

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

И. А. ЕЛОВОЙ, М. М. КОЛОС, А. А. КУХАРЧИК

Кафедра «Управление грузовой и коммерческой работой»

УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВОЙ И КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТОЙ

Часть I

*Допущено Министерством образования Республики Беларусь в качестве
учебного пособия для студентов учреждений высшего образования
по специальности «Организация перевозок и управление
на железнодорожном транспорте»*

Гомель 2018

УДК 656.2.01 (075.8)
ББК 39.28
Е53

Р е ц е н з е н т ы: заместитель генерального директора БелНИИТ «Транстехника» магистр экон. наук *П. В. Божанов*; доцент кафедры «Экономика и логистика» канд. техн. наук *Т. В. Пильгун* (БНТУ).

Еловой, И. А.

Е53 Управление грузовой и коммерческой работой : учеб. пособие. В 3 ч. Ч. I / И. А. Еловой, М. М. Колос, А. А. Кухарчик; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 211 с.
ISBN 978-985-554-725-0 (ч. I)

Рассмотрены вопросы управления грузовыми и коммерческими операциями на железнодорожных станциях отправления и назначения, а также в пути следования. Приведены основные положения нормативных правовых актов, эксплуатационные характеристики вагонов грузового парка и инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для выполнения начально-конечных операций.

Предназначено для студентов специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте».

УДК 656.2.01 (075.8)
ББК 39.28

ISBN 978-985-554-725-0 (ч. I)
ISBN 978-985-554-745-8

© Еловой И. А., Колос М. М., Кухарчик А. А., 2018
© Оформление. БелГУТ, 2018

ВВЕДЕНИЕ

Деятельность железнодорожного транспорта в области управления грузовой и коммерческой работой в условиях глобализации мировой экономики, научно-технического процесса и интеграционных процессов на евразийском пространстве претерпевает значительные изменения. Это связано с тем, что работники грузового хозяйства наряду с комплексом задач, решаемых по совершенствованию внутренней деятельности железнодорожного транспорта, обеспечивают взаимодействие с физическими и юридическими лицами, пользующимися услугами железнодорожного транспорта для перевозки грузов.

Железнодорожный транспорт в Республике Беларусь имеет исключительно важное значение в жизнеобеспечении многоотраслевой экономики и реализации социально-значимых услуг по перевозке пассажиров. Роль и значение железнодорожного транспорта в экономике и социальной сфере определяются сравнительно низкой себестоимостью, массовостью, универсальностью, регулярностью и надежностью перевозок.

В современных условиях технологическая устойчивость железнодорожного транспорта определяется технологией организации и управления перевозочным процессом, выполнением начальных и конечных операций. Это сфера деятельности структур железнодорожного транспорта, занимающихся грузовой и коммерческой работой и транспортным обслуживанием грузо-владельцев.

В учебном пособии рассмотрены основные положения, условия и технология выполнения грузовых и коммерческих операций на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования.

Служит основой для получения глубоких и всесторонних знаний по специальности с учетом новой эксплуатационной модели управления перевозочным процессом.

ТЕРМИНЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В УЧЕБНОМ ПОСОБИИ

В понимании грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте в настоящем пособии используются следующие термины.

Вагоны, контейнеры грузоотправителей, грузополучателей – вагоны, контейнеры, принадлежащие грузоотправителям, грузополучателям на праве собственности или на ином законном основании, в том числе переданные им в пользование иными юридическими лицами.

Вагоны, контейнеры перевозчика – вагоны, контейнеры, принадлежащие перевозчику на праве собственности, праве хозяйственного ведения, оперативного управления либо на ином законном основании, в том числе вагоны, контейнеры перевозчиков другого государства, и зарегистрированные в таком качестве в установленном порядке.

Владелец инфраструктуры – государственное объединение «Белорусская железная дорога», а также организации, входящие в её состав, за которыми инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования закрепляется на праве хозяйственного ведения.

Внутриреспубликанское сообщение – перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования в пределах территории Республики Беларусь.

Груз – материальные ценности (изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления и др.), принятые для доставки железнодорожным транспортом общего пользования в пункт назначения по договору перевозки, в том числе вагон в качестве транспортного средства, не принадлежащий перевозчику, и другие объекты, принимаемые к перевозке с оформлением договора перевозки.

Грузовой терминал (грузовой железнодорожный терминал) – комплекс устройств, расположенных в местах общего пользования железнодорожных станций и предназначенных для обеспечения выполнения грузовых операций при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Грузоотправитель (отправитель) – физическое или юридическое лицо, осуществляющее отправление груза, багажа, грузобагажа и указанное в перевозочных документах.

Грузополучатель (получатель) – физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза, багажа, грузобагажа и указанное в перевозочных документах.

Доступ к услугам инфраструктуры – возможность получения услуг, оказываемых с использованием инфраструктуры.

Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования – технический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования, железнодорожные станции, иные сооружения и устройства, обеспечивающие функционирование этого комплекса, с использованием которого перевозчики осуществляют перевозки грузов.

Железнодорожные пути необщего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания отдельных потребителей на договорных началах или выполнения работ для собственных нужд их владельца.

Железнодорожные пути общего пользования – железнодорожные пути, расположенные на территории железнодорожных станций и (или) соединяющие такие станции, предназначенные для бесперебойной деятельности железнодорожного транспорта общего пользования.

Национальный (общесетевой) перевозчик – перевозчик, осуществляющий деятельность по перевозкам пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования и обеспечивающий реализацию плана формирования поездов на всей инфраструктуре, в том числе по специальным и воинским железнодорожным перевозкам.

Перевозочный документ – документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза (транспортная железнодорожная накладная) или удостоверяющий заключение договора перевозки пассажира, багажа, грузобагажа (проездной документ (билет), багажная квитанция, грузобагажная квитанция, иной документ).

Перевозчик – организация железнодорожного транспорта общего пользования, осуществляющая деятельность по перевозкам пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа на основании договора перевозки.

Пользователь услугами железнодорожного транспорта – пассажир, грузоотправитель, грузополучатель либо иное физическое или юридическое лицо, пользующееся услугами (работами), оказываемыми организациями Белорусской железной дороги.

Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования – нормативные правовые акты, содержащие обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктуры, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц условия перевозок грузов с учетом их особенностей в целях обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности грузов и транспортных средств

железнодорожного транспорта, контейнеров с учетом экологической безопасности.

Специализированные вагоны – вагоны разных типов, имеющие специальную конструкцию и предназначенные для перевозки одной или нескольких групп грузов (цистерны, хопперы, минераловозы, бункерные полувагоны, рефрижераторные вагоны и др.).

Универсальные вагоны – вагоны основных типов, предназначенные для перевозки разных по свойствам грузов (крытые, полувагоны и платформы).

Услуги инфраструктуры – услуги железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые с использованием инфраструктуры для организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, а также иные услуги, связанные с перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования.

1 СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ «УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВОЙ И КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТОЙ»

1.1 Техническая и коммерческая эксплуатация, их значение в организации перевозочного процесса

Процесс перевозки грузов связан с перемещением груза от станции погрузки к станции выгрузки. Перевозки грузов обуславливаются необходимостью продолжения и завершения процесса производства продуктов промышленности и сельского хозяйства в сфере обращения, после чего они становятся готовыми к потреблению. В большинстве случаев в перемещении груза участвует несколько видов транспорта: автомобильный, железнодорожный общего пользования, железнодорожный необщего пользования и другие. При передаче продукции перевозчику для доставки потребителю происходит важный юридический акт – продукция превращается в груз.

Перевозочный процесс – совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования. Перевозочный процесс осуществляется между железнодорожными станциями с использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта. Он связан с выполнением постоянно повторяющихся операций: приём груза к отправлению; маневровые передвижения, связанные с подачей вагонов под погрузку и погрузка груза в вагоны; маневровая работа, связанная с их уборкой, формирование поездов и подготовка их к отправлению; движение поездов от станции отправления до станции назначения; расформирование и формирование поездов в пути следования; расформирование поездов на станции назначения; маневровая работа по подаче вагонов к месту выгрузки; выгрузка и выдача груза грузополучателю и т. д. Перевозочный процесс сопровождается массовой передачей, приёмом и переработкой информации об указанных операциях. При смешанных перевозках производится перегрузка с одного вида транспорта на другой.

Все операции перевозочного процесса должны выполняться рациональным способом с наилучшим использованием транспортных средств и инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, а также с наименьшими эксплуатационными затратами.

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, перевалка грузов с одного вида транспорта на другой, перемещение грузов внутри складов для проверки его наличия или массы (перевеска) и др.

В перевозочном процессе выделяют техническую и коммерческую эксплуатацию железнодорожного транспорта (рисунок 1.1).

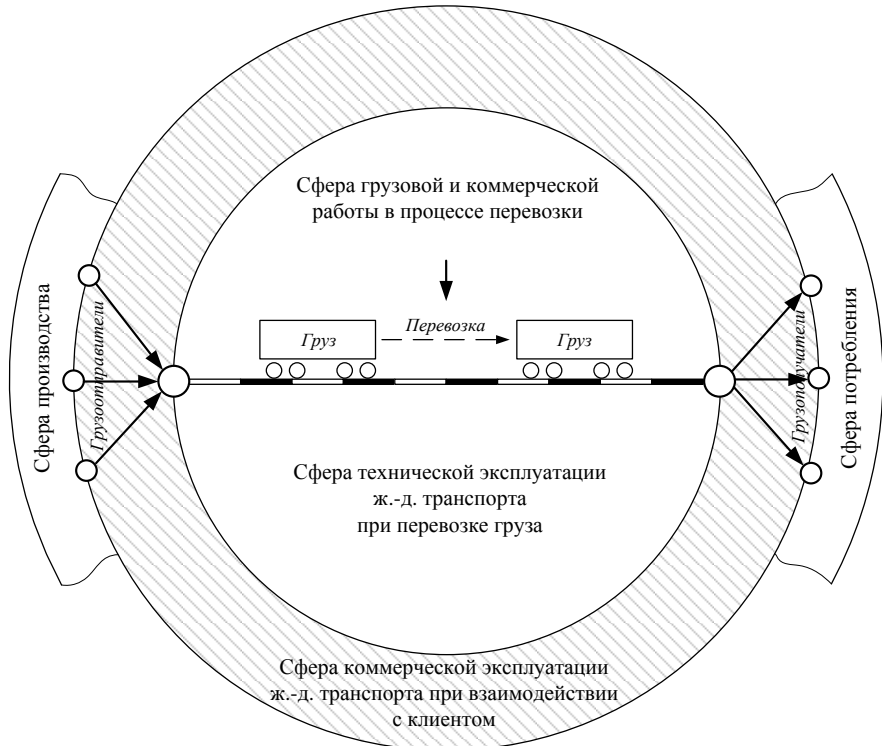


Рисунок 1.1 – Сферы технической и коммерческой эксплуатации железнодорожного транспорта

Коммерческая операция включает составление, обработку перевозочных и передаточных документов, оформление учетно-отчетной документации, взыскание плат за перевозку грузов и другие транспортные работы и услуги. 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 и договорного делопроизводства.

ства, опубликование сборников правил перевозок и тарифов, ведение книг конвенционных запрещений. Коммерческими операциями являются также взвешивание грузов, пломбирование вагонов и контейнеров, составление и обеспечение сохранности перевозочной документации и т. п.

Техническая эксплуатация регламентирует внутреннюю деятельность железнодорожного транспорта, которую осуществляют его работники без участия грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров. В сферу технической эксплуатации входят обеспечение безопасности движения поездов и маневровой работы, разработка и исполнение графика движения поездов, организация вагонопотоков (план формирования поездов), техническое нормирование эксплуатационной работы, использование локомотивов и вагонов и др.

Нормы и положения технической эксплуатации изложены в Правилах технической эксплуатации Белорусской железной дороги [16], а также в Инструкциях по движению поездов и маневровой работе [17], по сигнализации [18] и др.

Коммерческая эксплуатация определяет внешние связи Белорусской железной дороги как перевозчика с пользователями её услугами. В сферу деятельности коммерческой эксплуатации входят согласование перевозок грузов, приём грузов к перевозке от грузоотправителей и выдача их грузополучателям, документальное оформление перевозок грузов, хранение, погрузка и выгрузка грузов, механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ, разработка правил и условий перевозок, организация пакетных, контейнерных и интермодальных перевозок, тарифы и расчеты за перевозки, обеспечение сохранности грузов, эксплуатация складского и вехового хозяйства, транспортно-экспедиционное обслуживание, договорное делопроизводство, взаимодействие с другими видами транспорта, организация контрольно-ревизионной работы и т. д. К коммерческой эксплуатации также относится организация перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

Правовой основой коммерческой эксплуатации являются Гражданский кодекс Республики Беларусь, Закон о железнодорожном транспорте, Устав железнодорожного транспорта общего пользования (УЖТ), Правила перевозок грузов и другие нормативные правовые акты. В международных сообщениях правовой основой являются международные договоры, к которым присоединилась Республика Беларусь. Например, Соглашение о международном грузовом железнодорожном сообщении (СМГС).

Коммерческая эксплуатация связана с терминальным (грузовым) хозяйством и коммерческой работой.

Основным содержанием грузовой и коммерческой работы является:

– прием месячных и дополнительных заявок на перевозку грузов, их согласование и утверждение;

- прием грузов к перевозке от грузоотправителей и выдача их грузополучателям;
- оформление перевозочных и передаточных документов;
- механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ;
- расчет и взыскание провозных плат за перевозку грузов и другие транспортные работы, услуги на основе действующих тарифов;
- обеспечение сохранности перевозимых грузов;
- транспортно-экспедиционное обслуживание грузовладельцев;
- обслуживание железнодорожных путей необщего пользования;
- организация контрольно-ревизионной работы;
- обеспечение безопасности движения поездов, охраны грузов и окружающей среды при выполнении грузовых и коммерческих операций на станциях отправления и назначения, а также в пути следования груза;
- автоматизация управления грузовой и коммерческой работой, внедрение информационных технологий в этой сфере;
- взаимодействие с таможенными и другими государственными органами при перевозке экспортно-импортных и транзитных грузов.

Следовательно, главной задачей коммерческой эксплуатации является *обеспечение безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, а также их своевременная доставка из пунктов отправления в пункты назначения.*

1.2 Структура управления грузовой и коммерческой работой на Белорусской железной дороге. Задачи в области грузовой и коммерческой работы

Управление железнодорожным транспортом общего пользования в Республике Беларусь характеризуется централизацией. Оно построено по территориально-производственному принципу. Регулирование деятельности транспортного комплекса осуществляется Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и иными уполномоченными государственными органами и организациями.

Общее руководство деятельностью железнодорожного транспорта общего пользования в Республике Беларусь осуществляется управлением Белорусской железной дорогой, которое является головным подразделением государственного объединения «Белорусская железная дорога» (рисунок 1.2). Управление Белорусской железной дороги имеет в своем составе службы и отделы. Белорусская железная дорога состоит из шести отделений: Минское (НОД-1), Барановичское (НОД-2), Брестское (НОД-3), Гомельское (НОД-4), Могилевское (НОД-5) и Витебское (НОД-6).

Отделение железной дороги во главе с начальником отделения (НОД) осуществляет руководство производственно-хозяйственной деятельностью всех линейных организаций, находящихся в границах отделения: станций, локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, сигнализации и связи, гражданских сооружений и др. В составе отделения дороги имеются отраслевые подразделения.

Все линейные организации в своей эксплуатационной деятельности подчиняются соответствующим подразделениям отделения дороги, а через них – соответствующим подразделениям управления Белорусской железной дороги.

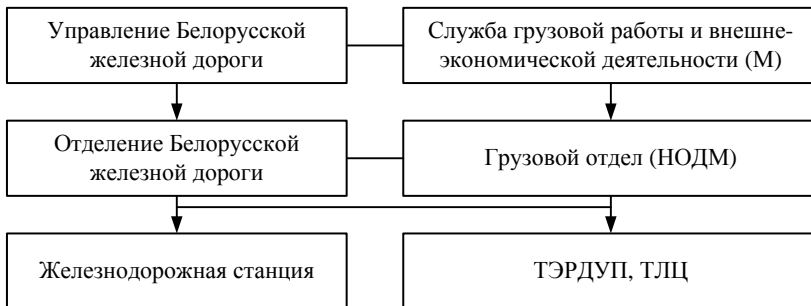


Рисунок 1.2 – Структура управления грузовой и коммерческой работой на Белорусской железной дороге

Общее руководство грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте общего пользования осуществляется службой грузовой работы и внешнеэкономической деятельности (М). В составе службы имеются: отделы планирования и согласования перевозок грузов, терминального хозяйства и информационного технологического обеспечения грузовых перевозок, организации коммерческой работы и условий перевозок, актово-претензионный, международных перевозок и договоров, экспортно-импортных и внутривеспубликанских перевозок, транзитных перевозок, тарифов.

Погрузку-выгрузку грузов в местах общего пользования обеспечивают транспортно-логистические центры (ТЛЦ) или транспортно-экспедиционные предприятия (ТЭП). На крупных грузовых станциях эти предприятия имеют свои производственные участки.

Для контроля за состоянием грузовой и коммерческой работы создан ревизорский аппарат: в службе грузовой и коммерческой работы – дорожный коммерческий ревизор, а в грузовом отделе отделения железной дороги – старший коммерческий и участковые коммерческие ревизоры.

Грузовой и коммерческой работой на станции руководит начальник станции (ДС). На крупных грузовых станциях эта работа возлагается на заместителя начальника станции по грузовой работе (ДСМ). Непосредствен-

ное руководство грузовой и коммерческой работой в местах общего пользования осуществляется заведующим грузовым терминалом (районом). На складах, грузовых платформах, контейнерных площадках выполнением этих операций руководят заведующие этими подразделениями или старшие приемосдатчики. В зависимости от объема и характера грузовой и коммерческой работы устанавливаются должности заведующих товарной конторой, бюро по розыску грузов, старшие товарные кассиры, коммерческие агенты, агенты по розыску грузов, приемосдатчики груза, приемщики поездов и другие должности.

В основу развития грузовых перевозок заложены новые технологии перевозочного процесса, обеспечивающие минимизацию затрат на перевозки, ресурсосберегаемость, экологическую безопасность и сервисное транспортное обслуживание. Они разработаны с учетом принципов логистики и использованием средств электроники и вычислительных машин.

Новая единая модель перевозочного процесса (ЕМПП) заменит существующую автоматизированную систему оперативного управления перевозками (АСОУП). Автоматизированная система расчетов за грузовые перевозки (АСГРП) обеспечит информационно-технологическое взаимодействие между всеми участниками перевозочного процесса при осуществлении договора на перевозку груза на основе современных финансово-расчетных и информационных технологий. Автоматизированная система управления контейнерными перевозками (АСУКП) должна обеспечить информационное обслуживание контейнерных пунктов и грузовых станций, улучшить контроль и продвижение контейнеров. Система централизованной подготовки и оформления перевозочных документов «САПОД» обеспечит качественно новый подход к оформлению грузовых перевозок и ведению другой отчетной документации.

