в контейнерах, производится с помощью ЭВМ.

Розыск и установление принадлежности бездокументного и не прибывшего в установленный срок груза, перевозимого мелкой отправкой, производится путем переговоров по телефону, подачи телеграмм с отметкой《Розыскная》, посылки письменных запросов. Образцы розыскных телеграмм приведены в Инструкции по розыску грузов на железных дорогах. В розыскных телеграммах указываются дата и обстоятельства, при которых обнаружен груз без документов, род груза, маркировка, а также количество мест и масса груза. Запрос о розыске груза, перевозимого мелкой отправкой, ответ об отправлении, проследовании, сдаче груза или о принимаемых мерах по его розыску, должен быть дан станцией в течение одних суток.

Переписку по розыску грузов, отправляемую станцией, должны подписывать начальник станции или его заместитель. В целях ускорения розыска груза станция, на которой утрачен или реализован груз, обязана дать об этом телеграмму в адрес станции назначения.

Заявление о розыске грузов и запросы других станций о розыске регистрируются в Журнале регистрации заявлений и поступлений розыскных дел (форма ГРУ-4) под порядковым номером. Весь розыскной материал по каждому в отдельности заявлению или запросу комплектуется в дело, на котором проставляется номер Журнала регистрации.

Розыск груза, не прибывшего на станцию назначения в установленный срок доставки

В этом случае розыск производится станцией назначения по письменному заявлению грузополучателя или грузоотправителя. В подтверждении обоснованности требования о розыске груза грузополучатель обязан представить начальнику станции назначения квитанцию в приеме груза, а при отсутствии квитанции — один из следующих документов: счет-фактуру поставщика или копию; документ поставщика, заменяющий счет-фактуру и

справку станции погрузки или порта об отправлении груза, если указанные документы имеют все данные об отправке. Прежде чем приступить к розыску груза, не прибывшего в установленный срок, станция назначения обязана уточнить, не прибыл ли груз по основному или досылочному документу, проверить записи в Книге бездокументных грузов и хранящиеся на складах бездокументные или задержанные грузы; выяснить, не прибыл ли груз на другие станции узла; проверить, не поступило ли с другой станции розыскной переписки. Если будет установлено, что груз не прибыл и в розыскной переписке о нем нет никаких данных, станция должна завести розыскное дело. Неприбытие груза в установленный срок доставки станция обязана удостоверить отметкой《Груз не прибыл》в предъявленной грузоотправителем подлинной квитанции о приеме груза или в других представленных документах, заверить отметку календарным штемпелем и подписью начальника станции, возвратить заверенный документ заявителю и организовать розыск.

Для повагонных отправок и контейнеров станция обязана в течение 12 ч составить сообщение № 3297 для передачи сведений в ДВЦ. Пример заполнения этого сообщения приведен в Инструкции по розыску грузов на железных дорогах. Для мелких отправок станция обязана немедленно послать розыскную телеграмму на станцию отправления, чтобы выяснить, когда отправлен груз.

На запрос станции назначения об отправлении груза мелкой отправкой станция отправления в суточный срок устанавливает и сообщает дату отправления груза, номер вагона, в котором отправлен груз, и станцию сортировки сборного вагона.

В тех случаях, когда из полученных ответов будет установлено, что разыскиваемый груз отправлен со станции отправления, станция назначения должна дать телеграмму на станцию сортировки груза. Станция сортировки сборного вагона сообщает станции назначения дату отправления мелкой отправки после сортировки, номер вагона и станцию следующей сортировки или назначения.

Телеграмма о дальнейшем розыске груза дается станцией назначения на следующую станцию сортировки сборного вагона и т.д. Если будет установлено, что разыскиваемый сборный вагон не прибывал на станцию сортировки, телеграмма дается на станцию предыдущей сортировки с требованием указать номер поезда, его индекс, время отправления и станцию расформирования поезда.