Основными направлениями развития грузовой и коммерческой работы являются:

- внедрение технологий перевозочного процесса, ориентированных на высокое качество транспортных услуг, включая доставку грузов «от двери до двери», «сквозное экспедирование», интермодальные перевозки и др.;
- создание новых и совершенствование существующих логистических систем как во внутреннем, так и в международном сообщениях;
- 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 перевозчиками и грузоотправителями, грузополучателями, создание централизованной 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, прямых ускоренных контейнерных и контейнерных поездов, строительство современных перегрузочных терминалов;

– внедрение специализированного подвижного состава для перевозки автопоездов, автоприцепов, съемных кузовов; скоростных платформ для перевозки контейнеров в пассажирских, грузобагажных и ускоренных грузовых поездах; усовершенствованных крытых вагонов для удовлетворения требований грузоотправителей в части удобства погрузки-выгрузки, крепления и сохранности грузов;

– обеспечение сохранности перевозимых грузов, разработка и внедрение новых запорно-пломбировочных устройств, в том числе и электронных, внедрение технических средств наблюдения и контроля за перевозимыми и хранящимися грузами;

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

– применение новых высокопроизводительных механизмов на погрузочно-разгрузочных работах;

– внедрение новых изотермических транспортных средств, обеспечивающих сохранность скоропортящихся грузов (регулируемая газовая среда, новые виды тары и упаковки, способы охлаждения), усовершенствование изотермического подвижного состава (автоматизация работы оборудования, установка приборов контроля и регистрации температурного режима, микропроцессоров).

Для реализации названных направлений потребуется взаимодействие всех структурных подразделений железнодорожного транспорта с грузоотправителями и грузополучателями.

1.3 Организация транспортного обслуживания на Белорусской железной дороге

Для организации транспортного обслуживания грузоотправителей, грузополучателей, организации комбинированных перевозок, доставки грузов «от дверей отправителя до дверей получателя», оказания дополнительных услуг по перевозкам грузов на Белорусской железной дороге организованы Центры управления и транспортного обслуживания (далее – ЦУТО). ЦУТО в своей работе взаимодействуют с опорными и промежуточными станциями полигона обслуживания. На этих станциях ЦУТО тесно сотрудничают с приемосдатчиками, которые имеют связь с клиентурой, расположенной в населенных пунктах, на прилегающей к станции территории.

На Белорусской железной дороге функционирует 28 ЦУТО, охватывающих 105 станций из 237 открытых для грузовых операций (рисунок 1.3). Они решают все вопросы с клиентурой от имени перевозчика при формировании и исполнении перевозки на договорной основе.

На ЦУТО возложена обязанность по организации транспортного обслуживания клиентов на промежуточных станциях, не имеющих в своем составе товарных контор и соответствующих работников грузового хозяйства.

Предоставление услуг грузоотправителям, грузополучателям осуществляется на основании договоров на транспортное обслуживание и оказание дополнительных услуг при перевозке грузов железнодорожным транспортом, заключенных ЦУТО с грузоотправителями, грузополучателями.

К услугам, выполняемым в рамках заключенного договора на обслуживание, в зависимости от местных условий работы могут относиться:

- оформление перевозочных и иных документов;
- услуги, связанные с предъявлением груза к перевозке;
- услуги, связанные с получением груза на станции назначения;
- услуги, связанные с завозом и вывозом грузов на/с мест общего пользования станций;
- услуги, связанные с обслуживанием железнодорожных путей необщего пользования грузоотправителей (грузополучателей);
- услуги, связанные с подготовкой грузов к перевозке, выполнением погрузочно-разгрузочных и складских работ;
- информационные услуги;
- услуги, связанные с подготовкой к перевозке и дополнительным оборудованием подвижного состава;
- услуги по страхованию грузов;
- платежно-финансовые услуги;
- услуги по таможенному оформлению грузов и транспортных перевозочных средств и прочие.

Взаимодействие между работниками промежуточной станции и ЦУТО осуществляется по телефону и/или факсу, а также посредством электронного документооборота при наличии каналов связи.

Создание и использование электронного обмена данными способствует автоматизации оформления и обработки перевозочных и сопроводительных документов, совершенствованию информационного обслуживания грузо-владельцев и всех участников перевозочного процесса.

Электронный обмен данными способствует уменьшению затрат на повторный ввод данных, сокращению времени на обработку данных и повышение их достоверности, быстрому доступу к своевременной и точной транспортной информации, повышению скорости транспортного процесса и тем самым улучшению обслуживания клиентов.

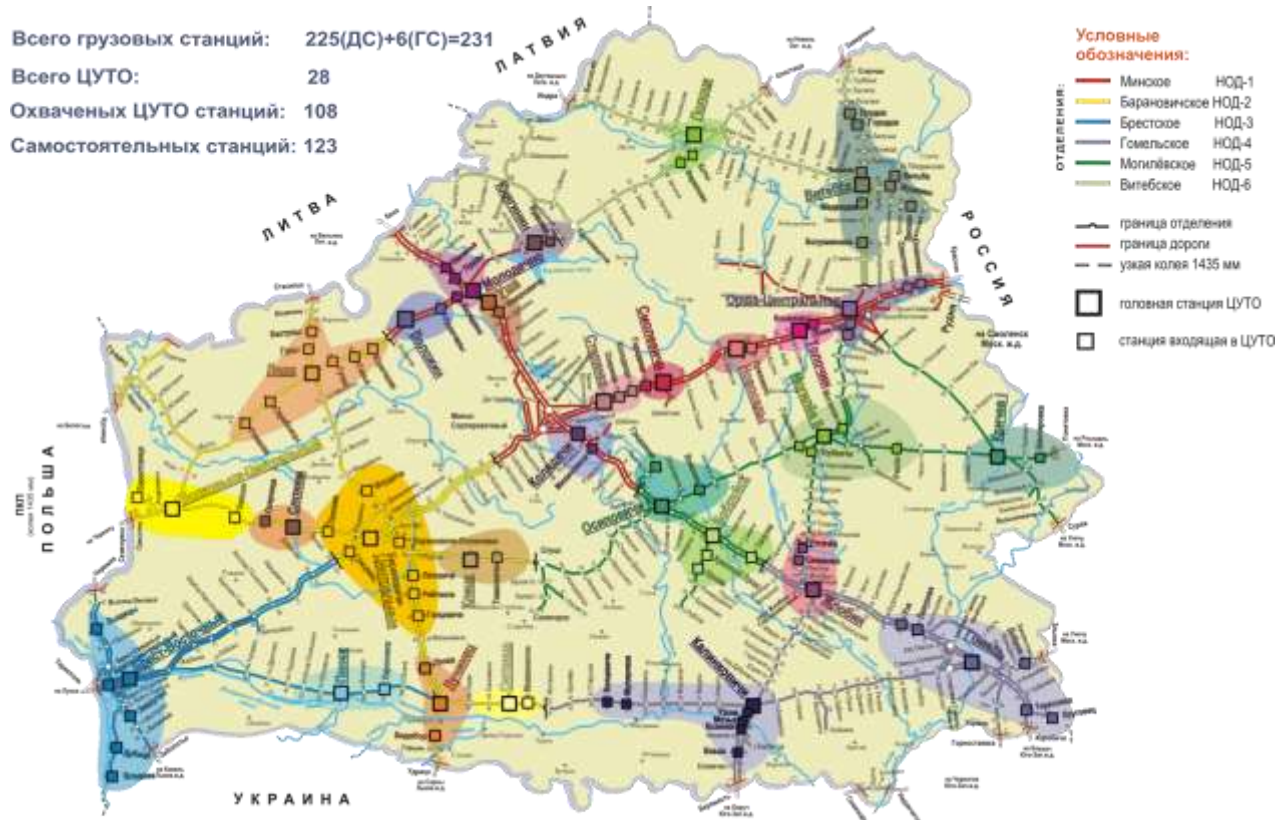


Рисунок 1.3 – Схема расположения ЦУТО на Белорусской железной дороге

Кроме ЦУТО, грузовых станций, грузовых отделов, ОРЦ, ИРЦ, службы грузовой работы и внешнеэкономической деятельности транспортно-логистическое обслуживание грузовладельцев выполняют следующие предприятия: Государственное предприятие «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги (БТЛЦ), Витебскгрузсервис, Могилевгрузсервис, Барановичский грузовой центр транспортной логистики, Брестгрузтранслогистик, Транспортно-экспедиционное республиканское дочернее унитарное предприятие «Гомельжелдортранс» (ТЭРДУП).

Государственное предприятие «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» объединяет в одну логистическую цепочку множество операций на пути следования грузов от отправителя к получателю, взаимодействует с клиентом по принципу «одного окна».

Приоритетными направлениями деятельности БТЛЦ, имеющими наибольший удельный вес в структуре доходов и значительный потенциал развития, являются: транспортно-экспедиционное обслуживание, оперирование собственным и арендованным подвижным составом, предоставление услуг терминальной логистики и таможенное оформление грузов. Данные направления включают в себя множество взаимосвязанных бизнес-процессов, управление которыми происходит следующим образом.

Отдел маркетинга и логистики занимается поиском и привлечением клиентов, разработкой логистических схем доставки грузов, проведением маркетинговых исследований спроса на перевозки, анализом ситуации на товарных рынках, продвижением услуг БТЛЦ на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг.

Организацией перевозок грузов во внутривнутриреспубликанском сообщении, экспортно-импортном направлении, а также следующих транзитом через Республику Беларусь железнодорожным транспортом, предоставлением экспедиционных услуг по иностранным территориям занимается отдел транспортно-экспедиционного обслуживания, имеющий в своем составе секторы по работе с наливными грузами и администрациями железных дорог.

Отдел комбинированных перевозок осуществляет организацию перевозок грузов в контейнерах одним или несколькими видами транспорта в рамках специализированных контейнерных поездов и по другим маршрутам. Для этих целей в отделе созданы секторы контейнерных, морских и автомобильных перевозок. Отдел также занимается организацией эффективного использования, переданных в хозяйственное ведение БТЛЦ крупнотоннажных универсальных контейнеров и фитинговых платформ, доставки контейнеров грузополучателям и грузоотправителям автотранспортом, предоставлением их для перевозок грузов из/в третьих стран.

В тесной взаимосвязи с упомянутыми отделами функционирует отдел расчета тарифов и цен, специалисты которого производят полный расчет стоимости доставки груза.

Неотъемлемой частью совершения экспортно-импортных операций является таможенное оформление товаров, перемещаемых через границу Республики Беларусь. Предоставлением комплекса работ по таможенному оформлению, в том числе полной предварительной подготовкой документов и консультированием заинтересованных лиц по всем вопросам при ввозе/вывозе товаров, а также оформлением товаров в формате электронного декларирования занимается отдел организации таможенного оформления.

Координацию работы с подвижным составом, автоматизированный процесс контроля за продвижением и дислокацией вагонов осуществляет отдел оперативного управления.

Накапливая опыт работы с собственным и привлеченным подвижным составом, БТЛЦ выстраивает оптимальные логистические схемы доставки грузов, что обеспечивает загрузку имеющихся терминалов и сокращает порожний пробег подвижного состава, увеличивая тем самым доходность его эксплуатации.

1.4 Классификация перевозок по сообщениям, скорости и видам отправок

Перевозки грузов на железнодорожном транспорте классифицируются по следующим признакам:

1) внутриреспубликанское или местное сообщение, когда груз перевозится в пределах инфраструктуры Белорусской железной дороги, например, со станции Аульс до станции Центролит;

2) прямое смешанное сообщение, когда груз перевозится двумя и более видами транспорта по одной транспортной накладной, например железнодорожным и водным (железнодорожно-водное сообщение);

3) прямое международное сообщение, когда груз перевозится между станциями Белорусской железной дороги со станциями железных дорог других государств по одной транспортной накладной. Например, со станции Степянка Белорусской железной дороги до станции Дарница Юго-Западной железной дороги (Украинские железные дороги).

Следует иметь в виду, что для определения вида сообщения расстояние перевозки значения не имеет.

Отправкой называется партия груза, которая принята к перевозке по одному перевозочному документу (транспортной накладной) от одного грузоотправителя на одной станции отправления в адрес одного грузополучателя на одну станцию назначения.

В зависимости от количества груза (по объему или массе) грузовые перевозки во внутриреспубликанском сообщении классифицируются на отправки:

1) *мелкие* – по одной накладной предъявлен груз, для перевозки которого по массе или объему не требуется отдельного вагона. Согласно Правилам приема грузов мелкая отправка при приеме через склад перевозчика не должна превышать 1/2 вместимости вагона и 20 т массы;

2) *повагонные* – для их перевозки требуется предоставление отдельного вагона;

3) *групповые* – когда по одной накладной предъявляется груз, для перевозки которого необходимо предоставить более одного вагона, но менее маршрута;

4) *маршрутные* – когда по одной накладной предъявляется груз, для которого требуется число вагонов, достаточное для формирования отдельного поезда, по массе и длине состава соответствующего плану формирования поездов.

Сборной повагонной в отношении применения тарифа отправки считается отправка, состоящая из грузов, допущенных к совместной перевозке в одном вагоне по одной накладной и относящихся к разным позициям Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов (ЕТСНГ) и следующих в адрес одного грузополучателя.

Согласно Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) имеется отличная от внутриреспубликанского сообщения классификация отправок. Так, в качестве одной отправки принимается груз:

1) погруженный в вагон (сцеп вагонов), если для его перевозки требуется отдельный вагон или соединение двух и более вагонов (сцеп вагонов);

2) погруженный в интермодальную транспортную единицу (ИТЕ), автомобильное транспортное средство (АТС), или ИТЕ, АТС в порожнем состоянии;

3) на своих осях (железнодорожный подвижной состав, краны, путевые и строительные машины на железнодорожном ходу и т. п.).

По согласованию между перевозчиком и грузоотправителем может быть оформлена одной накладной перевозка груза:

– погруженного в два и более вагона (кроме сцепа);

– на своих осях одного наименования в количестве более одной единицы;

– в нескольких контейнерах или порожних контейнерах независимо от требуемого количества вагонов.

При этом груз должен предъявляться к перевозке одним грузоотправителем с одной станции отправления в адрес одного грузополучателя и на одну станцию назначения.

Одной транспортной накладной может быть оформлена международная перевозка груза в нескольких контейнерах или порожних контейнерах, погруженных грузоотправителем в один вагон и следующих на одну станцию назначения в адрес одного грузополучателя без перегрузки или перестановки в пути следования.

В зависимости от скорости доставки грузы перевозятся во внутривнутриреспубликанском сообщении *большой* и *грузовой* скоростью. К перевозке большой скоростью принимаются грузы, перечень которых приведен в Правилах перевозок грузов или установлен Белорусской железной дорогой.

Большая скорость – качественная характеристика перевозки, устанавливающая увеличенную по сравнению с грузовой скоростью, норму суточного пробега вагона (контейнера) в зависимости от вида отправки.

Грузовая скорость – качественная характеристика перевозки, устанавливающая норму суточного пробега вагона (контейнера) в зависимости от вида отправки.

Скорость перевозки грузоотправители указывают в специальной графе накладной. От скорости перевозки зависит размер провозных платежей.

В зависимости от ценности, физико-химических свойств и условий сохранности груза перевозятся:

- в крытом подвижном составе (крытые вагоны, изотермические и другие специализированные вагоны);
- рефрижераторных вагонах, секциях и поездах;
- рефрижераторных контейнерах;
- цистернах (нефтяных, бензиновых, кислотных, газовых, цементовозах и др.);
- на открытом подвижном составе (на платформах, в полувагонах, на транспортерах и др.).

В зависимости от свойств грузы по условиям перевозки делятся на скоропортящиеся, опасные, габаритные и негабаритные, перевозимые на особых условиях. В зависимости от способов погрузки грузы разделяются на тарные, штучные, навалочные, насыпные, наливные. Тарные и штучные грузы предъявляются отправителем к перевозке с указанием в железнодорожной накладной массы и количества мест (штук), они перевозятся в таре (упаковке) или без тары. Навалочные грузы предъявляются отправителем к перевозке без счета мест, повагонными, групповыми или маршрутными отправлениями, с указанием в накладной только массы груза и преимущественно без упаковки. Насыпью перевозятся грузы без тары в крытых вагонах или хопперах. Наливом перевозятся жидкие грузы (нефть и нефтепродукты, растительные масла, кислоты, спирт и др.) в вагонах цистернах или бункерных полувагонах.

УСТАВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

2 ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И ЕГО РОЛЬ В ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВОЙ И КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТЫ

2.1 История развития Устава железных дорог

При выполнении перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа Государственное объединение «Белорусская железная дорога» и организации, входящие в ее состав, вступают в определенные взаимоотношения с организациями и физическими лицами. Эти взаимоотношения затрагивают большой круг вопросов, в том числе: право грузоотправителя предъявить груз к перевозке и обязанности перевозчика перевезти его; право граждан на поездку и обязанность перевозчика перевезти пассажира и его багаж; порядок заявления и рассмотрения претензий и исков по перевозкам (если у грузовладельцев и пассажиров есть основания к их предъявлению) и ряд других вопросов организационного, экономического и правового порядка. Естественно, что эти взаимоотношения должны регламентироваться определенными нормами и положениями, едиными и обязательными как для Государственного объединения «Белорусская железная дорога» и организации, входящие в ее состав организаций Белорусской железной дороги, так и для всех предприятий, организаций и лиц, пользующихся ее услугами.

Общие правовые нормы, определяющие отношения между различными юридическими лицами, установленные гражданским законодательством (Гражданский кодекс Республики Беларусь) [19], недостаточны для регламентации отношений, возникающих при выполнении перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа, поскольку не отражают специфических условий перевозочного процесса. В Гражданском кодексе Республики Беларусь закреплены основные положения работы железнодорожного транспорта, в том числе нормы, регулирующие договоры перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, ответственность перевозчика, отношения по транспортной экспедиции и др.

Особое положение железнодорожного транспорта в хозяйственной жизни требует специальных правовых норм, регулирующих взаимоотношения железнодорожного транспорта, грузоотправителей, грузопо-

лучателей и пассажиров. Основным документом, устанавливающим обязанности, нормы ответственности и права организаций Белорусской железной дороги, с одной стороны, и тех организаций и физических лиц, которые пользуются ими, – с другой, служит Устав железных дорог, а в современном наименовании – Устав железнодорожного транспорта общего пользования, который имеет силу закона [1].

Взаимоотношения, возникающие при перевозках грузов и пассажиров по железным дорогам, с первых лет их работы регулировались отдельными правилами.