Если из ответов будет установлено, что разыскиваемый вагон не прибывал на станцию расформирования поезда, станция назначения дает телеграмму службе грузовой и коммерческой работы дороги, на которой расформирован поезд. Служба грузовой и коммерческой работы в трехсуточный срок обязана доказать сдачу груза на соседнюю

дорогу или установить местонахождение груза на своей дороге и сообщить об этом станции назначения.

По прибытии разыскиваемого груза мелкой отправкой на станцию назначения эта станция обязана в течение суток уведомить о прекращении розыска станцию и службу грузовой и коммерческой работы той дороги, которой был адресован последний запрос, а для повагонных и контейнерных отправок в течение 12 часов составить и передать сообщение на отмену розыска в ДВЦ.

2.7.6 Претензии и иски

Претензия — это требование грузоотправителя или грузополучателя к перевозчику о возмещении убытков и уплате штрафов за невыполнение обязательств по перевозке. В соответствии со статьей 120 Устава до предъявления к перевозчику иска, связанного с осуществлением перевозок груза, к перевозчику обязательно предъявляется претензия. Обязательный претензионный порядок установлен для всех грузоотправителей (грузополучателей). Несоблюдение претензионного порядка разрешения спора, вытекающего из перевозки груза, лишает грузоотправителя (грузополучателя) возможности взыскания с перевозчика ущерба, штрафа. Арбитражный суд оставляет иск без рассмотрения, если истцом не соблюден претензионный порядок урегулирования спора с перевозчиком. Претензия предъявляется в письменной форме правомочным лицом в строго определенные сроки с приложением подтверждающих претензионное требование документов.

Перечень подразделений перевозчика, в функциональные обязанности которых входит рассмотрение претензий, устанавливается перевозчиком с указанием их юридических адресов и доводится до сведения грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования и других физических и юридических лиц, пользующихся услугами железнодорожного транспорта общего пользования.

Право на предъявление претензий и исков

Правом на предъявление претензий обладает грузополучатель или грузоотправитель, а в отдельных случаях владелец железнодорожного пути необщего пользования. Право на предъявление претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов, предоставляется также страховщику, который выплатит страховое возмещение грузоотправителю, грузополучателю в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке.

Грузоотправитель, грузополучатель могут передавать свои права на предъявление претензий и исков перевозчику, иным юридическим или физическим лицам посредством надлежащего оформления договора поручения (ст. 971 ГК) или доверенности (ст. 185 ГК). Представитель (поверенный) предъявляет претензию (иск) от имени грузоотправителя (грузополучателя). К претензии, кроме обосновывающих ее документов, представитель (поверенный) должен приложить надлежаще оформленную доверенность или договор поручения. К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие предъявленное заявителем претензионное требование. Эти документы в отношении каждого вида претензий указаны в статье 120 Устава и Правилах предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным

транспортом. Отсутствие таких документов дает возможность перевозчику не рассматривать заявленную претензию по существу.

В случае утраты груза к претензии прилагается квитанция о приеме груза, а в случае утраты грузобагажа — грузобагажная квитанция о приеме грузобагажа с отметкой станции назначения о неприбытии груза, грузобагажа, а также документ, подтверждающий факт и размер причиненного заявителю претензии ущерба, удостоверяющий количество и действительную стоимость груза.

Претензия о недостаче, повреждении (порче) груза должна быть обоснована железнодорожной накладной и коммерческим актом (документом об обжаловании отказа перевозчика в составлении коммерческого акта), а также документ, подтверждающий факт причиненного ущерба, удостоверяющий количество и действительную стоимость недостающих поврежденных грузов, деталей, запчастей.