Несмотря на то, что одинаковая ширина колеи на всей сети дорог (1520 мм) позволяла осуществлять бесперегрузочную передачу грузов с дороги на дорогу, это не производилось. Вагоны были частной собственностью, а значит, если он с грузом следовал на «чужую» дорогу, та не имела право пользоваться им как чужой собственностью. В результате вагон возвращался на свою железную дорогу порожним. В то же время грузы следовали рядом, но в других «своих» вагонах.

Идея общего пользования подвижным составом послужило началом создания единых правовых условий для российских железных дорог. На совещании представителей Московско-Рязанской, Рязано-Козловской, Козловско-Воронежской, Тула-Моршанской и Грязе-Борисоглебской железных дорог в 1868 г. в г. Козлове (ныне Мичуринск) было заключено соглашение между этими дорогами о бесперегрузочном пропуске вагонов с одной дороги на другую.

Практическая значимость принципа общего пользования товарными вагонами состояла в существенном повышении эффективности их эксплуатации при сохранении размеров собственного парка вагонов каждой дороги и поддержании его технического состояния на должном уровне.

В 1872 году были изданы «Общие правила о прямом пассажирском и товарном сообщении».

В 1879 г. Московское юридическое общество разработало проект положений об ответственности железных дорог под названием «О вознаграждении за вред, причиненный неисправностями железнодорожных предприятий», которые в последующем были включены в первый проект Устава железных дорог.

Но это были полумеры. Требовалось создать закон о порядке эксплуатации железных дорог. В середине 1870-х годов в России насчитывалось 53 железные дороги. В их числе была значительная часть частных линий, которые не отвечали требованиям, связанным с ростом перевозок. Для изучения экономического положения железных дорог была создана специальная правительственная комиссия. Комиссия установила, что основной причиной кризисного положения многих частных железных дорог

России явилось отсутствие единого законодательства, регламентирующего отношения дорог с грузоотправителями.

В правительственных кругах в течение нескольких лет шла дискуссия по выработке Устава железных дорог. Первоначальная редакция с предложением радикальных мер по усилению государственного надзора и контроля на железных дорогах неоднократно изменялась, ибо это не устраивало частные общества.

Лишь в 1885 г. было утверждено решение Комитета министров о введении Общего устава российских железных дорог. Специальной комиссией по обследованию железных дорог России был разработан и в 1885 г. издан «Общий устав Российских железных дорог».

Для развития этого устава в 1888–1889 гг. на железнодорожной сети вводилось прямое бесперегрузочное сообщение. Это резко ускорило продвижение вагонопотоков и улучшило использование подвижного состава. Также этому способствовало создание в системе Министерства путей сообщений специальных органов для оперативного регулирования и руководства эксплуатационной работой, что стало крупным шагом в направлении совершенствования управления железными дорогами страны. Характерной особенностью устава являлось неограниченное право грузополучателя распоряжаться грузом в пути следования.

Система прямых бесперегрузочных сообщений на железных дорогах России была в высшей степени прогрессивной по сравнению с западноевропейскими странами и США. С большим количеством дополнений и изменений отдельных статей «Общий устав железных дорог» просуществовал вплоть до 1920 г., когда был введен «Общий устав железных дорог РСФСР».

В журнале «Вестник путей сообщения» № 15 за 1926 г. отмечалось, что все элементы: билеты, тарифы, квитанции, накладные и дубликаты, порядок распределения мест в поездах и т. д. – кажутся в настоящее время ясными и элементарными, но в свое время являлись вопросами совершенно новыми, они потребовали упорного труда нескольких поколений железнодорожников, пока, наконец, вылились в «Общий устав железных дорог» 1885 г. Часть того, что используется сейчас – заслуга передовой мысли царской России. В советское время это вылилось в стройную, устойчивую систему управления громаднейшим предприятием – железными дорогами Советского Союза.

Первый устав советских железных дорог был введен 16 августа 1920 г. Декрет о введении «Общего устава железных дорог РСФСР» подписал В. И. Ленин.

Прототипом этого устава был «Общий устав Российских железных дорог», составленный комиссией Э. Т. Баранова по исследованию железнодорожного дела в России и введенный в действие в 1882 г. Устав 1920 года

отражал работу железных дорог в условиях военного коммунизма и гражданской войны. Все перевозочные транспортные средства использовались тогда для перевозки грузов государственных организаций. Перевозки частных грузов допускались только по особым разрешительным свидетельствам. Провозные платы не взыскивались, так как перевозились в основном военные грузы. Убытки за порчу и утерю грузов возмещало государство. Однако ответственность работников железных дорог за порчу и утерю груза и багажа Уставом подчеркнута особо.

С того времени в Советском Союзе основным законом, регулирующим взаимоотношения между железными дорогами и их клиентами навсегда стал «Устав железных дорог СССР».

Менее чем через два года изменившиеся условия хозяйственной жизни страны и проведение новой экономической политики потребовали коренного изменения основных положений Устава 1920 г. В 1922 г. был утвержден новый Устав железных дорог РСФСР. В его разработке принимал участие Ф. Э. Дзержинский. В новом уставе грузовая работа (по тексту прежнего устава – «складочная операция») полностью отделена от перевозочной.

Устав железных дорог СССР 1922 года закладывает следующие основные принципы коммерческой эксплуатации.

«1 Железная дорога является государственным коммерческим предприятием с ограниченной ответственностью.

2 Устав действует лишь в пределах железных дорог, открытых для общего пользования. На ветвях военного ведомства, частного пользования и т. п. действуют особые правила.

3 Устав, как закон специальный, допускает некоторые отступления от общегражданских норм. Например, давность исков установлена годичная, вместо пятилетней и т. п.

4 Выполнение перевозок является не правом, а обязанностью железных дорог.

5 Для выполнения перевозок владелец товара и железная дорога заключают между собой установленный договор.

6 За выполнение условий договора железная дорога и клиенты несут материальную ответственность друг перед другом.

7 За совершение перевозок железная дорога имеет право взыскивать с клиента установленные провозные и другие платы.

8 Железным дорогам предоставлено право организовать всякого рода вспомогательные операции, связанные с совершением перевозок: хранение товаров, выдача ссуд под них и т. п.».

Подчеркивалось, что изменение статей устава может быть произведено лишь высшими законодательными органами СССР: Советом Народных

Комиссаров и ЦИК. Предварительно изменения обычно рассматриваются Центральным Комитетом по перевозкам (ЦКП) и НКПС.

На основании устава железными дорогами составляются и вводятся в жизнь всякого рода коммерческие правила, касающиеся перевозок.

Все изменения, дополнения и разъяснения рассылаются по дорогам и должны подклеиваться в соответствующих местах устава для руководства и исполнения.

Все взаимоотношения между дорогами и их клиентами основываются на уставе и особых договорах.

Условия перевозок основываются, кроме Устава, на следующих главных источниках железнодорожного права:

- 1 Соглашении о взаимном пользовании товарными вагонами;
- 2 Соглашении о прямом сообщении;
- 3 Международной Бернской Конвенции;
- 4 Сборнике правил перевозок и тарифов.

Подводя итог, можно сказать, что устав 1922 года предусматривал уже плановое регулирование перевозок, а специальной организации – Центральному Комитету по перевозкам – вменялось в обязанность распределять вагоны между отправителями. Грузы принимались к перевозке в пределах установленных норм приема с преимуществом одних категорий грузов перед другими, а внутри категорий – по старшинству заявок. Были установлены плата за перевозку и материальная ответственность железных дорог за сохранность грузов. Ограничения в перевозке грузов частных предприятий и отдельных лиц были ликвидированы. Экономическое воздействие на перевозки грузов частного сектора осуществлялось через новую тарифную систему. Плата за перевозку грузов частных лиц и организаций была установлена более высокой, чем за грузы государственных и кооперативных организаций. Устав объявлял недействительными всякого рода предварительные соглашения дорог с грузовладельцами, противоречащие требованиям устава. Это важное принципиальное положение отражено во всех последующих уставах, вплоть до действующего в настоящее время.

В 1927 г. был издан новый устав железных дорог СССР, отражавший особенности развития экономики периода начала индустриализации страны, укрепления государственной промышленности и социалистических начал в народном хозяйстве. Устав усиливал плановое регулирование перевозок и предусматривал ограничение частнокапиталистических элементов путем предоставления преимущества государственным предприятиям при перевозке грузов. Успехи государственного планирования позволили установить для всех важнейших грузов (уголь, руда, металл, хлеб, соль и др.) плановый порядок перевозок.

В уставе железных дорог СССР, введенном в 1935 г., было предусмотрено, что железные дороги обязаны подавать вагоны в первую очередь под погрузку важнейших грузов. Была введена четкая система планирования перевозок. Определены взаимная ответственность железных дорог и грузоотправителей за невыполнение плана перевозок, порядок нормирования простоя вагонов под грузовыми операциями, система технических норм загрузки вагонов, материальная ответственность отправителей за недогруз вагонов, предельные сроки хранения грузов на станциях. Устав полностью отражал социалистический характер экономики СССР и сыграл огромную роль в укреплении плановой дисциплины, увеличении объема перевозок, улучшении использования подвижного состава, обеспечении сохранности перевозимых грузов.

В уставе железных дорог СССР, введенном в 1955 г., получили дальнейшее развитие положения по планированию и рационализации перевозок, организации выполнения плана, улучшению использования подвижного состава, обеспечению полной сохранности грузов и багажа при перевозке. Впервые были включены требования к техническому оснащению железных дорог для выполнения грузовых и коммерческих операций и обслуживания пассажиров.

В последующие годы в организации грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте постоянно происходили изменения, внедрялись новые прогрессивные методы организации работы, проводилась централизация грузовой работы на опорных станциях, вводились централизованная доставка грузов на станции и со станций, кооперированное использование технических средств станций и подъездных путей и т. д.

В связи с существенным изменением в организации грузовой и коммерческой работы железных дорог в 1964 г. был введен последний для Советского Союза устав железных дорог СССР, который с отдельными изменениями и дополнениями, внесенными Советом Министров СССР в 1974 г., действовал на Белорусской железной дороге до 1999 г.

2.2 Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте»

Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» был принят Палатой представителей 6 января 1999 г. № 237-3 и вступил в силу с 1 июля 1999 г. В настоящее время действует редакция Закона «О железнодорожном транспорте» от 31.12.2014 г. Этот закон определяет правовые, экономические и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта в Республике Беларусь, регламентирует его взаимодействие с республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными и распорядительными органами, потребителями транспортных работ и услуг, а также с другими видами транспорта [15].

Закон содержит 40 статей, объединенных в 7 глав.

Глава I. Общие положения. Включает статьи с 1 по 5, приведены основные термины и их определения, применяемые в законе. В ней содержатся новые термины, такие как железнодорожный транспорт необщего пользования, инфраструктура железнодорожного транспорта, объекты инфраструктуры, перевозчик, услуги инфраструктуры и другие. Согласно ст. 2 железнодорожный транспорт в Республике Беларусь должен своевременно и качественно обеспечивать потребности юридических и физических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом, а также способствовать созданию условий для развития экономики. Железнодорожный транспорт подразделяется на три вида: *общего пользования, необщего пользования и технологический железнодорожный транспорт организаций.* Сфера действия Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) распространяется только на железнодорожный транспорт общего и необщего пользования. В Законе определены основные нормативные правовые акты, регулирующие деятельность на железнодорожном транспорте. В частности к таким нормативным правовым актам относятся Гражданский кодекс Республики Беларусь, Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 года «Об основах транспортной деятельности», нормативные правовые акты Президента Республики Беларусь, международные договоры, а также международные правовые акты Евразийского экономического союза.

Глава II. Государственное регулирование в области железнодорожного транспорта.

Включает статьи с 6 по 9 (4 статьи). Поскольку железнодорожный транспорт играет важнейшую экономическую роль, то государственное регулирование осуществляется с целью обеспечения:

- баланса интересов государства, потребителей и организаций железнодорожного транспорта общего пользования;
- целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта, а также его комплексного развития;
- доступа к услугам железнодорожного транспорта общего пользования лиц, заинтересованных в получении таких услуг.

Государственное регулирование в области железнодорожного транспорта осуществляется Президентом Республики Беларусь, Советом Министров, Министерством транспорта и коммуникаций и другими республиканскими органами государственного управления в пределах их компетенций.

Глава III. Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования. Экономические основы деятельности в области железнодорожного транспорта.

Включает статьи с 10 по 16 (7 статей).

Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования осуществляется государственным объединением «Бе-

лорусская железная дорога» в соответствии с законодательством. Она является коммерческой организацией и подчиняется Министерству транспорта и коммуникаций. В состав дороги входят организации железнодорожного транспорта и иные организации. Имущество Белорусской железной дороги находится в собственности Республики Беларусь и закреплено за ней на праве хозяйственного ведения. Имущество организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, также находится в государственной собственности и закреплено за ними на праве хозяйственного ведения или оперативного управления.

Тарифы на услуги железнодорожного транспорта общего пользования устанавливаются в соответствии с законодательством или международными договорами Республики Беларусь. Закон предусматривает, что уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта общего пользования устанавливается с учетом возмещения эксплуатационных затрат, обеспечения развития железнодорожного транспорта общего пользования и получения прибыли. Кроме того, данная глава Закона устанавливает льготы на проезд железнодорожным транспортом общего пользования отдельным категориям граждан. Расходы на предоставление таких льгот возмещаются организациями железнодорожного транспорта за счет средств республиканского бюджета.

Строительство объектов инфраструктуры Белорусской железной дороги может осуществляться за счет средств Белорусской железной дороги, республиканского и местных бюджетов, а также за счет средств юридических и физических лиц. Строительство железнодорожных путей производится за счет средств заинтересованных лиц по согласованию с Белорусской железной дорогой.

Экономическое стимулирование осуществляется с целью реализации различных инновационных программ развития и модернизации железнодорожного транспорта общего пользования.

Глава IV. Общие условия оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования.

Включает статьи с 17 по 25 (9 статей).

В данной главе Закона приведен перечень услуг железнодорожного транспорта общего пользования:

- перевозки грузов и услуги (работы), связанные с их организацией и осуществлением;
- перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и услуги (работы), связанные с такими перевозками;
- услуги инфраструктуры.

Железнодорожный транспорт общего пользования оказывает услуги на основании договоров перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, договоров об оказании услуг инфраструктуры, а также договоров об оказа-

нии иных услуг. Указанные договоры могут заключаться между организациями железнодорожного транспорта и потребителями.

Приведены виды сообщений, в которых осуществляются перевозки. Например, перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа могут осуществляться в городском, региональном, межрегиональном, международном и коммерческом сообщениях, а перевозки грузов – во внутриреспубликанском и международном.

Далее в главе IV указаны обязанности и права владельца инфраструктуры, обязанности перевозчика.

Перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа в Республике Беларусь осуществляются национальными (общесетевыми) перевозчиками. В качестве национальных (общесетевых) перевозчиков могут выступать Белорусская железная дорога и организации, входящие в её состав. Белорусской железной дороге предоставлено право допускать на участки инфраструктуры других перевозчиков, не являющихся юридическими лицами и гражданами Республики Беларусь.

Белорусская железная дорога и организации, входящие в её состав, являются оператором инфраструктуры и могут оказывать услуги инфраструктуры перевозчикам и иным потребителям на основании договора. Услуги инфраструктуры предоставляются в её пределах исходя из технических и технологических возможностей. Правила перевозок грузов содержат детализированные стандартные решения и процедуры, обеспечивающие единообразное толкование и применение пунктов УЖТ.

В статье 25 Закона указано, что организации железнодорожного транспорта общего пользования за неисполнение договорных обязательств несут ответственность в соответствии с законодательством или по соглашению сторон.

Глава V. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Охрана грузов и объектов организаций железнодорожного транспорта общего пользования. Организация работы железнодорожного транспорта в чрезвычайных ситуациях.

Включает статьи с 26 по 32 (7 статей).

Организации железнодорожного транспорта общего пользования обеспечивают безопасность движения и эксплуатации, а также безопасные условия перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа. Железнодорожные подъездные пути необщего пользования должны содержаться в состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Транспортные средства и инфраструктура железнодорожного транспорта должны соответствовать требованиям законодательства и обязательных технических нормативных правовых документов.

Особые требования предъявляются к размещению объектов, на которых осуществляется производство, хранение, погрузка и выгрузка опасных грузов по отношению к объектам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Закон обязывает организации железнодорожного транспорта общего пользования и владельцев железнодорожных путей необщего пользования принимать меры по локализации и ликвидации последствий транспортных происшествий, спасению жизни и сохранения здоровья граждан, снижению размеров вреда окружающей среде, имуществу юридических и физических лиц.

Многие объекты железнодорожного транспорта общего пользования являются зонами повышенной опасности, поэтому в целях безопасности движения и эксплуатации они подлежат ограждению.

Места пересечения в одном уровне автомобильных дорог и пешеходных дорожек с железнодорожными путями должны быть оборудованы устройствами, обеспечивающими безопасные условия проезда транспортных средств, прохода пешеходов и прогона домашних животных.

За нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта виновные лица несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Охрана грузов в пути следования и на железнодорожных станциях, объектов организаций железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется военизированной охраной Белорусской железной дороги. При этом Законом предусмотрено, что охрана грузов и объектов может осуществляться и на договорной основе. Перечень объектов, подлежащих обязательной охране, утверждается СМ Республики Беларусь. Белорусская железная дорога определяет требования к оснащению указанных объектов средствами и системами охраны.

Общественный порядок на железнодорожном транспорте обеспечивается органами внутренних дел при взаимодействии с военизированной охраной.

Отдельная статья посвящена работе железнодорожного транспорта общего пользования в чрезвычайных условиях. Для ликвидации различных чрезвычайных ситуаций Белорусская железная дорога обязана создавать аварийно-спасательные службы. В Законе также указано, что для ликвидации аварийных и чрезвычайных ситуаций могут привлекаться специально подготовленные силы и средства Вооруженных Сил Республики Беларусь.

Организации железнодорожного транспорта общего пользования при возникновении чрезвычайных или форс-мажорных обстоятельств, препятствующих дальнейшей перевозке или выдача груза, имеют право реализовать груз, багаж с согласия их владельцев.

Глава VI. Особенности регулирования трудовых отношений в организациях железнодорожного транспорта общего пользования. Включает статьи с 33 по 35 (3 статьи).

Рассмотрен порядок регулирования трудовых отношений, дисциплины труда, указаны требования к персоналу непосредственно осуществляющему перевозочный процесс.

Работники железнодорожного транспорта общего пользования должны проходить предварительный (при приеме на работу) и периодический (в течение трудовой деятельности) медицинский осмотр. Работники, связанные с перевозочным процессом, должны проходить предсменный или предрейсовый контроль на предмет наличия в организме алкоголя, наркотических, психотропных, токсических и других одурманивающих веществ.

Перед допуском к самостоятельной работе лица, непосредственно обеспечивающие перевозочный процесс, должны проходить стажировку. Работники железнодорожного транспорта общего пользования за счет средств нанимателя должны проходить техническое обучение в установленные периоды.

Закон предусматривает, что определенного круга специалисты должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний ПТЭ, ИДП, ППГ, ППОГ и иных нормативных технических документов по кругу своих обязанностей.

Работники железнодорожного транспорта имеют право на ношение форменной одежды и знаков различия.

Глава VII. Иные вопросы организации деятельности в области железнодорожного транспорта.

Включает статьи с 36 по 40 (5 статей).

Для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте могут устанавливаться охранные зоны.

Железнодорожное электроснабжение предназначено для обеспечения электроэнергией инфраструктуры и транспортных средств. Оно может также использоваться для обеспечения электроэнергией физических и юридических лиц, не являющихся организациями железнодорожного транспорта общего пользования. При осуществлении производственной деятельности на железнодорожном транспорте применяется единое учетно-отчетное время – белорусское, а в качестве служебного языка могут использоваться белорусский или русский языки.

2.3 Основные положения Устава железнодорожного транспорта общего пользования о грузовой и коммерческой работе

В силу особых условий и специфики взаимоотношений, возникающих при выполнении перевозок грузов, гражданское законодательство оказалось недостаточным для их регламентации. Поэтому возникла необходимость в установлении специальных нормативных правовых норм, регулирующих взаимоотношения между Белорусской железной дорогой, её орга-

низациями и ее клиентурой. Эту роль выполняет Устав железнодорожного транспорта общего пользования (УЖТ), утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 года № 1196 (в редакции постановления № 586 от 10 июня 2015 года). Устав распространяется на всех участников перевозочного процесса и является нормативной правовой основой организации грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте. УЖТ определяет права, обязанности и ответственность Белорусской железной дороги, ее организаций, грузоотправителей и грузополучателей, а также пассажиров и других физических и юридических лиц, пользующихся услугами железнодорожного транспорта общего пользования (рисунок 2.1).

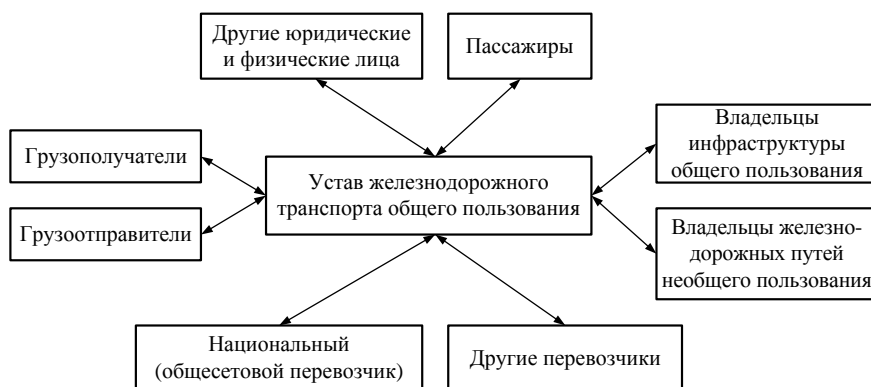


Рисунок 2.1 – Регулирование взаимоотношений на железнодорожном транспорте

По своей структуре УЖТ состоит из глав и пунктов, их основное содержание приведено в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Структура Устава железнодорожного транспорта общего пользования

Название главы	Пункты Устава	Основное содержание раздела
I Общие положения	1–18	Дано определение Устава, задачи железнодорожного транспорта по обеспечению перевозок. Приведены основные термины. Указаны виды перевозок, на которые распространяется этот нормативный правовой документ, основные требования к грузовым терминалам и другим устройствам и сооружениям для выполнения грузовых перевозок, устройствам для обслуживания пассажиров, а также требования к работникам, обеспечивающим перевозочный процесс

Продолжение таблицы 2.1

Название главы	Пункты Устава	Основное содержание раздела
II Перевозки грузов	19–64	<p>Изложены основные положения по вопросам согласования перевозок, организации грузовой и коммерческой работы, рационализации перевозки и коммерческих операций, взимания тарифов и организации обслуживания грузоотправителей и грузополучателей. Также определены:</p> <ul style="list-style-type: none"> – порядок подачи и выполнения заявок на перевозку грузов; – общие условия перевозки грузов; – обязанности перевозчика, грузополучателей, грузоотправителей по выполнению работ по погрузке и выгрузке грузов; – технические нормы загрузки вагонов и контейнеров; – порядок подачи вагонов под погрузку; – требования к вагонам, контейнерам; – порядок определения массы, количества мест груза и его состояния; – основные положения о порядке расчетов между Белорусской железной дорогой, её предприятиями и грузоотправителями, грузополучателями за перевозку грузов
III Железнодорожные пути необщего пользования	65–81	<p>Основные положения по эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, требования к их технической оснащенности, порядок использования вагонов и обслуживания подъездных путей локомотивом перевозчика, заключение договоров на эксплуатацию и на подачу-уборку вагонов, разрешение разногласий, которые возникают при заключении договоров, порядок согласования проектов на сооружение и примыкание железнодорожных путей необщего пользования</p>
IV Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта	82–84	<p>Установлены основные положения по организации прямого смешанного грузового сообщения с участием других видов транспорта</p>
V Организация перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа	85–108	<p>Изложены основные обязанности перевозчиков, владельцев инфраструктуры по перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа. Указаны требования к устройствам и подвижному составу, порядок продажи проездных билетов</p>

Окончание таблицы 2.1

Название главы	Пункты Устава	Основное содержание раздела
VI Ответственность перевозчиков, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и пассажиров. Акты, претензии и иски	109–145	Обозначены основные положения и нормы ответственности перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров по перевозкам, определяющие ответственность за выполнение поданных заявок на перевозку, за сохранность грузов и использование подвижного состава. Содержатся положения, регламентирующие порядок оформления несохраненных перевозок грузов, а также сроки и порядок предъявления претензий к перевозчику и рассмотрения этих претензий, порядок предъявления исков в суд

УЖТ содержит лишь основные положения и правовые нормы и не может предусмотреть всего многообразия конкретных условий и особенностей перевозок отдельных грузов. Поэтому в развитие УЖТ разработаны и утверждены в установленном порядке Правила перевозок грузов, Правила перевозок пассажиров и багажа, Правила перевозок опасных грузов, Технические условия размещения и крепления грузов и другие нормативные правовые акты. Эти документы являются обязательными как для перевозчиков, так и для пользователей услугами железнодорожного транспорта. Все изменения и дополнения в УЖТ, Правила перевозок публикуются Белорусской железной дорогой в Сборниках правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования с обязательным указанием срока и ввода в действие или периода действия.

2.4 Правила перевозок грузов и другие нормативные правовые акты

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в соответствии с Уставом (п. 6) разрабатывает и утверждает Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом – нормативный правовой акт, содержащий условия перевозки грузов с учетом их особенностей в целях обеспечения безопасности движения, сохранности грузов и подвижного состава, а также экологической безопасности. К Правилам перевозок грузов относятся, в частности, Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом, Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом, Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов в открытом подвижном составе и др. Утвержденные Правила перевозок грузов являются обязательными для исполне-

ния всеми физическими и юридическими лицами (независимо от формы собственности) при транспортировке грузов железнодорожным транспортом общего пользования. В целях систематизации и удобства пользователей услуг железнодорожного транспорта все Правила перевозок сведены в единый документ – Сборник правил перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Особенности организации, обеспечения и выполнения воинских перевозок регулируются Уставом воинских железнодорожных перевозок.

Кроме Правил перевозок на железнодорожном транспорте действуют Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, Тарифные руководства, служебные и должностные инструкции и инструктивные указания.

Правила перевозок, Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, а также вносимые в них изменения и дополнения публикуются в Сборниках правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта и вводятся в действие с момента опубликования. Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта – периодическое издание, в котором публикуются нормативные акты, утвержденные Министерством транспорта и коммуникаций в пределах его компетенции. В этих же сборниках публикуются изменения и дополнения в Тарифные руководства.

Все опубликованные в Сборниках правил перевозок и тарифов изменения и дополнения обязательно должны быть внесены во все экземпляры Правил и Тарифных руководств путем соответствующих вклеек или исправлений текста с указанием номера сборника.

Тарифы, правила их исчисления и применения и все необходимые таблицы к ним помещены в Инструкции о порядке установления и применения тарифов на перевозку грузов, утвержденной Постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 22 января 2018 года № 8 [5].

Данная Инструкция определяет порядок установления и применения тарифов на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования, кроме перевозок грузов, следующих транзитом по территории Республики Беларусь, а также тарифов на работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой перевозки.

Инструкция структурно состоит из 31 главы, 6 приложений и 33 таблиц, содержащих тарифы по конкретным тарифным схемам и тарифы на работы (услуги).

Тарифное руководство № 4 состоит из трех книг и предназначено для определения тарифных расстояний перевозки грузов в границах железнодорожных администраций, входящих в Совет по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики:

– Книга 1 «Тарифные расстояния между станциями на участках железных дорог»;

– Книга 2 «Алфавитный список железнодорожных станций (часть 1)» и «Алфавитный список пассажирских остановочных пунктов и платформ (часть 2)»;

– Книга 3 «Тарифные расстояния между транзитными пунктами».

В книге 1 Тарифного руководства № 4 содержатся поучастковые тарифные расстояния от всех станций участка данной дороги до ближайших к ним узлов (транзитных пунктов). Эти таблицы называются таблицами расстояний по отправлению и прибытию. В этих таблицах станции, другие раздельные и пассажирские остановочные пункты расположены последовательно в географическом направлении. Против каждого пункта указан его номер (код) по данным единой системы кодирования раздельных и пассажирских остановочных пунктов и сокращенные обозначения. Тарифные расстояния рассчитаны от и до осей основных зданий пунктов.

Книга 2 Тарифного руководства № 4 состоит из двух отдельно изданных частей. Часть вторая включает в себя четыре раздела: «Алфавитный список железнодорожных станций» с указанием выполняемых на них коммерческих (грузовых и пассажирских) операций и расстояний до ближайших к ним маршрутно-транзитных пунктов; «Строящиеся железнодорожные линии, открытые для временной эксплуатации и включенные в прямое сообщение»; «Алфавитный список речных и морских портов и пунктов, включенных в прямое смешанное железнодорожно-водное сообщение, а также пунктов перевалки грузов с железных дорог на водные пути и обратно». При этом для каждого порта и пристани, помещенных в этом разделе, указаны их специализация (по прибытию, отправлению), объем коммерческих операций и предельная масса грузовых мест. Четвертый раздел носит справочный характер и в нем приведен «Алфавитный список городов, названия которых не совпадают с названиями расположенных на их территории железнодорожных станций», а также городов, не имеющих на территории железнодорожной станции, но тяготеющих к определенным железнодорожным станциям.

Во второй части Книги 2 содержится «Алфавитный список пассажирских остановочных пунктов и платформ».

В книге 3 даны тарифные расстояния по кратчайшим направлениям между узловыми и транзитными пунктами железнодорожных администраций. Транзитные пункты в таблицах тарифных расстояний расположены в алфавитном порядке.

К служебным и должностным инструкциям и инструктивным указаниям, утвержденным Белорусской железной дорогой, относятся: Инструкция по ведению станционной коммерческой отчетности, Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов, Инструкция по актово-претензионной работе, Должностная инструкция приемосдатчика груза и др.

ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ВАГОНОВ 3 ГРУЗОВОГО ПАРКА И УЛУЧШЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИХ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

3.1 Классификация и структура вагонов грузового парка. Коммерческая и эксплуатационная характеристики грузовых вагонов

Перевозка грузов железнодорожным транспортом выполняется в грузовых вагонах перевозчика или грузоотправителей, грузополучателей.

Вагоны перевозчика принадлежат ему на правах собственности или хозяйственного ведения, оперативного управления либо на другом законном основании. К вагонам перевозчика относятся также вагоны перевозчиков других государств и зарегистрированные в таком качестве в установленном порядке.

Вагоны грузоотправителей, грузополучателей принадлежат им на праве собственности или на другом законном основании, в том числе переданные в пользование другими юридическими лицами.

Вагоны грузового парка должны быть приспособлены для перевозки определенных грузов, поэтому вагонный парк состоит из вагонов различных типов, отличающихся по конструкции, назначению, грузоподъемности и числу осей.

Правильный выбор подвижного состава для перевозки в зависимости от характера и свойств перевозимого груза имеет большое значение для обеспечения сохранности груза, безопасности движения поездов и наиболее эффективного использования транспортных средств. Сохранность груза при перевозке в значительной степени зависит также от исправности подвижного состава в коммерческом отношении и правильной погрузки, размещения и крепления груза.

Грузовые вагоны должны удовлетворять определенным эксплуатационно-экономическим требованиям, обеспечивающим их рациональное использование, сохранность перевозимых грузов и минимальные транспортные расходы.

Основными параметрами грузовых вагонов являются: грузоподъемность, масса тары, осьность, линейные размеры вагона (база, длина, ширина и высота), объем кузова (котла), площадь пола, а также коэффициент тары, удельный объем кузова, удельная площадь пола.

В зависимости от перевозимого рода груза вагоны делятся на универсальные (крытые, платформы, полувагоны) и специальные (хопперы, изо-термические, рефрижераторные, цистерны, транспортеры и др.).

Крытые вагоны (рисунок 3.1) предназначены для перевозки продовольственных грузов, потребительских товаров, сахара, хлопка, бумаги, цемента, извести, минеральных и химических удобрений, опасных, тарно-упаковочных и других грузов, требующих защиты от атмосферных осадков.



Рисунок 3.1 – Общий вид универсального четырехосного крытого вагона

По своему назначению крытые вагоны разделяются на два типа: универсальные и специализированные.

Отличительной особенностью кузовов универсальных крытых вагонов является наличие боковых дверей, настенного несъемного оборудования и люков с вентиляционными решетками на боковых стенах.

Крытые вагоны имеют две двери с наружными запорами и четыре боковых люка (по два с каждой стороны) с внутренними запорами. Как правило, основная часть крытых вагонов имеет самоуплотняющиеся двери и позволяют грузить зерно и другие насыпные грузы без применения хлебных щитов.

В настоящее время в эксплуатации находятся четырехосные крытые вагоны объемом кузова 106, 120 и 140 м³. Погрузка тарных и штучных грузов осуществляется через дверные проемы, а насыпные грузы грузятся через четыре верхних загрузочных люка, которые расположены в крыше вагона. Верхние загрузочные люки оборудованы запорными устройствами, исключая возможность открытия крышки люка снаружи. Крышки люка открывают изнутри вагона с помощью специальной штанги. Кроме того, крытый вагон имеет четыре боковых люка, закрывающихся металлическими крышками. Для перевозки грузов, требующих естественного вентилирования, эти люки оснащены несъемными металлическими решетками. В крыше имеются также две печные разделки, предназначенные для установки печных труб при перевозке грузов с отоплением и людей. Внутри кузовов оснащен несъемным настенным оборудованием, используемым при перевозке людей.

Платформы (рисунок 3.2) используются для перевозки лесоматериалов, черных металлов, строительных грузов (балласта, щебня, камня, песка, гравия, кирпича, железобетонных изделий и др.), универсальных контейнеров, колесной и гусеничной техники, сельскохозяйственных машин, а также длинномерных, тяжеловесных и громоздких грузов, которые по своим размерам не могут быть погружены в крытые вагоны. Платформы имеют деревянные, металлические и металлодеревянные полы, металлические откидные борта с упорными клиновыми устройствами. Для крепления грузов платформа оборудована торцовыми стоечными скобами (две пары), боковыми стоечными скобами (восемь пар), а также кольцами для увязки грузов. При перевозке груза, ширина которого больше, чем ширина пола платформы, борта откидываются вниз и в этом положении крепятся к боковым балкам рамы кольцами, которые надеваются на специальные крючки.

Для перевозки легковых автомобилей используют специальные четырехосные цельнометаллические двухъярусные платформы и крытые вагоны. Автомобили грузят в один или два ряда в зависимости от типа автомобилей.



Рисунок 3.2 – Общий вид универсальной четырехосной платформы

Полувагоны – наиболее массовый тип грузовых вагонов открытого типа (рисунок 3.3). Они предназначены для перевозки всех сыпучих и навалочных грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков: каменный уголь, руда, флюсы, минерально-строительные, лесные, тяжеловесные, универсальные контейнеры, некоторые виды колесной техники, сельскохозяйственные машины и др.



Рисунок 3.3 – Общий вид универсального четырехосного полувагона с глухими торцовыми бортами

По конструкции полувагоны состоят из цельнометаллического кузова, в котором могут быть глухие торцовые стенки или двери, закрываемые гофрированными металлическими крышками с запорными устройствами. Боковые стойки кузова полувагона с внутренней стороны оборудованы увязочными скобами (восемь пар), в которые устанавливают деревянные стойки при перевозке лесных грузов. Для крепления растяжками штучных грузов на внутренней стороне стенок полувагонов имеются специальные увязочные косынки, которые размещены в три ряда (нижние, средние и верхние).

Цистерны предназначены для перевозки жидких, газообразных, затвердевающих и порошкообразных грузов (рисунок 3.4). Они различаются по роду перевозимых грузов, конструкции рамы, осности и калибровочному типу. В зависимости от рода перевозимых грузов цистерны разделяются на две группы:

- общего назначения – служат для перевозки нефтепродуктов широкой номенклатуры;
- специализированные – для перевозки отдельных видов грузов.



Рисунок 3.4 – Общий вид восьмиосной цистерны для перевозки нефтепродуктов

Цистерны общего пользования в свою очередь подразделяются на цистерны для перевозки светлых (бензин, керосин, дизельное топливо и др.) и темных (нефть, мазут и др.) нефтепродуктов. Такое разделение парка цистерн общего назначения уменьшает трудоемкость и продолжительность операций по очистке внутренних поверхностей котлов перед наливом грузов, а кроме того, позволяет лучше использовать грузоподъемность при перевозке грузов с примерно одинаковой плотностью. Однако из-за этого разделения повышается порожний пробег цистерн, увеличивается простой под

накоплением на сортировочных станциях порожних цистерн и усложняется регулировка парка вагонов.

Выделяют специализированные цистерны для перевозки:

- высоковязких грузов (битум и др.), котел которых, как правило, имеет паровую рубашку для разогрева груза;
- пищевых продуктов (молоко, вино, спирт и др.);
- кислот и других едких веществ, внутренняя сторона котла которых покрыта специальным защитным слоем;
- сжиженных газов (пропан, бутан, пропеллент и др.), которые приспособлены под высокое давление;
- порошкообразных и затвердевающих грузов (цемент, мука доломитовая, фосфор, баритовый утяжелитель и др.);
- других грузов.

Все цистерны общего назначения имеют верхний налив и нижний слив груза, для чего их котлы оборудованы люками и универсальными сливными приборами. Различают крышки заливных горловин ригельного и барашечного типа. Большинство специализированных цистерн (для перевозки кислот, сжиженных газов и затвердевающих грузов) имеет верхний слив и налив груза.