Претензии в случае уплаты штрафов за задержку подачи и уборки вагонов, возврата провозных платежей, платы за пользование вагонами, сборов за подачу и уборку вагонов, платы за пользование контейнерами должны быть обоснованы документами в зависимости от оснований, по которым они взысканы (ведомости подачи и уборки вагонов, накладные, квитанции о приеме груза, акты общей формы и др.). В случае просрочки доставки груза к претензии прилагается подлинная железнодорожная накладная, а в случае задержки выдачи груза —дополнительно акт общей формы. Претензия о возврате штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов или за неподачу вагонов (контейнеров) для ее выполнения обосновывается учетной карточкой, выданной станцией, документами, подтверждающими внесение платежей, актом общей формы, составленным при отказе одной из сторон подписать учетную карточку. К претензии об уплате штрафа за занятие перевозчиком вагонов, контейнеров без согласия их владельцев должны быть приложены документы, подтверждающие этот факт. Ими, в частности, являются подлинные накладные или грузовые квитанции; акт общей формы, заявления о розыске и другие доказательства; расчет суммы штрафа. Претензию к перевозчику в случае взыскания штрафа и убытков, утраты или повреждения вагонов, контейнеров следует обосновать выданным перевозчиком актом общей формы, актом о повреждении вагонов, контейнеров, техническим актом, расчетом убытка, документом, подтверждающим принадлежность вагона (контейнера) и его остаточную стоимость.

Предъявление и рассмотрение претензий

Порядок предъявления претензий к перевозчику предусмотрен Правилами предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом. В соответствии с Правилами претензии о

возмещении за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза должны предъявляться по каждой отправке в отдельности. Однако по однородным грузам, погруженным на одной станции одним грузоотправителем на одну станцию в адрес одного грузополучателя, допускается предъявление претензии по этому основанию на группу отправок, по которым был составлен один коммерческий акт. Если коммерческий акт составлен на маршрутную или групповую отправку, то претензию можно предъявить на количество вагонов, указанных в акте.

В претензии следует указывать: наименование заявителя, а для юридических лиц данные свидетельства о регистрации в качестве юридического лица, юридический адрес и банковские реквизиты заявителя; основание для предъявления претензии (полная или частичная утрата груза, недостача, повреждение, просрочка в доставке и другие причины); сумму претензии; перечень документов, прилагаемых к претензии. Для физических лиц указываются данные документа, удостоверяющего личность и адрес, по которому следует направлять ответ на претензию. Претензии подписываются грузоотправителем или уполномоченными ими лицами. В претензии на перевозку грузов, оформленных электронной накладной, кроме вышеуказанных сведений (если грузоотправителю была отдана квитанция в электронном виде) указываются номер отправки, код электронного сообщения, подтверждающий прием (с нулевым кодом приема), регистрационный номер и дата приема электронного сообщения. И дополнительно (в случае выдачи грузоотправителю электронной накладной) электронное сообщение о раскредитовании электронной накладной. В соответствии со статьей 122 Устава претензии, возникшие в связи с осуществлением перевозки грузов или грузобагажа, предъявляются к перевозчику.

Претензии, возникшие в связи с осуществлением перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, предъявляются:

– к перевозчику, если конечным пунктом перевозки грузов является железнодорожная станция;

– к соответствующей организации транспорта другого вида, которая обслуживает конечный пункт перевозки грузов или в ведении которой находится данный пункт.

Статьей 123 Устава установлено, что претензии к перевозчику могут быть предъявлены в течение 6 месяцев, претензии в отношении штрафов и пеней — в течение 45 дней. Для соблюдения сроков предъявления претензий необходимо правильно определить момент, с которого начинается исчисление этих сроков. В статье 123 Устава в зависимости от основания, по которому предъявляется претензия, установлен порядок исчисления этих сроков.

В соответствии со статьей 124 Устава перевозчик обязан рассмотреть претензию и о результатах рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней со дня ее получения. Дата получения претензии подтверждается календарным почтовым штемпелем на конверте (при пересылке по почте) или распиской получателя (при сдаче непосредственно подразделению перевозчика). Перевозчик может удовлетворить претензию полностью или частично либо отклонить ее. При отклонении претензии или ее частичном удовлетворении перевозчик в письменном уведомлении должен указать основания принятого им решения со ссылкой на соответствующую статью Устава. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю. Уведомление перевозчика подписывается уполномоченным им лицом. Перевозчик, удовлетворяя претензию полностью или частично, должен перечислить заявителю признанную сумму.