По осности цистерны подразделяются на четырехосные и восьмиосные.

Изотермические вагоны служат для перевозки скоропортящихся грузов, требующих соблюдения определенного температурного режима (мясо, рыба, фрукты, овощи т. п.). Изотермические вагоны бывают с машинным охлаждением и электрическим отоплением (рефрижераторный подвижной состав), вагоны-термосы.

Для перевозки сыпучих и пылевидных грузов применяются *думпкары* (саморазгружающиеся вагоны) и *хопперы*. В думпкарах перевозятся руда и строительные материалы. В крытых хопперах (рисунок 3.5) перевозят зерно (зерновозы), минеральные удобрения (минераловозы), цемент (цементовозы), а в открытых – агломерат (агломеровозы), окатыши (окатышевозы) и другие грузы.

Крупнотоннажные контейнеры транспортируются на специальных платформах, оснащенных специальными несъемными приспособлениями (фитингами) для крепления контейнеров. Тяжеловесные грузы массой до 400 тонн и негабаритные грузы перевозятся на многоосных (от 6 до 40 осей) *транспортерах* различных конструкционных типов.

Специализированные вагоны обеспечивают сохранность перевозимых грузов, комплексную механизацию погрузочно-разгрузочных работ, снижают простой вагонов под грузовыми операциями, позволяют лучше использовать грузоподъемность и вместимость вагонов.

а)



б)



в)



Рисунок 3.5 – Общий вид специализированного четырехосного вагона типа «хopper» для перевозки:

а – зерна; б – минеральных удобрений; в – цемента

3.2 Нумерация вагонов грузового парка

На каждом грузовом вагоне (кузове, котле, раме) имеется восьмизначный номер и код страны – собственности вагона. Система нумерации подвижного состава объединяет в восьмизначном номере неповторяющийся инвентарный номер, присвоенный данной единице подвижного состава, его характеристику и кодовую защиту достоверности считывания номера. Структура построения номера вагона представлена на рисунке 3.6.



Рисунок 3.6 – Структура построения номера вагона

Для защиты номеров вагонов на железных дорогах стран СНГ и Западной Европы используется способ с модулем 10. Весовой разряд имеет вид 2121212, при этом каждая нечетная цифра номера вагона умножается на 2, а каждая четная – на 1. Затем выполняется поразрядно сложение полученных произведений и определяется цифра, дополняющая полученную сумму до ближайшего числа, кратного 10:

Номер вагона	6	0	1	4	0	4	4	9
Множитель	2	1	2	1	2	1	2	–
Поразрядное произведение	12	0	2	4	0	4	8	–
Поразрядная сумма	1 + 2	+0	+2	+4	+0	+4	+8	21

Поразрядная сумма равна 21. Ближайшее число, делящееся на 10 без остатка, – 30. Контрольное число номера вагона 6014044 равно 9 (30 – 21 = 9).

На вагоне рядом с номером указывается код принадлежности: 20 – Российская Федерация, 21 – Республика Беларусь, 22 – Украина и т. д.

3.3 Эксплуатационно-экономические характеристики и показатели грузовых вагонов

Конструкция грузовых вагонов оказывает влияние на продолжительность выполнения грузовых операций, сохранность перевозимых грузов, эффективность перевозок. К конструкции вагона предъявляются определенные эксплуатационные и экономические требования: невысокая стоимость постройки, небольшая масса тары при достаточной прочности вагона, обеспечение безопасности движения, максимальное использование грузоподъемности и вместимости, обеспечение механизации погрузочно-разгрузочных работ и сокращение простоя вагона под грузовыми операциями.

Вагоны открытого типа имеют существенные преимущества по сравнению с крытыми вагонами, поэтому их необходимо использовать во всех случаях, когда обеспечивается сохранность груза.

Основными преимуществами открытых вагонов по сравнению с крытыми являются:

- более широкие возможности применения различных погрузочно-выгрузочных механизмов, что значительно сокращает стоимость грузовых операций и потребность в трудовых ресурсах;
- ниже простой вагонов в процессе погрузки-выгрузки грузов;
- значительно ниже стоимость постройки, ремонт и содержание таких вагонов;
- возможна перевозка длинномерных, громоздких и тяжеловесных грузов.

Эксплуатационные качества конструкции грузовых вагонов характеризуют следующие показатели: грузоподъемность, число осей, тара вагона, объем кузова, площадь пола, длина вагона, внутренняя ширина и длина вагона, технический коэффициент тары, нагрузка на ось, нагрузка на путь и др.

Грузоподъемностью называется максимально допустимая (конструкцией) загрузка вагона с учетом полного обеспечения безопасности движения поездов при перевозке грузов.

Повышение грузоподъемности вагона является эффективным способом, поскольку:

- снижается себестоимость перевозок в результате повышения статической нагрузки и снижения эксплуатационных расходов;
- уменьшаются удельные капитальные вложения на 1 т грузоподъемности вагона;
- сокращается удельная длина вагона на 1 т массы брутто, а следовательно, сокращается длина поезда и потребная длина станционных путей;
- сокращаются затраты времени на грузовые операции, приходящиеся на 1 т груза (особенно при выгрузке на эстакадах, вагоноопрокидывателях).

В значительной степени эксплуатационные качества конструкции вагонов грузового парка определяются их массой в порожнем состоянии (тарой), которая указывается на кузове (раме) вагона. Технический коэффициент

ент тары вагона представляет собой отношение тары q_T к грузоподъемности этого вагона $P_{гр}$:

$$K_{\delta} = \frac{q_{\delta}}{P_{\text{ад}}} . \quad (3.1)$$

Чем меньше технический коэффициент тары, тем меньше собственной массы вагона приходится на каждую тонну транспортируемого груза. Коэффициент тары для большинства грузовых вагонов колеблется от 0,34 до 0,47, а для изотермических вагонов он самый высокий – 1,0 и более.

Более правильно характеризует эксплуатационные качества конструкции вагона погрузочный коэффициент тары, учитывающий фактически возможное использование грузоподъемности вагонов при перевозке конкретных грузов

$$K_T = \frac{q_T}{\lambda P_{гр}} , \quad (3.2)$$

где λ – коэффициент использования грузоподъемности вагона.

Чтобы обеспечить полное использование грузоподъемности, при выборе типа подвижного состава следует установить наиболее целесообразное в зависимости от рода груза соотношение грузоподъемности и объема вагона.

Удельным объемом вагона называется отношение полного объема $V_{\text{полн}}$ к его грузоподъемности

$$V_{уд} = V_{\text{полн}} / P_{гр} . \quad (3.3)$$

Чем выше данный показатель, тем лучше может быть использована грузоподъемность вагона.

Удельной грузоподъемностью вагона называется количество тонн, приходящееся на 1 м^3 геометрического объема кузова ($\text{т}/\text{м}^3$), т. е. величина, обратная удельному объему вагона

$$P_{уд} = P_{гр} / V_{\text{полн}} . \quad (3.4)$$

Грузоподъемность и вместимость вагона могут быть полностью использованы при удельной грузоподъемности, равной плотности груза, т. е. массе 1 м^3 груза в том виде и состоянии, в которых его перевозят по железной дороге (с различной влажностью, пустотами между кусками и др.).

Если плотность груза меньше удельной грузоподъемности вагона, вместимость вагона используется полностью, а грузоподъемность – не полностью, при большей плотности – наоборот.

Удельная площадь пола вагона открытого типа (платформ, полувагонов) – это отношение площади пола $F_{\text{полн}}$ к грузоподъемности:

$$F_{уд} = F_{\text{полн}} / P_{гр} . \quad (3.5)$$

Чем больше удельная площадь пола вагона, тем при прочих равных условиях может быть использована его грузоподъемность, особенно важно это обстоятельство для платформы.

3.4 Улучшение использования вагонов грузового парка

Использование грузоподъемности и вместимости вагона определяется рядом показателей: технической нормой загрузки, статической нагрузкой и коэффициентом использования грузоподъемности.

Статическая нагрузка характеризует использование грузоподъемности вагона в реальных условиях и определяется отношением суточного объема погрузки в тоннах на общее количество погруженных вагонов. Средняя статическая нагрузка определяется по формуле

$$P_{\text{ст}} = \sum P_{\text{ст}} / U_{\text{п}}, \quad (3.6)$$

где $\sum P_{\text{ст}}$ – общее количество погруженного груза за сутки, т;

$U_{\text{п}}$ – общее количество погруженных вагонов.

Статическая нагрузка показывает количество тонн груза, погруженных в вагон, а степень использования его грузоподъемности характеризуется *коэффициентом использования грузоподъемности*, который определяется отношением статической нагрузки вагона к его грузоподъемности:

$$K_{\text{гп}} = \frac{P_{\text{ст}}}{P_{\text{гр}}}. \quad (3.7)$$

Коэффициент использования грузоподъемности значительно колеблется для разных типов вагонов и зависит от плотности груза.

Для наиболее рационального использования грузоподъемности и вместимости вагонов на Белорусской железной дороге разработаны и утверждены технические нормы загрузки вагонов и контейнеров, которые опубликованы в Сборнике правил перевозок и тарифов.

Техническая норма загрузки вагона – оптимальное количество груза, которое можно загрузить в определенный тип подвижного состава, используя наиболее рациональные способы подготовки и перевозки, максимально заполнив грузом его объем (площадь), обеспечив сохранность груза и безопасность движения и маневровой работы, механизированную погрузку и выгрузку.

Техническая норма загрузки вагона – это объективный показатель степени использования его грузоподъемности. Технические нормы загрузки устанавливаются отдельно для каждого типа вагонов и рода грузов, учитывая их физические особенности (объемный вес, влажность, вид и размеры тары и т. д.).

Меры, обеспечивающие эффективное использование грузоподъемности и вместимости вагонов, многообразны и зависят от типа вагонов и рода груза. Такими мерами являются:

- выбор типа вагона в соответствии с родом груза и его плотностью;
- увеличение высоты погрузки массовых грузов в открытый подвижной состав (использование суженной части габарита погрузки – «шапки»);
- уплотнение груза при погрузке;
- рациональное размещение тарных и штучных грузов в вагонах;
- комбинированная погрузка грузов с разной плотностью в одном вагоне;
- рационализация и стандартизация тары (габаритные размеры тары должны быть кратными внутренним размерам вагона).

3.5 Техническое обслуживание и коммерческий осмотр грузовых вагонов

Подвижной состав, подаваемый перевозчиком под погрузку, должен отвечать требованиям безопасности движения и сохранности перевозимых грузов. В связи с этим подаваемые под погрузку вагоны должны быть исправные, годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков ранее перевозимых грузов и мусора, со снятыми реквизитами а в необходимых случаях – промытые и продезинфицированные (п. 40 Устава). Каждый вагон перед погрузкой должен быть осмотрен в техническом и коммерческом отношении.

Пригодность вагонов под погрузку в техническом отношении во всех случаях определяется работниками вагонного хозяйства в пунктах подготовки вагонов к перевозкам или в пунктах технического обслуживания.

Все вагоны перед подачей под погрузку должны предъявляться работниками станции к техническому обслуживанию с указанием пункта, железной дороги, государства назначения, наименования груза и записью об этом в книге предъявления вагонов формы ВУ-14 с обязательной росписью осмотрщика вагонов, производившего осмотр.

Вагоны, предназначенные для перевозки опасных грузов, предъявляют к техническому обслуживанию только в порожнем состоянии в день погрузки с обязательным указанием в отдельной книге формы ВУ-14 наименования груза и отражением результатов технического обслуживания. При предъявлении к техническому обслуживанию собственных или арендованных вагонов перед погрузкой опасных грузов их владельцы должны предъявить работникам станции и вагонного депо (ПТО) свидетельство о технической исправности вагона, гарантирующее безопасность перевозки конкретного опасного груза. Номер свидетельства отмечают в отдельной книге формы

ВУ-14. Также в порожнем состоянии осматриваются вагоны под погрузку скоропортящихся грузов.

При техническом обслуживании главное внимание обращается на исправность автосцепных приборов и ходовых частей, колесных пар, буксового узла, рамы вагона, тормозного оборудования, состояние кузова и крыши вагона, сроки его ремонта. Результаты технического осмотра вагона записываются в книгу предъявления вагонов к техническому обслуживанию формы ВУ-14. Технические требования к вагонам, подаваемым под погрузку, должны отвечать требованиям, изложенным в п. 3.11 Инструкции осмотрщику вагонов.

Запрещается подавать вагоны под погрузку грузов без предъявления вагонов к техническому обслуживанию и записи в книге ВУ-14 о признании их годными. Перед началом погрузки приемосдатчик должен убедиться по книге формы ВУ-14 (в установленном на станции порядке) производилось ли техническое обслуживание вагона. В случае если приемосдатчиком у поданного под погрузку вагона будут выявлены какие-либо технические неисправности или повреждения, то вагон не должен грузиться до тех пор, пока указанные неисправности не будут устранены работниками вагонного хозяйства.

Пригодность вагонов в коммерческом отношении для погрузки данного груза определяется отправителем или перевозчиком в зависимости от того, чьими средствами осуществляется погрузка груза. Коммерческий осмотр вагона должен гарантировать сохранность груза при перевозке. При этом особое внимание должно обращается:

- на качество очистки вагона от ранее перевозимого груза и отсутствие в нем постороннего запаха, маслянистых пятен и других загрязнений, которые могут испортить груз;
- отсутствие наружных заделок в обшивке стен (кроме металлических заделок, выполненных в деповских условиях), в полу вагона и незаделанных конструктивных отверстий в направляющих желобах дверей;
- надежность закрытия боковых и дверных люков, а также заварки потолочных люков по периметру или их закрепления согласно [3];
- отсутствие видимых щелей и отверстий, через которые может произойти утечка груза или проникнуть влага или искры от локомотива;
- отсутствие внутри вагона в стенах или на полу торчащих гвоздей и болтов, которые могут привести к порче или утере груза в пути следования;
- плотное закрытие и надежность закрепления боковых и потолочных загрузочных люков, а также разгрузочных люков самоуплотняющихся дверей;
- правильность закрепления на болт колпачка типовой печной разделки, а также исправность болта дверной накладки;
- исправность запорных устройств для наложения пломб или ЗПУ;

– исправность стоечных скоб платформ и увязочных косынок полувагонов.

Если перевозимый груз требует подготовки вагона в противопожарном отношении, в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, приемосдатчик после выполнения работником вагонного хозяйства указанных работ должен вторично осмотреть вагон изнутри при закрытых дверях и люках.

При обнаружении коммерческих неисправностей приемосдатчик должен принять меры по их устранению до начала погрузки груза в вагон.

Приемосдатчик также обязан осмотреть вагоны, подаваемые под выгрузку, в коммерческом отношении. Он проверяет наличие пломб или запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ), если груз должен перевозиться за пломбами (ЗПУ), кроме того, их целостность и соответствие оттисков на пломбах (ЗПУ) данным, указанным в вагонном листе, а также смотрит, нет ли в кузове и в дверных накладках вагона каких-либо повреждений (проломов, отверстий и т. д.), дающих возможность проникнуть в вагон без нарушения целостности пломб (ЗПУ). Если при осмотре вагона и пломб (ЗПУ) приемосдатчик обнаружит их неисправность, он обязан немедленно доложить об этом старшему приемосдатчику, заведующему грузовым терминалом или начальнику станции и далее руководствоваться Инструкцией по актово-претензионной работе на Белорусской железной дороге.

При приеме вагонов после выгрузки груза средствами грузополучателя приемосдатчик проверяет, очищен ли вагон от остатков груза и мусора, удалены ли меловые разметки, сняты ли перевозочные реквизиты (закрутки, пломбы (ЗПУ), бруски, растяжки и т. д.) и старые знаки опасности (после перевозки опасных грузов). Вагоны, не очищенные внутри и снаружи, а также вагоны с незакрепленными бортами, с незакрытыми люками и дверями от грузополучателя приемосдатчик не принимает. При этом, в соответствии с пунктом 45 УЖТ, до полной готовности вагона к уборке вагон считается не выгруженным, т. е. грузовая операция считается не законченной и взимаются все причитающиеся платежи с клиента. При приеме от грузополучателя цистерн и бункерных полувагонов после слива груза приемосдатчик проверяет, очищена ли наружная поверхность цистерны или бункерного полувагона, протерты ли до ясной видимости все знаки и трафареты на котле и раме (номер вагона, тип калибровки, грузо-подъемность, год ремонта и др.). Также проверяется, закрыты ли крышки верхнего люка и сливного прибора цистерны, закреплены ли бункеры бункерных полувагонов крюками-зацепами, опломбированы ли специализированные цистерны.

В случае отправления порожних вагонов после выгрузки на промывку (пропарку) на специализированные станции по полным перевозочным документам приемосдатчик может принять такие вагоны к перевозке. При этом необходимо, чтобы двери, люки и т. д. были закрыты, а наружные части кузова и экипажная часть вагона – очищены.

За прием неочищенных вагонов от клиента после выгрузки приемосдатчик несет персональную ответственность.

3.6 Признаки пригодности вагонов под погрузку

В соответствии с пунктом 40 УЖТ перевозчик обязан подавать под погрузку исправные, внутри и снаружи очищенные, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретных грузов вагоны, контейнеры со снятыми приспособлениями для крепления, за исключением несъемных. Эти требования направлены на обеспечение сохранности находящегося в вагоне (контейнере) груза и безопасности движения. Под исправностью вагонов подразумевается, прежде всего, исправность их в техническом отношении, удовлетворяющая требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог (ПТЭ БЧ). Степень очистки вагонов должна соответствовать требованиям, предусмотренным Правилами очистки и промывки вагонов.

Признаками пригодности вагонов в техническом отношении являются:

- соответствие требованиям ПТЭ основных узлов и деталей вагона (тележек, колесных пар, бандажей, рамы вагона и т. п.);
- исправность автосцепного устройства;
- исправность тормозного оборудования;
- исправность кузовов, гарантирующая сохранность перевозимого груза;
- исправность переходных площадок, подножек, поручней.

Признаками пригодности вагонов и контейнеров в коммерческом отношении являются:

- состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретных грузов, качество очистки вагона;
- отсутствие внутри них постороннего запаха, который мог бы испортить груз;
- отсутствие других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние грузов при погрузке, выгрузке и в пути следования (масляных пятен, других загрязнений, видимых щелей, отверстий, торчащих гвоздей, болтов);
- наличие стоечных скоб и увязочных косынок полувагонов;
- исправность запорных устройств для наложения запорно-пломбировочных устройств;
- отсутствие в кузове крытого вагона заделок с наружной стороны;
- отсутствие загрязнений котла цистерны и кузова вагонов;

- надежность закрытия боковых и дверных люков, а также заварки потолочных люков;
- правильность закрепления на болт колпака типовой печной разделки;
- плотность и надежность закрытия торцовых дверей и крышек нижних разгрузочных люков полувагонов, каждый из которых должен быть закрыт на обе закидки запорного механизма (зазор не менее 5 мм);
- отсутствие деформации крышек нижних и боковых разгрузочных люков полувагонов.

Пригодность в коммерческом отношении вагонов определяется грузоотправителями (если погрузка осуществляется ими) или железной дорогой (если погрузка осуществляется ею); пригодность контейнеров и специализированных вагонов – грузоотправителями. Грузоотправители вправе отказаться от вагонов, контейнеров, не пригодных для перевозки конкретных грузов (п. 40 Устава). Перевозчик в этом случае обязан взамен непригодных подать исправные, годные для перевозки такого груза вагоны, контейнеры. Если грузоотправитель не реализовал данное право, он не может быть освобожден от ответственности за несохранность груза, произошедшую из-за неисправности принятого под погрузку вагона, контейнера. Перевозчик при подаче на железнодорожный путь необщего пользования груженых вагонов в порядке сдвоенных операций определяет их техническую пригодность под погрузку конкретных грузов.

ИНФРАСТРУКТУРА

4 БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ НАЧАЛЬНО-КОНЕЧНЫХ ОПЕРАЦИЙ

4.1 Коммерческие и грузовые операции, выполняемые на станциях

Перевозки грузов осуществляются между железнодорожными станциями, открытыми для выполнения соответствующих грузовых и коммерческих операций. На железнодорожных станциях в значительных объемах производятся следующие грузовые и коммерческие операции: прием груза к перевозке, взвешивание, хранение, погрузка, выгрузка, перегрузка, сортировка и выдача грузов; переработка контейнеров, оформление перевозочных документов, информация грузополучателей и грузоотправителей о подходе, прибытии и подаче вагонов на места погрузки и выгрузки, розыск грузов, финансовая и кассовая отчетность, исчисление провозных плат и расчеты с грузоотправителями и грузополучателями при нецентрализованных расчетах.

Кроме того, на железнодорожных станциях производятся технические операции: прием и пропуск поездов по графику движения, расформирование, формирование, коммерческий осмотр, техническое обслуживание и отправление грузовых поездов, подача и уборка вагонов к местам погрузки и выгрузки, обслуживание железнодорожных подъездных путей промышленных предприятий, обработка составов по прибытию и отправлению и др. (рисунок 4.1). В отдельных случаях на грузовых станциях производится дезинфекция и промывка вагонов и выполняются другие операции (перевозка пассажиров и продажа пригородных билетов и др.).

При выполнении грузовых, коммерческих и технических операций должна обеспечиваться безопасность движения поездов и маневров и сохранность принятых грузов и контейнеров.

Открытие и закрытие железнодорожных станций для выполнения всех или некоторых операций производится Белорусской железной дорогой в соответствии с пунктом 9 УЖТ.

Принятые решения публикуются в сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования и доводятся до сведения

на все железнодорожные станции сети дорог стран СНГ и Балтии, выполняющих грузовые и коммерческие операции.

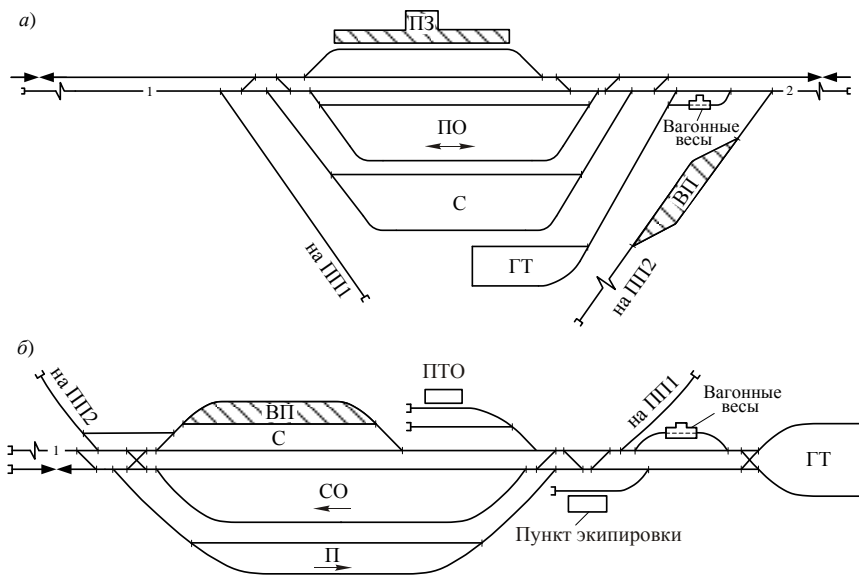


Рисунок 4.1 – Схема грузовой станции:

а – сквозного типа; *б* – тупикового типа; 1, 2 – вытяжные пути; ПЗ – пассажирское здание; ПО – приемо-отправочный парк; С – сортировочный парк; ВП – выставочные пути; П – парк приема; ПТО – пункт технического осмотра; ГТ – грузовой терминал; ПП1 – железнодорожный путь необщего пользования № 1; ПП2 – железнодорожный путь необщего пользования № 2

Железнодорожные станции могут быть открыты для выполнения всех или только некоторых коммерческих операций в зависимости от потребностей в перевозках предприятий и населения, тяготеющего к станции района, а также от наличия на них соответствующих технических устройств. Например, одни станции принимают к перевозке и выдают только повагонные отправки, которые можно хранить на открытых площадках, другие – повагонные отправки и только при условии загрузки их на железнодорожных путях необщего пользования и т. д.

Перечень железнодорожных станций и виды выполняемых ими операций, связанных с перевозками, публикуются в Тарифном руководстве № 4, (книга 2 «Алфавитный список железнодорожных станций»).

После наименования каждого пункта указаны условные обозначения, характеризующие выполняемые на них коммерческие операции (П, Б, О, § 1–8, 8н, 9, 10, 10н, X). Содержание основных обозначений указано в разделе Общие положения. Например, § 4 обозначает, что станция производит

прием и выдачу повагонных отправок грузов, требующих хранения в крытых складах станций; § 8 – прием и выдачу грузов в универсальных контейнерах массой брутто 20 и 24 т на станциях.

При приеме груза к перевозке следует по условным обозначениям Алфавитного списка железнодорожных станций проверить, открыта ли станция назначения для выполнения грузовых операций с данными видами отправок. Необходимо также проверить правильность адресования повагонных отправок грузов на станции железнодорожных узлов в соответствии с установленной специализацией их работы по выгрузке на местах общего пользования. Список включенных в узлы станций приведен в Общих положениях Тарифного руководства № 4, книга 2. Грузы, предъявляемые к перевозке повагонными и мелкими отправлениями, назначением на станции железнодорожных узлов, которые не имеют специализации внутриузловой грузовой работы, должны, как правило, адресоваться на станцию той линии, по которой они прибывают в узел.

4.2 Технические средства для выполнения грузовых и коммерческих операций

Техническое оснащение железнодорожных станций определяется назначением, объемом грузовой и коммерческой работы, типом и характером поступления и отправления местных вагонопотоков и их распределением по грузовым пунктам, в том числе, местам общего и необщего пользования, примыканием железнодорожных путей промышленных предприятий, пунктов перевалки и др.

На железнодорожных станциях, предназначенных для производства грузовых и коммерческих операций, предусматривается соответствующее путевое развитие (приёмно-отправочные, сортировочные и вытяжные пути), а также погрузочно-разгрузочные сооружения и устройства. К погрузочно-выгрузочным сооружениям и устройствам относятся крытые и открытые склады и платформы, площадки для универсальных контейнеров, тяжеловесных и других грузов, эстакады и повышенные пути для навалочных грузов, устройства для перегрузки из вагонов непосредственно на автотранспорт или через склад, платформы и площадки для разгрузки насыпных грузов, колесной техники и других грузов. Грузовые устройства и путевое развитие концентрируются в одном грузовом районе станции вместе со специализированными площадками для переработки однородных грузов. Иногда в пределах станций сооружается несколько специализированных грузовых районов для переработки отдельных родов грузов.

Оформление и обработка поездных документов, сбор комплексной информации о подходе поездов, вагонов и грузов, подготовка данных для оперативного планирования работы грузовой станции осуществляется в стан-

ционном технологическом центре по обработке поездной документации (СТЦ). Для автоматизации переработки информации о поездах и грузах в СТЦ используется комплекс вычислительных средств локальной автоматизированной системы управления станцией, взаимодействующей с ИРЦ.

На железнодорожных станциях имеются устройства СЦБ и связи, освещения и водоснабжения, иногда – устройства для экипировки маневровых локомотивов, пункты подготовки вагонов под погрузку, пути очистки и промывки вагонов, очистные сооружения и др.

Кроме того, на грузовых станциях предусматриваются пункты для обслуживания и ремонта погрузочно-разгрузочных машин, административно-бытовые и служебно-технические здания, вагонные весы и другие устройства и сооружения. Для проверки габаритности погрузки на открытом подвижном составе (на платформах, полувагонах) устанавливают на выходах с путей погрузки габаритные ворота (рисунок 4.2). Внутри ворот подвешены узкие планки, создающие контур предельного очертания погрузки. Негабаритные грузы, выступающие за пределы этого очертания, могут перевозиться лишь с соблюдением особого порядка следования. О негабаритности грузов может сигнализировать электронная система контроля габарита погрузки. В ней применены лазерные и инфракрасные датчики, позволяющие добиться высокой надежности работы в любых условиях. Специальная компьютерная программа, в которую поступают сигналы с электронных габаритных ворот, позволяет четко отделить случайные выходы за габариты конструкций подвижного состава, происходящие от покачивания при движении. Определение негабаритного груза и степени негабаритности производится программой практически без участия человека.

Для осмотра крыши вагонов и внутренней части кузова полувагонов устанавливают смотровые вышки с прожекторным освещением и устройствами для обнаружения неисправных вагонов или вагонов с остатками грузов. Для этих целей могут применяться средства промышленного телевидения с усовершенствованными конструкциями телевизионных камер, позволяющими получать четкое изображение с короткого расстояния до объекта при скоростях 40 км/ч и выше и производить видеозапись.

Для управления технологическим процессом на грузовых станциях широко используется телефонная связь, радиосвязь поездная и маневровая, телеграфная, парковая громкоговорящая связь, диспетчерская избирательная связь, пневматическая почта для пересылки пакетов документов на расформировываемые и формируемые поезда. Для управления стрелочными переводами и сигналами, приготовления поездных и маневровых маршрутов используются современные системы маршрутно-релейной централизации (МРЦ), которые совершенствуются за счет использования электронной элементной базы и увязываются с АСУ грузовой станции (АСУГС). В связи с внедрением АСУГС основной управляющий персонал станции имеет

средства автоматизированного рабочего места (АРМ): дисплеи, малые (персональные ЭВМ) и др. На грузовых станциях применяются переносные радиостанции различных систем, системы сотовой телефонной связи, охватывающие всю территорию грузовой станции и железнодорожных путей не общего пользования.

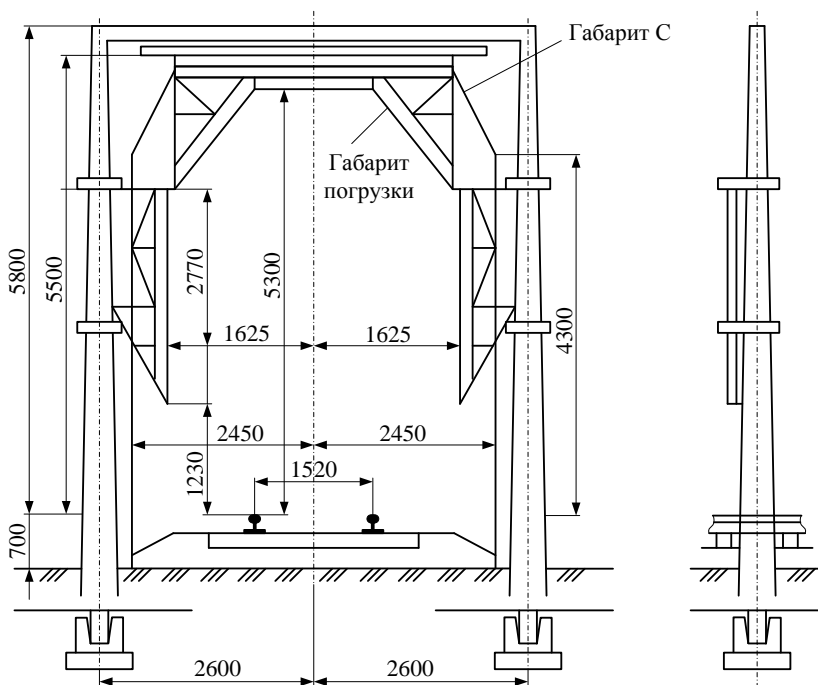


Рисунок 4.2 – Габаритные ворота

Железнодорожная станция должна иметь санитарно-защитные зоны между жилой застройкой и складами для хранения навалочных, пылящих, химических и других грузов.

4.3 Концентрация грузовой и коммерческой работы

На Белорусской железной дороге наряду с крупными и средними имеются малодейственные станции, открытые для производства грузовых и коммерческих операций на местах общего пользования. Выполнение грузовой и коммерческой работы на этих станциях не позволяет эффективно использовать комплекс технических средств железнодорожного транспорта, препят-

ствует механизации погрузочно-разгрузочных работ, затрудняет информатизацию перевозочного процесса, приводит к излишнему содержанию эксплуатационного штата, затрудняет управляемость грузовой и поездной работой. Огромные потери приносит развоз на малодеятельные станции вагонов под погрузку или выгрузку, а также их уборка. Поэтому экономически выгодно концентрировать грузовую работу на меньшем числе станций, где имеются необходимые устройства и средства механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Основное направление концентрации грузовых операций – закрытие малодеятельных станций для грузовых операций и создание опорных станций. Создание опорных станций позволяет снизить себестоимость перевозок, повысить уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ и эффективность использования подъемно-транспортной техники, сократить простой подвижного состава, ускорить доставку грузов, повысить пропускную способность железных дорог, улучшить обслуживание отправителей и получателей грузов. Всё это обеспечивается, имеются автомобильные дороги с благоустроенными подходами к грузовым станциям. Экономическая целесообразность закрытия малодеятельных станций и передачи их работы на опорные определяется технико-экономическими расчетами.

В зависимости от местных условий и экономической целесообразности могут быть применены и другие формы концентрации грузовой работы: частичное закрытие станции (на определенный период года), концентрация операций с отдельными видами грузов (наливные, лес, минеральные удобрения), концентрация перевозок мелких отправок, ликвидация малодеятельных подъездных путей с передачей их грузооборота на места общего пользования или с созданием объединенных транспортных хозяйств для группы предприятий.

Создаются опорные станции нового типа, которые берут на себя руководство и ответственность за работу прикрепленных к ним промежуточных станций. Общее оперативное управление в пределах обслуживаемого опорной станцией района обеспечивает единство коллективов станций, приближает управление станциями к месту выполнения начальных и конечных операций перевозочного процесса. Создание опорных станций нового типа позволяет сформировать новую структуру организации и управления перевозочным процессом, решить многие эксплуатационные задачи, снизить эксплуатационные расходы, связанные с сокращением маневровых локомотивов, закрытием отдельных путей и парков станций, складов, грузовых устройств, товарных контор и другими мерами.

4.4 Специализация грузовых станций в крупных узлах

Одной из прогрессивных и экономически эффективных форм организации грузовой работы является специализация грузовых станций в транспортных узлах по родам грузов. Специализация станций позволяет увеличить их перерабатывающую способность, сократить потребность в складской площади, полностью механизировать погрузочно-разгрузочные работы средствами дорог, повысить производительность погрузочно-разгрузочных механизмов, сократить простой вагонов под грузовыми операциями, организовать транспортно-экспедиционное обслуживание отправителей и получателей грузов и централизованный завоз и вывоз грузов, создать условия для автоматизации грузовых и коммерческих операций с использованием ЭВМ. На практике эта форма находит свое выражение в создании специализированных баз выгрузки массовых грузов (каменного угля, минеральных строительных материалов, леса, металла, цемента и др.), контейнерных терминалов, крупных механизированных комплексов по переработке тарноштучных грузов, тяжеловесных грузов и др.

Специализированные транспортно-складские комплексы предназначены преимущественно для выгрузки массовых грузов. Их организуют в промышленных районах для обслуживания групп промышленных предприятий, получающих грузы, однородных с точки зрения применения средств механизации погрузочно-разгрузочных работ (сырье, материалы, топливо и др.). Выбор наилучшего варианта специализации грузовых станций в узле определяется технико-экономическими расчетами. Список специализированных станций в железнодорожных узлах помещен в Тарифном руководстве № 4 (книга 2).

4.5 Управление и оперативное руководство работой грузовой станции

Грузовая станция является линейным предприятием Белорусской железной дороги по организации перевозок грузов и непосредственно подчиняется отделению железной дороги. Руководство работой станции осуществляет начальник железнодорожной станции, который несет ответственность за выполнение задач, возложенных на него «Положением о железнодорожной станции».

Руководство эксплуатационной работой станции, контроль за выполнением суточных и сменных планов, организация обработки поездов и вагонов по технологическому процессу осуществляются начальником станции и его заместителем по оперативной работе.

Грузовой и коммерческой работой по станции руководит заместитель начальника станции по грузовой работе. Непосредственно руководство и контроль за исполнением грузовых и коммерческих операций на местах общего пользования возложено на начальника грузового района, на контейнерных площадках – на заведующих контейнерными площадками, в товарной конторе – на начальника товарной конторы, на складах – на заведующих пакгаузами, на сортировочной платформе – на заведующего сортировочной платформой.

Разработку и внедрение технологического процесса работы станции, передовых методов труда, проведение мероприятий по рациональному использованию технических средств, устройств, обеспечению безопасности движения поездов и техники безопасности, а также анализ работы станции осуществляет инженер станции и инженер-технолог станции.

Оперативное руководство станцией, контроль за выполнением суточных и сменных планов, организацией грузовой и коммерческой работы, обработкой поездов и вагонов возложены на заместителя начальника станции и сменных командиров – маневровых диспетчеров и дежурных по железнодорожной станции. Примерная структура оперативного руководства работой грузовой станции приведена на рисунке 4.3.



Рисунок 4.3 – Примерная структура оперативного руководства работой грузовой станции

Маневровый диспетчер (ДСЦ) осуществляет оперативное планирование и руководство работой станции, обеспечивает выполнение сменных планов, осуществляет контроль за выполнением технологических норм на обработку составов и вагонов.

Дежурный по железнодорожной станции (ДСП) осуществляет непосредственное руководство приемом, расформированием, формированием и отправлением поездов.

Начальник товарной конторы осуществляет контроль за выполнением заявок и договоров на перевозку грузов, оформлением грузовых перевозочных документов, расчетами с грузоотправителями и грузополучателями, ведением установленных форм учета и отчетности.