Если при рассмотрении претензии будет установлено, что страховая компания частично возместила ущерб от несохранной перевозки грузов заявителю претензии, то перевозчик возмещает ущерб в размере действительной стоимости утраченного, недостающего, поврежденного (испорченного) груза с учетом суммы, полученной заявителем претензии от страховой компании.

Предъявление и рассмотрение исков

Иск — обращение в суд, арбитраж или третейский суд за защитой своего нарушенного, оспариваемого права или охраняемого законом интереса.

В соответствии со статьей 125 Устава иски к перевозчику, возникшие в связи с осуществлением перевозки грузов багажа и грузобагажа, могут быть предъявлены в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо в случае неполучения от пере-возчика ответа в течение 30 дней со дня получения претензии. Иски предъявляются в соответствии с установленной подведомственностью в суд общей юрисдикции или арбитражный суд, в течение одного года со дня наступления событий, послуживших основанием для предъявления претензий. Таким образом, исчисление начального момента истечения срока исковой давности совпадает с начальным моментом исчисления претензионного срока. Граждане должны предъявлять иски к перевозчику в суды общей юрисдикции. Согласно статье 22 Арбитражного процессуального кодекса РФ юридические лица и граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица и имеющие статус индивидуального предпринимателя, приобретенный в установленном законом порядке, обращаются с исками к перевозчику в арбитражный суд. На основании статьи 23 ГК Российской Федерации глава крестьянского (фермерского) хозяйства, осуществляющий свою деятельность без образования

юридического лица, с момента регистрации указанного хозяйства должен обращаться с иском к перевозчику в арбитражный суд.

В случае рассмотрения претензии в установленный срок или ранее установленного срока заявитель вправе обратиться с иском сразу же после получения письменного уведомления перевозчика. Если уведомление от перевозчика не получено в течение 30 дней со дня получения претензии, заявитель может обратиться с иском по истечении установленного на уведомлении срока.

В соответствии со статьей 126 Устава иски перевозчика к пассажирам, грузоотправителям, грузополучателям, другим организациям, возникшие в связи с осуществлением перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, могут быть предъявлены в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в суд, арбитражный суд в течение одного года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления таких исков. Перевозчик предъявляет иск в арбитражный суд по месту нахождения ответчика, если последний является юридическим лицом или гражданином, осуществляющим предпринимательскую деятельность без образования юридического лица и имеющим статус индивидуального предпринимателя.

2.7.7 Контрольно-ревизионная работа

Для осуществления контроля за состоянием грузовой и коммерческой работы железнодорожной станции и других предприятий перевозчика назначается старший коммерческий ревизор и участковые коммерческие ревизоры.

Границы ревизорских участков на отделении устанавливаются приказом начальника отделения исходя из норм проведения ревизий и проверок, а также объемов грузовой работы станций.

Коммерческие ревизоры обязаны проводить ревизии и проверки по выполнению работниками станций, дистанций погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, контейнерных пунктов, городских товарных станций, грузоотправителями и грузополучателями требований Устава, Правил перевозок грузов, Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, приказов и указаний ОАО «РЖД», подразделений перевозчика по перевозкам грузов, применению грузовых тарифов, соблюдению порядка выполнения грузовых и коммерческих операций, ведению технической и отчетной документации, а также контролировать правильность оформления перевозочных документов. Коммерческие ревизоры осуществляют контроль за обеспечением безопасности движения поездов, сохранностью перевозимых грузов, вагонов, контейнеров, повышением доходности перевозчика от грузовых перевозок, полнотой взыскания сборов, штрафов, договорных тарифов, платежей и сборов.

Коммерческие ревизоры систематически проверяют состояние технической учебы коммерческих работников, участвуют в проведении технических занятий с работниками станций, участвуют в работе комиссии по периодической проверке знаний работников железнодорожного транспорта, а также принимают экзамены по знанию Технических условий работниками предприятий-грузоотправителей, ответственных за погрузку и крепление грузов в открытом подвижном составе. Материалы ревизий и проверок обобщаются, и на основе их анализа разрабатываются конкретные предложения и указания по устранению и предупреждению выявленных недостатков. Ревизионная работа на станциях и предприятиях, на которых производятся операции по перевозкам грузов, осуществляется путем проведения полных и частичных ревизий и внезапных проверок в соответствии с планом работы. Станции с большим объемом работы подвергаются комплексным ревизиям с привлечением представителей соответствующих отделов отделения дороги.

Старший коммерческий ревизор, коммерческие ревизоры, ревизоры хладотранспорта, ревизоры-мастера весового хозяйства проводят ревизии и целевые проверки конкретных вопросов по годовому плану (с разбивкой по месяцам), который

утверждается начальником ДЦС. Месячные планы целевых и внезапных проверок составляются старшим коммерческим ревизором и утверждаются начальником отдела грузовой и коммерческой работы ДЦС.

Планы ревизионной работы разрабатываются с таким расчетом, чтобы в течение года были подвергнуты проверке все станции, открытые для грузовых операций.

Станции с большим объемом работы по отдельным вопросам грузовой и коммерческой работы должны проверяться ежеквартально.

Проведение и оформление результатов ревизий

Для проведения ревизий крупных станций старший коммерческий ревизор и старший ревизор по контролю доходов организуют бригаду, в состав которой включаются работники отдела грузовой и коммерческой работы, при необходимости других отделов, а также ревизоры: коммерческие, хладотранспорта, весового хозяйства. При ревизии проверяются все операции, связанные с выполнением принятых заявок на перевозку грузов, с переработкой, хранением, взвешиванием, выдачей, перевозкой грузов, оформлением документов, ведением грузовой, коммерческой, отчетной и другой документации.

Ревизия или проверка могут быть начаты в любое время суток. Перед началом ревизии или проверки ставятся в известность начальник станции (предприятия) или заместитель. О проведении внезапных проверок ревизор может ставить в известность указанных лиц в процессе проверки. Присутствие руководителя при ревизии необязательно, но постоянно должен присутствовать опытный работник станции (предприятия), который может давать необходимые пояснения по ходу работы бригады. Начальник станции (предприятия) или его заместитель приглашаются по мере надобности для выяснения отдельных вопросов, а также при обнаружении серьезных недостатков, злоупотреблений. Результат ревизии (проверки) оформляется актом или справкой. Акт (справка) должен быть объективным и кратким с указанием обнаруженных недостатков, нарушений. Цифровые данные излагаются в приложении. При изложении фактов неудовлетворительной организации работы, нарушений, злоупотреблений указывается точное наименование проверяемых объектов, документов, операций, фамилии и должности виновных. В акте должны быть даны предложения по устранению вскрытых ревизией или проверкой недостатков с указанием сроков их устранения и конкретных исполнителей. В конце акта отмечается выполнение (невыполнение) предложений и указаний, зафиксированных в актах предыдущих ревизий и проверок. Акт должен быть подписан ревизором, начальником станции (проверяемого предприятия) или его заместителем и другими должностными лицами, присутствующими при проверке. Результаты ревизий и проверок сообщаются причастным работникам проверяемой станции (предприятия).

При необходимости ревизор обязан по материалам ревизии потребовать письменные объяснения от руководителей и виновных лиц. Акт (справка) составляется в четырех экземплярах, из которых первый с заключением ревизора, объяснениями виновных и всеми приложениями представляется начальнику отдела грузовой и коммерческой работы, второй вручается начальнику станции (руководителю предприятия) под расписку в первом экземпляре, третий вручается финансовому отделу, а четвертый хранится в делах коммерческого ревизора. Начальнику станции (предприятия), кроме того, вручаются предложения ревизора по улучшению работы, изложенные в виде конкретных практических мероприятий.

По каждому акту ревизор представляет начальнику отдела грузовой и коммерческой работы заключение, в котором указывается, улучшилась ли работа с момента предыдущей ревизии при проверке, в чем выражаются основные недостатки, причины их возникновения, кто виновен в том, что эти недостатки не устранены.