Начальник грузового района обеспечивает выполнение планов погрузки по грузовой работе на местах общего пользования, осуществляет контроль за своевременной подачей и расстановкой вагонов на местах погрузки и выгрузки, организует выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

На железнодорожных подъездных путях выполнение плана погрузки и выгрузки грузов обеспечивает диспетчер по грузовой работе.

Выполнение основных грузовых и коммерческих операций возлагается на старших приемосдатчиков и приемосдатчиков груза 3–5-го разрядов, товарных кассиров 4–8-го разрядов, старших товарных кассиров, коммерческих агентов 3–5-го разрядов и др. Численность их на конкретной станции, открытой для грузовых и коммерческих операций, устанавливается на основании Нормативов численности приемосдатчиков груза и приемщиков поездов на станциях и Нормативов численности работников в товарных конторах станций.

4.6 Основные обязанности приемосдатчиков грузов и товарных кассиров

Профессии приемосдатчика груза и товарного кассира являются основными и самыми массовыми в хозяйстве грузовой и коммерческой работы. Они принимают непосредственное участие во взаимоотношениях с отправителями и получателями грузов на начальном и конечном этапах перевозочного процесса. От четкого и качественного выполнения обязанностей приемосдатчиком и товарным кассиром во многом зависит успех обеспечения своевременной и сохранной доставки груза, обеспечение точности расчетов, своевременное и полное взимание причитающихся платежей за перевозку грузов и предоставляемые транспортные работы и услуги, выполнение норм простоя вагонов под грузовыми операциями, рациональное использование подвижного состава, обеспечение техники безопасности и безопасности движения поездов, привлечение грузоотправителей и грузополучателей к пользованию услугами железнодорожного транспорта.

На приемосдатчиков возложено выполнение основных грузовых и коммерческих операций: организации приема, взвешивания, погрузки, сортировки, перегрузки, выгрузки, хранения и выдачи грузов, перевозимых железнодорожным транспортом; сдачи и приема от портов (автотранспортных организаций) грузов; сдачи и приема в коммерческом отношении груженых и порожних вагонов и контейнеров, подаваемых под погрузку или выгрузку средствами грузоотправителя или грузополучателя; оформления соответствующих документов и ведение установленной отчетности по этим операциям; учет времени нахождения вагонов на железнодорожных подъездных путях либо под погрузочно-разгрузочными операциями, ввод информации о произведенных операциях в ЭВМ.

В зависимости от особенностей и местных условий работы станции на приемосдатчика груза может возлагаться выполнение других коммерческих операций: коммерческого осмотра поездов и вагонов, оформления бездокументных грузов, составления и рассмотрения коммерческих актов, материалов расследования по несохранным перевозкам, подготовки по ним предложений.

В условиях функционирования АСОУП рабочие места приемосдатчиков оборудуются АРМами, что позволяет вводить и получать информацию (о приеме груза, погружаемых и выгружаемых вагонах, прибытии грузов, выгрузке и выдаче грузов, вывозе и завозе контейнеров) по установленным формам макетов с помощью ПЭВМ. Конкретные обязанности приемосдатчика груза при погрузке и выгрузке грузов средствами дороги на местах общего пользования, перевозке экспортно-импортных грузов, приеме дежурства, приеме груза к перевозке, отгружаемого с мест общего пользования и в вагонах, загруженных средствами грузоотправителя, при выгрузке грузов средствами грузополучателя, обнаружении несохранности грузов, обслуживании весоизмерительных приборов установлены Должностной инструкцией приемосдатчика груза. Виды работ, выполняемых каждым приемосдатчиком, а также обслуживаемый им участок определяются инструкционно-технологическими картами, составляемыми при разработке технологических процессов работы и технико-распорядительных актов станций (ТРА). К выполнению обязанностей приемосдатчик допускается после обучения и сдачи экзамена по всем предусмотренным Должностной инструкцией нормативным документам.

Товарные кассиры непосредственно обслуживают многочисленных грузоотправителей и грузополучателей, участвуют в выполнении принятых заявок на перевозку грузов как в целом по станции, так и по каждому грузоотправителю в отдельности.

В круг обязанностей товарного кассира входят: учет выполнения принятых заявок на перевозку грузов от грузоотправителей; оформление перевозочных документов на отправляемые и прибываемые грузы; расчет провозных платежей и плат за транспортные работы и услуги; расчеты с грузоотправителями и грузополучателями, прием наличных денег; составление отчетов о погруженных вагонах; подборка документов для передачи их в станционный технологический центр (СТЦ) и отделенческий расчетный центр (ОРЦ) или в центры управления и транспортного обслуживания (ЦУТО); проверка таможенного оформления грузов, оформление переадресовки грузов и другие операции.

В условиях функционирования автоматизированной системы управления товарный кассир производит автоматизированный расчет провозных платежей, сборов и плат за пользование вагонами и контейнерами, вводит в ЭВМ сообщения на отправляемые и прибываемые грузы (машинный вариант книги прибытия), грузоотправителю и грузополучателю выдает машинный вариант счета-фактуры по всем видам платежей, в машинном варианте оформляет оперативную отчетность по погрузке-выгрузке и другие виды отчетности по утвержденным формам макетов. Товарный кассир в сейфе хранит бланки строгой отчетности, в машинном варианте составляет отчеты об их использовании, вносит изменения в Тарифные руководства, Правила перевозок и в другие нормативные документы согласно Сборнику правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования и поступивших телеграмм из Управления Белорусской железной дороги.

На должность товарного кассира назначаются лица не моложе 18 лет, прошедшие обучение и сдавшие экзамены по всем предусмотренным нормативным документам.

5 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ ГРУЗОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ

5.1 Назначение, классификация и техническое оснащение грузовых терминалов

Устав железнодорожного транспорта общего пользования обязывает владельцев инфраструктуры иметь надлежащим образом оборудованные сооружения и устройства для выполнения грузовых операций в местах общего пользования. К таким устройствам или сооружениям относятся грузовые терминалы.

Грузовой терминал – территория на железнодорожной станции, оснащенная комплексом технических средств и устройств, которые предназначены для выполнения погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, сортировки и хранения грузов. Грузовой терминал – это место общего пользования, где обслуживаются многочисленные грузоотправители, грузополучатели, другие физические и юридические лица, которые пользуются услугами железнодорожного транспорта общего пользования.

Грузовые терминалы должны иметь соответствующее путевое развитие (погрузочно-выгрузочные, выставочные и соединительные пути), грузовые устройства, склады, площадки, механизмы, вагонные весы, контрольно-габаритные устройства (КГУ), служебно-технические здания, средства автоматизации, связи, устройства освещения, электроснабжения, водопровод, канализацию и другое оборудование, необходимое для выполнения транспортных работ и услуг.

На территории грузового терминала (в зависимости от рода перерабатываемых грузов, размеров и характера грузовой работы) могут размещаться склады для тарно-штучных, тяжеловесных, сыпучих грузов, универсальных контейнеров, лесоматериалов, металла, минерально-строительных и топливных грузов; площадки для перегрузки грузов (по прямому варианту) из вагонов на автотранспорт, и наоборот; платформы для колесной техники и самоходных единиц; товарные конторы; санитарно-бытовые и другие вспомогательные здания и помещения; зарядные пункты для аккумуляторных

погрузчиков, ремонтные мастерские, гаражи для автомобилей; склады горючих и смазочных материалов.

Расположение грузового терминала на железнодорожной станции должно обеспечивать удобное сообщение с ближайшими населенными пунктами, промышленными и сельскохозяйственными предприятиями, свободный подъезд транспортных средств к складским помещениям с наименьшим числом пересечений железнодорожных путей, удобные стоянки транспортных средств на территории грузового района, а также в ожидании въезда на его территорию, выполнение санитарных норм.

Большое внимание уделяется благоустройству грузового терминала. Его территория должна быть ограждена, оборудована охранной сигнализацией по всему периметру ограждения, противопожарными средствами и освещена. У ворот грузового терминала оборудуется контрольно-пропускной пункт для обеспечения пропускного режима.

В зависимости от структуры грузооборота грузовые терминалы разделяют на *универсальные* (общего назначения), на которых перерабатываются различные грузы, и *специализированные*, предназначенные для погрузки и выгрузки грузов ограниченной номенклатуры: тарно-штучных или тяжеловесных, контейнеров, сыпучих и т. д.

В зависимости от схем путевого развития грузовые терминалы подразделяют на тупиковые и сквозные. Более широкое распространение получили грузовые терминалы тупикового типа (рисунок 5.1), так как обладают определенными технико-экономическими преимуществами по сравнению со сквозными.

В конце тупикового проезда предусматривается площадка для разворота автомобилей в виде кольца с внешним радиусом не менее 15 м. Для стоянки автомобилей перед въездом на грузовой терминал предусматривают специальную площадку, а на территории грузового терминала – площадку для стоянки (в ночное время) автомобилей и прицепов к ним.

На территории грузового терминала предусматриваются водоотводные сооружения, обеспечивающие отвод поверхностных вод с территории.

Грузовые терминалы оборудуются устройствами оперативной, технологической и информационной связи (телефоны, факсы, переносные радиостанции, мобильные телефоны).

Грузовые терминалы станций с большим объемом работы проектируются с учетом высокого уровня механизации и автоматизации технологических процессов и называются транспортно-логистическими центрами (ТЛЦ) (рисунок 5.2).

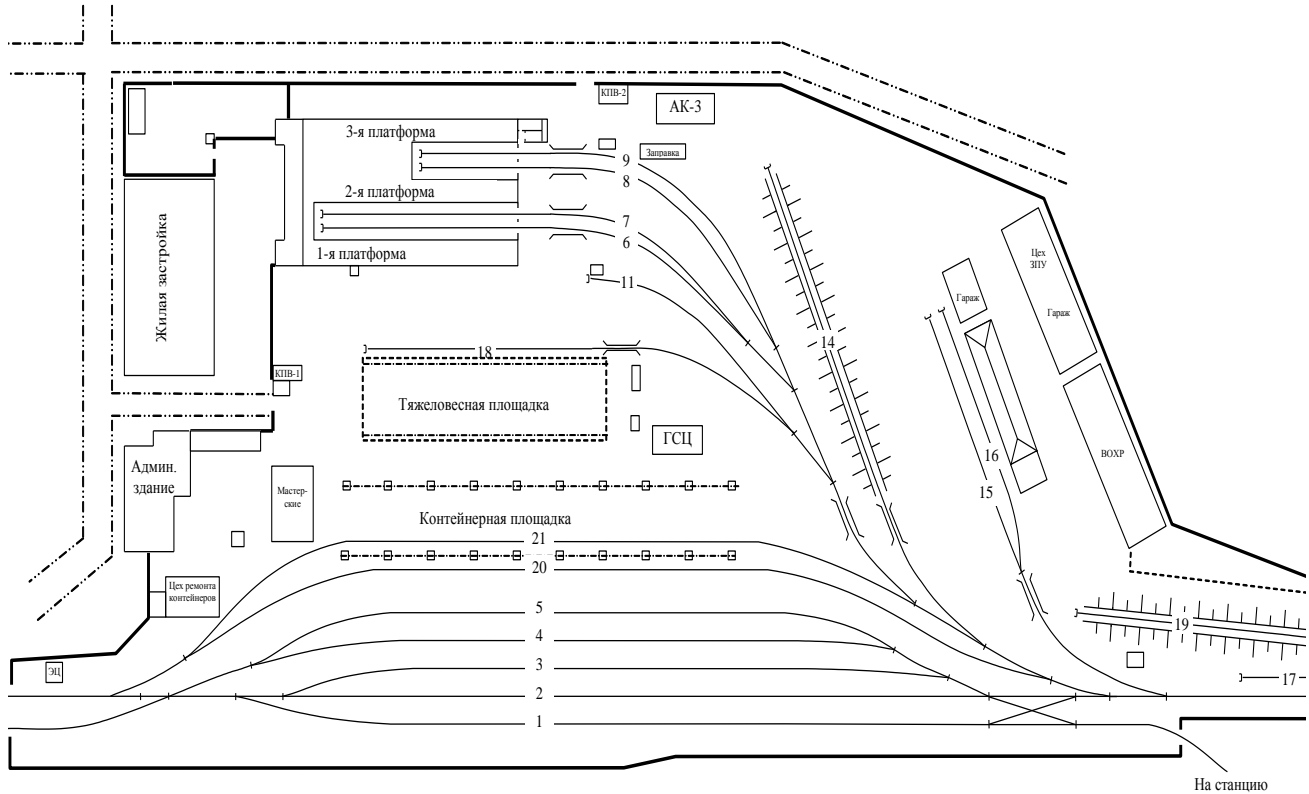


Рисунок 5.1 – Схема грузового терминала тупикового типа



Рисунок 5.2 – Общий вид транспортно-логистического центра

5.2 Назначение и классификация терминальных складов

Прирельсовые терминальные склады предназначены для кратковременного хранения грузов в периоды между приемом их к перевозке и погрузкой в вагоны, а также выгрузкой из вагонов и вывозом на склады грузополучателей. Кроме того, в складах выполняются операции по приему и выдаче грузов, сортировке по направлениям, подборке повагонных партий и др.

В зависимости от рода груза, подлежащего хранению, склады разделяются на *специальные* и *универсальные* (общие). В специальных складах хранятся грузы только одного наименования, требующие особых условий хранения, например склады для хранения минерально-строительных материалов. Универсальные склады предназначены для грузов самых различных наименований, не оказывающих вредного воздействия друг на друга.

По условиям хранения груза и конструкции склады подразделяются: на крытые, крытые и открытые грузовые платформы и площадки. Для тарноштучных грузов, требующих закрытого хранения, предназначены одноэтажные крытые склады с внутренним или наружным расположением по-

грузочно-выгрузочных путей. Склады для переработки тарно-штучных грузов оборудуются средствами механизации погрузочно-разгрузочных и складских операций (дизельные или электропогрузчики), устройствами пожарной и охранной сигнализации, стеллажами, зарядными станциями (см. рисунок 5.2).

При пакетных перевозках и применении штабелирующих средств с большой высотой подъема получили применение одноэтажные склады увеличенной высоты, в том числе со стеллажным хранением грузов.

Крытые платформы используются для хранения грузов, требующих защиты от атмосферных осадков, но не боящихся воздействия ветра, влажного воздуха (профильная сортовая сталь, трубы, огнеупоры, оборудование без упаковки и др.).

Крытая перегрузочная платформа предназначена для переработки грузов по прямому варианту «вагон – автомобиль», «автомобиль – вагон».

Открытые платформы применяются для погрузки, выгрузки и хранения колесной техники и грузов, не боящихся атмосферных осадков и температурных колебаний (автомобили, сельскохозяйственные машины, кирпич и др.). Открытые платформы могут быть боковыми и торцовыми.

Открытые площадки предназначены для погрузки, выгрузки, хранения контейнеров, тяжеловесных, длинномерных, лесных и других навалочных грузов. Площадки оборудуются козловыми или мостовыми кранами.

Пункты переработки крупнотоннажных контейнеров оснащаются электрокозловыми контейнерными кранами грузоподъемностью на спредере 24,0 и 30,5 т. В условиях применения АСУ должна обеспечиваться связь крана с ЭВМ. Предусматривается помещение для размещения средств вычислительной техники АСУКП. На рабочих местах приемосдатчиков предусматриваются утепленные помещения, в которых оборудуются видеотерминалы со средствами связи.

Протяженность контейнерных площадок устанавливается по емкости площадки. Предусматривается место для размещения неисправных контейнеров и их текущего ремонта. Емкость площадок для переработки крупнотоннажных контейнеров примерно равна учетверенному расчетному суточному объему перегрузки.

Терминальные склады должны обеспечивать выполнение заданного объема перевозок, сохранность грузов, своевременную обработку подвижного состава, применение механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ, переработку грузов, перевозимых пакетами, удобное расположение по отношению к автомобильным и железнодорожным путям, возможность применения прямого варианта, наименьшие расходы, связанные с переработкой грузов.

При устройстве и организации работы складов должны быть соблюдены требования противопожарной безопасности, охраны труда и техники безопасности, а также охраны окружающей среды.

5.3 Специальные погрузочно-разгрузочные устройства

Согласно пункту 12 УЖТ железнодорожные станции в соответствии с их специализацией должны иметь надлежащим образом оборудованные сооружения и устройства. Места общего пользования или грузовые терминалы могут дополнительно оборудоваться специальными погрузочно-разгрузочными устройствами, в том числе эстакадами, специализированными площадками, дезинфекционно-промывочными устройствами и др.

Для выгрузки угля, инертных минерально-строительных материалов и других насыпных грузов из полувагонов предусмотрены повышенные пути, а при значительных грузопотоках – эстакады с устройствами пешеходных мостиков вдоль вагона для прохода грузчиков. Повышенные пути и эстакады оборудуются комплексом погрузочно-разгрузочных механизмов и устройств, обеспечивающих механизированное открытие и закрытие люков полувагонов, очистку вагонов и путей от остатков грузов; погрузку грузов в автомобили; механизированную разгрузку платформ, рыхление смерзшихся в полувагонах грузов (рисунок 5.3).



Рисунок 5.3 – Повышенный путь для выгрузки сыпучих инертных грузов

При значительном поступлении под разгрузку полувагонов повышенные пути высотой 3,0 м и более перекрываются козловыми кранами с необходи-

мыми погрузочно-разгрузочными приспособлениями. Дополнительно в районе повышенного пути или эстакады предусматриваются резервные площадки для складирования грузов в штабелях, формируемых ковшовыми погрузчиками и бульдозерами.

Для хранения сыпучих и кусковых грузов и для быстрой погрузки их в грузовые вагоны или автомобили применяются бункерные склады. Загрузка вагонов или автомобилей происходит самотеком под действием силы тяжести. Бункеры устанавливаются на опорах так, чтобы разгрузочное отверстие, перекрытое бункерным затвором, располагалось выше загружаемых вагонов или автомобилей. Ряд бункеров, объединенных в одно сооружение, называется бункерной эстакадой. Глубокие бункеры, у которых высота значительно превышает горизонтальное сечение, называются силосами. Силосы с большой высотой (до 30 м) и большим диаметром называются резервуарами.

6 ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ МАССЫ ГРУЗОВ

6.1 Роль и значение массы груза в процессе его доставки

При предъявлении отправителем груза и приеме его перевозчиком к перевозке должна быть определена и указана в железнодорожной накладной масса груза.

Масса груза – мера количества груза. Неизменность ее показаний свидетельствует о том, что перевозчик, приняв от грузоотправителя к перевозке груз, доставил его грузополучателю в том же количестве и тем самым выполнил свои обязанности в соответствии с договором перевозки груза. Масса груза является основным показателем его сохранности. По разнице между массой груза, указанной в транспортной накладной, и фактической массой груза, прибывшей в транспортном средстве в пункт назначения, определяют его недостачу. В случае если утрата или недостача груза произошли по вине перевозчика, по массе груза и его стоимости определяется ущерб, причиненный при перевозке, и убытки перевозчика.