Независимо от содержания акта все нарушения, отмеченные при ревизии или проверке, должны быть кратко записаны в Книгу ревизорских указаний (форма ГУ-75).
Результаты ревизий в течение 20 дней должны быть рассмотрены начальником отделения дороги или его заместителем. Результаты проверок должны быть рассмотрены в течение 10 дней на станциях, а при необходимости, в ДЦС.

Список используемых источников:

Основные источники:

1. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : ФЗ РФ от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 28.02.2023). - Текст : электронный // КонсультантПлюс - URL : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/

2. Клименко, Е. Н. Обеспечение грузовых перевозок на железнодорожном транспорте : учебное пособие для техникумов и колледжей ж-д транспорта / Е. Н. Клименко. - Москва : ФГБУ ДПО «УМЦ ЖДТ», 2017. - 125 с - URL: https://umczdt.ru/read/39296/?page

Дополнительные источники:

3. Технология грузовой и коммерческой работы в железнодорожных перевозках грузов : учебное пособие / составители А. Ю. Костенко [и др.]. - Хабаровск : ДВГУПС, 2019. - 110 с. - Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. - URL: https://e.lanbook.com/book/179420. - Режим доступа: для авториз. пользователей.

4. Комаров, А. В. Транспортное обслуживание и экспедирование грузовых перевозок : учебное пособие / А. В. Комаров. - Иркутск : ИрГУПС, 2017. - 112 с. - Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. - URL: https://e.lanbook.com/book/134689. - Режим доступа: для авториз. пользователей.

5. Технология грузовой и коммерческой работы в железнодорожных перевозках грузов : учебное пособие / составители А. Ю. Костенко [и др.]. - Хабаровск : ДВГУПС, 2019. - 110 с. - Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. - URL: https://e.lanbook.com/book/179420. - Режим доступа: для авториз. пользователей.

6. Феофилов, А. Н. Оптимальное управление парком грузовых вагонов в системе железнодорожного транспортного обслуживания : монография / А. Н. Феофилов. - Москва : УМЦ ЖДТ, 2017. - 276 с. - URL:: https://umczdt.ru/read/62159/?page=1

7. Тарифное руководство № 1. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами: Прейскурант № 10-01. Ч. 1 и 2 : Постановление ФЭК России от 17.06.2003 № 47-т/5 (ред. от 11.11.2022). - Текст : электронный // КонсультантПлюс

8. Тарифное руководство № 2. Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта : Постановление ФЭК России от 19.06.2002 № 35/12 (ред. от 29.04.2015, с изм. от 10.12.2015). - Текст : электронный // КонсультантПлюс

9. Тарифное руководство № 3. Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте :

Постановление ФЭК РФ от 19.06.2002 № 35/15 (ред. от 10.06.2009, с изм. от 10.12.2015) - Текст : электронный // КонсультантПлюс

10. Тарифное руководство № 4. Книга 1. Тарифные расстояния между станциями на участках железных дорог : утв. Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (ред. от 25.01.2016) - Текст : электронный // КонсультантПлюс

11. Тарифное руководство № 4. Книга 2. Ч 1. Алфавитный список железнодорожных станций : утв. Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (ред. от 25.01.2016) - Текст : электронный // КонсультантПлюс

12. Тарифное руководство № 4. Книга 2. Ч 2. Алфавитный список пассажирских остановочных пунктов и платформ : утв. Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (ред. от 25.01.2016) - Текст : электронный // КонсультантПлюс

13. Тарифное руководство № 4. Книга 3. Тарифные расстояния между транзитными пунктами железных дорог федерального железнодорожного транспорта: Приказ МПС РФ от 15.07.2003 № 55 (ред. от 18.06.2012) - Текст : электронный // КонсультантПлюс

14. Типовая должностная инструкция приемосдатчика груза и багажа ОАО «РЖД» : Распоряжение ОАО «РЖД» от 15.02.2005 г. № 198р - Текст : электронный // КонсультантПлюс

Инструкция по ведению на станциях коммерческой отчетности при грузовых перевозках ОАО «РЖД» : утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 01.03.2007 № 333р (ред. от 13.04.2017, с изм. от 04.05.2022) - Текст : электронный // КонсультантПлюс