Определение массы груза необходимо для расчета провозных платежей, определения массы поезда, статистического учета работы перевозчика, установления соответствующих эксплуатационных и экономических показателей работы железнодорожного транспорта, контроля правильности загрузки вагонов, обеспечения безопасности движения и проверки сохранности груза в пункте назначения.

Масса груза свидетельствует о степени использования грузоподъемности вагона и позволяет исключить возможность его перегруза сверх трафаретной грузоподъемности. Масса груза в вагоне используется для учета выполнения утвержденной и согласованной заявки на перевозку грузов (погрузка в вагонах и тоннах).

Кроме того, по массе груза, указанной в перевозочных документах, предприятия-грузоотправители учитывают выполнение производственных заданий, договоров поставки и реализации сырья, материалов и готовой продукции, а грузоотправители и грузополучатели ведут расчеты между собой.

Поэтому правильное определение массы груза при сдаче их к перевозке и выдаче получателю является одной из важнейших коммерческих операций. Обязанности по взвешиванию грузов определены УЖТ (пп. 47, 48, 57 и 59).

Процесс измерения массы груза называется взвешиванием, а приборы, на которых взвешивают – весами (весовыми приборами).

6.2 Порядок определения массы грузов

На станции отправления при погрузке грузов в местах общего пользования средствами перевозчика приемосдатчик обязан взвесить вагоны, загруженные навалочными и насыпными грузами. При погрузке грузов в местах необщего пользования грузы всегда взвешивает грузоотправитель на его весах без участия приемосдатчика перевозчика или ТЛЦ.

На станции назначения приемосдатчик взвешивает грузы при выдаче их с мест общего пользования и принимает участие во взвешивании при выгрузке в местах необщего пользования в случаях, перечисленных в п. 57 УЖТ и Правилах выдачи грузов.

При предъявлении грузов для перевозки грузоотправитель указывает в оригинале накладной их массу и предельную погрешность ее измерения, а при предъявлении тарных и штучных грузов – также количество грузовых мест. Значение предельной погрешности указывается в графе «Способ определения массы». Предельная погрешность измерений не указывается при определении массы груза посредством обмера, по трафарету и стандарту.

Не допускается без согласования с перевозчиком определение массы груза посредством обмера грузов или расчетным путем, если их погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение грузоподъемности (перегруза) вагонов, контейнера.

Масса тарных и штучных грузов определяется до предъявления их к перевозке с указанием на каждом грузовом месте массы брутто и нетто. Если предъявляются грузовые места стандартной массы, указание массы на каждом грузовом месте не обязательно, за исключением случаев, когда стандартами или техническими условиями предусмотрено обязательное указание массы брутто и нетто на стандартных местах. В этом случае в оригинале накладной в графе «Способ определения массы» проставляется также стандартная масса брутто и нетто одного грузового места. Способ определения массы грузоотправитель обязан указать в оригинале накладной.

Общая масса в вагоне, контейнере груза, предъявляемого к перевозке по одной накладной, определяется путем взвешивания либо суммирования массы, указанной на каждом грузовом месте согласно трафарету, по стандартной массе, а также расчетным путем и посредством обмера. Суммарная масса груза нетто при способе «по стандарту» определяется путем умножения количества мест на массу брутто одного грузового места.

Определение массы груза по трафарету, стандарту, расчетным путем, по обмеру во всех случаях производится грузоотправителем.

В случае отсутствия у грузоотправителя соответствующих весов железнодорожная станция может предоставить ему при наличии свои весы. За взвешивание груза на своих весах железнодорожная станция взимает с грузоотправителя плату в соответствии с Инструкцией [5].

Масса грузов, перевозимых в контейнерах, во всех случаях определяется грузоотправителем.

Определение массы грузов, перевозимых наливом в цистернах, производится путем взвешивания или расчетным путем замера высоты налива и определения объема налитого груза отправителем на основе применения таблиц калибровки железнодорожных цистерн. При перевозке наливных грузов в цистернах грузоотправитель обязан также указать в накладной под наименованием груза высоту налива, температуру и плотность груза в цистерне.

Взвешивание грузов на вагонных весах производится *с остановкой и расцепкой вагонов* или *с остановкой без расцепки*.

Взвешивание вагонов в движении разрешается только на вагонных весах, предназначенных для этого способа взвешивания. Взвешивание в движении цистерн с жидкими грузами допускается только при условии одновременного нахождения всех колес цистерны на грузоприемном устройстве, то есть повагонно.

С остановкой и расцепкой вагонов всегда взвешиваются грузы, перевозимые:

- насыпью зерновые, хлебные, семена масличных и бобовых культур, комбикорма и отруби;
- наливом в цистернах пищевые (кроме спирта этилового);
- навалом картофель, овощи, бахчевые культуры, непакетированные металлы цветные и лом цветных металлов.

Взвешивание на вагонных весах других грузов производится с остановкой вагонов без их расцепки или в движении на вагонных весах, предназначенных для этого способа взвешивания.

Масса мяса, мясопродуктов, других скоропортящихся грузов, перевозимых навалом в рефрижераторных вагонах, определяется грузоотправителем на товарных весах.

Масса тары вагона, контейнера принимается согласно трафарету на вагоне, контейнере. При наличии вагонных весов у грузоотправителей допускается определять массу тары вагона посредством взвешивания с указанием в накладной в графе «Тара вагона пров.» фактической массы тары вагона.

При взвешивании грузов на вагонных весах грузоотправитель в необходимых случаях обязан производить дозировку груза (догрузку или ча-

стичную выгрузку). Для этого он должен у вагонных весов организовать дозирочную площадку, обеспечить ее инвентарем, а при отправлении массовых грузов (в том числе щебня, минеральных удобрений, цемента, глины, песка) – также и механизмами с тем, чтобы операции по дозировке осуществлялись в процессе взвешивания. Для ускорения погрузки многие грузоотправители оснащают пункты погрузки вагонными весами, на которых масса груза определяется непосредственно в процессе погрузки.

Масса съемного оборудования, реквизитов крепления, приспособлений, а также материалов для утепления вагона, которые при выдаче груза на станции назначения снимаются с вагона и выдаются грузополучателю вместе с грузом, входит в массу и указывается в накладной под наименованием груза в установленном Правилами порядке.

Масса съемного и несъемного оборудования, а также материалов для утепления вагона, которые не выдаются грузополучателю на станции назначения, включается в массу тары вагона, при этом в накладной под словами «Тара вагона» записывается «Суммарная», а в графе «Тара вагона» указываются:

– для специализированных вагонов – масса тары вагона по трафарету на вагоне или определенная взвешиванием;

– для универсальных вагонов – сумма массы тары вагона по трафарету или определенная взвешиванием, а также массы съемного и несъемного оборудования и материалов для утепления вагона, указанная в накладной под наименованием груза.

Способ определения массы груза, а также кем (грузоотправителем или железной дорогой) была определена масса груза, указывается в соответствующих графах оригинала накладной. При определении массы груза по стандарту дополнительно указывается масса одного места. Количество мест грузов, предъявляемых к перевозке, во всех случаях определяет грузоотправитель.

При предъявлении к перевозке грузов в местах общего пользования железнодорожная станция принимает их с проверкой количества мест, указанного грузоотправителем в накладной, за исключением грузов, погрузка которых возложена на грузоотправителя.

6.3 Типы, устройство и принцип действия весоизмерительных приборов

К весоизмерительным приборам относится большая группа весов, серийно выпускаемых промышленностью. Связанные с общим назначением (измерение массы), эти весы по условиям эксплуатации и конструктивно-му исполнению отличаются друг от друга.

Для взвешивания различных грузов применяют механические (рычажные, пружинные), электромеханические (электротензометрические и частотные) и 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 уравнивающим устройством в виде преобразователя, в котором сила тяжести преобразуется в электрический сигнал.

Весы разделяются на две группы для взвешивания грузов: в статическом состоянии и в движении. В соответствии с ГОСТ 29329-92 весы для статического взвешивания подразделяются в зависимости от *области применения, способа установки, вида грузоприемного, уравнивающего и отсчетного устройств, способа достижения положения равновесия* (рисунок 6.1).



Рисунок 6.1 – Классификация весов

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 уравниванием, а в зависимости от вида отсчетного устройства – с аналоговым и дискретным отсчетным

устройством.

Для взвешивания грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, 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 (рисунок 6.2) грузоподъемностью 150 т состоят их трех основных частей: платформы, на которой уложен рельсовый путь 1; рычажного механизма, помещенного в котловане 10; циферблатного указателя 13, размещенного в весовой будке. Нагрузку от взвешиваемого вагона весовая платформа через поперечные опорные балки 2 и вертикальные стойки 3 передает на грузоподъемные рычаги второго рода 5, подвешенные на опорных колоннах 4, а через них – на продольные рычаги второго рода 6.

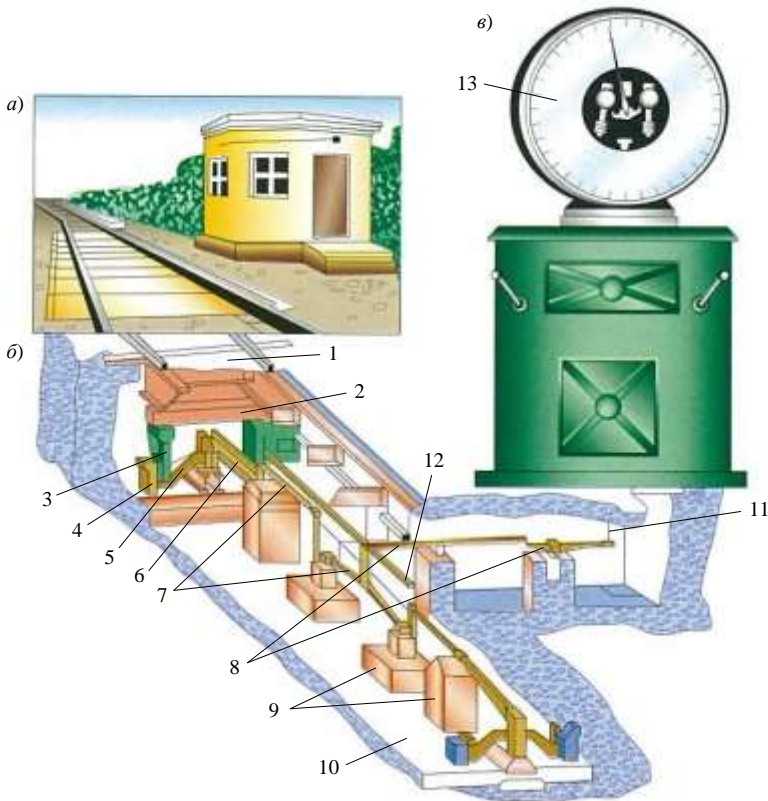


Рисунок 6.2 – Вагонные весы с циферблатным указательным прибором:
a – весовая будка; *б* – весовой механизм, расположенный в котловане; *в* – указательный прибор

Последние воздействуют на продольные рычаги первого рода 7. С помощью соединительной тяги 12 поперечных рычагов первого рода 8 и вертикальной тяги 11 усилие передается механизму указателя 13, стрелка которого фиксирует массу груза. Опорные колонны рычажного механизма монтируются на массивных фундаментных подушках 9. 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 автотопогрузчиками 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.

У *гирных* весов уравнивание силы тяжести взвешиваемого груза достигается с помощью рабочих или условных гирь. У шкальных весов визуальный отсчет результатов во всём диапазоне взвешивания осуществляется с помощью гирь, передвигаемых вручную по прямолинейным шкалам. Усилия, возникающие при помещении взвешиваемого груза на платформу, через рычажную систему передаются на коромысловый шкальный указатель. Он состоит из основной и дополнительной шкал, соответствующих передвижных гирь и противовеса для тарировки. Уравнивание весов сводится к перемещению передвижных гирь до совпадения коромыслового указателя с неподвижным указателем.

Циферблатные товарные весы – это весы с аналоговым отсчетным устройством в виде циферблата и стрелки, автоматически показывающей значение массы взвешиваемого груза. Циферблатные товарные весы по сравнению со шкальными существенно повышают производительность процессов взвешивания за счет автоматизации уравнивания.

Механизм уравнивания нагрузки циферблатных товарных весов включает подплатформенный и промежуточные рычажные механизмы, а также циферблатный указатель с двумя квадрантами на ленточных опорах. В весах имеется одна или две встроенные гири в зависимости от величины наибольшего предела взвешивания (НПВ).

Весы снабжены арретиром, закрепляющим измерительное устройство весов в нерабочем положении с целью предотвращения его колебаний, жидкостным демпфером для гашения колебаний и уровнем для правильной установки весов.

Дискретные весы дополнительно оснащены электронным блоком, пультом управления, регистрирующим устройством и выносным цифровым табло.

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 уравнивании 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 стационарными и передвижными. 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.

6.4 Электронные весы

В настоящее время для измерения массы груза широкое распространение получают электронные вагонные (рисунок 6.3), автомобильные (рисунок 6.4), товарные и другие типы весов. Для обеспечения возрастающих объемов работ по взвешиванию и проверке массы грузов и сокращения затрат, связанных со взвешиванием грузов, на Белорусской железной дороге и промышленных предприятиях производится замена рычажных весов на электронные. Рычажные весы имеют ряд существенных недостатков. Точность взвешивания на них зависит от индивидуальных способностей и правильности действий приемосдатчика груза. Пропускная способность их невысокая, длительность взвешивания вагона с насыпными грузами составляет 2–2,5 мин. По конструкции такие весы громоздки, требуют дополнительных средств на содержание. Невозможна дистанционная передача информации о массе груза.



Рисунок 6.3 – Электронные вагонные весы



Рисунок 6.4 – Электронные автомобильные весы

На электронных весах приемосдатчик не вмешивается в процесс взвешивания и регистрации массы груза, вагоны взвешиваются на ходу при скорости их движения 5–10 км/ч и времени взвешивания одного вагона до 3 с. Электронные весы имеют меньшие габариты по сравнению с механическими весами. Кроме того, они обеспечивают передачу данных о взвешенном грузе практически на любое расстояние, позволяют автоматически включать массу груза в перевозочный документ при приеме груза к перевозке.

Электронные вагонные весы, допускающие взвешивание вагонов без сцепки, эффективны в пунктах массовой погрузки и выгрузки сырья и топлива. Использование таких весов позволяет выявлять общий перегруз вагонов сверх трафаретной грузоподъемности, неравномерную загрузку тележек вагона, что положительно сказывается на повышении безопасности движения.

Электронные вагонные весы позволяют выдавать на дисплей и печать сводку по взвешиваемым грузам с указанием даты и времени (с точностью до минуты) взвешивания каждого вагона (по их номерам), массу брутто, тары и нетто, сравнивать массу груза по документам с фактической массой нетто, определять отклонение этой массы.

Электронные весы состоят из трех основных элементов: датчиков нагрузки, дисплея и микропроцессора.

Измерение массы груза основано на том, что при приложении нагрузки на упругий элемент изменяется активное сопротивление тензометрического (проволочного) датчика, т. е. сопротивление датчика зависит от напряжения, возникающего при его растяжении или сжатии. Микропроцессор весов преобразует данные от взвешивающего датчика в единицы измерения массы и выполняет с этими данными необходимые расчетные операции. Дисплей выдает данные в цифровой форме.

Датчик представляет собой тонкую (15–20 мк) проволоку, сложенную в виде решетки и обклеенную с двух сторон папиросной бумагой. Такой элемент прикрепляется к воспринимающему нагрузку элементу для измерения его деформации или массы груза.

Тензометрические датчики имеют небольшую массу, малые габариты, низкую стоимость. Их применяют в электронных вагонных, автомобильных, товарных и других весах.

Электронные вагонные весы в зависимости от способа взвешивания подразделяются на два вида: с потележечным взвешиванием и поосным взвешиванием.

В настоящее время преимущественно применяются электронные вагонные весы, где напряжение и деформация измеряются непосредственно на рельсовом звене пути, соединенном со смежными участками рельсошпальной решетки (рисунок 6.5). Показания каждого из четырех датчиков, собранных по мостовой схеме, пропорциональны размеру воспринимаемого рельсом изгибающего момента, который создается массой вагона. Измерительное устройство воспринимает осевую нагрузку только в том случае, если она находится между внутренними датчиками 1 и 2. В систему измерения включены защищенные от помех элементы, исключающие влияние массы рельсошпальной решетки, колебания вагона, сжатие или удлинение рельсов и т. д. Предусматриваются также датчики для компенсации влияния температурных напряжений. Сигналы датчиков каждого рельса, пропорциональные давлению одного колеса, поступают в суммирующий блок 3, да-

лее в фильтр, усилитель сигнала и выпрямитель. Микропроцессор преобразует постоянный ток в серию квантовых сигналов. В результате обработки этих данных формируется информация о массе вагона в цифровой форме, которая выдается на дисплей и печатающее устройство.

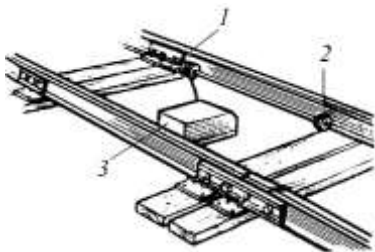


Рисунок 6.5 – Схема размещения датчиков автоматических вагонных весов

Весы вагонные для взвешивания в движении МОСТ-ВД предназначены для измерения в автоматическом режиме массы 4-, 6-, 8-осных вагонов с любым видом груза, протягиваемых локомотивом или лебедкой через весовой блок весов. Они состоят из трех основных устройств: весового блока, представляющего собой моноблочную металлоконструкцию, состоящую из двух основных частей: опорно-подъездной части и весовой платформы, размещенной в центре на четырех тензочувствительных датчиках; тензоприбора, предназначенного для питания четырех датчиков, нормализации и первичной обработки поступающего с датчиков суммарного сигнала и последующей подачи сигнала на ЭВМ; персональной ЭВМ с программным обеспечением, предназначенной для обработки полученного с прибора цифрового сигнала с целью определения в автоматическом режиме массы вагона, скорости его прохождения через весы, величины продольного смещения центра массы по вагону, а также контролирование данных и вводимых оператором параметров по проходящим через весы вагонам.

Принцип действия этих весов основан на определении массы проходящего через весы вагона путем обработки сигнала о поосной нагрузке вагона. При проезде по платформе первой оси вагона выходной сигнал обрабатывается в помехозащищенном алгоритме взвешивания в движении с целью получения оценки массы первой оси. Аналогичным образом обрабатываются сигналы при проезде остальных осей вагона. Затем значения осевых нагрузок суммируются для получения оценки массы всего вагона. Предел допускаемой погрешности таких весов при эксплуатации составляет $\pm 0,5 \dots \pm 1,0 \%$ в зависимости от величины взвешиваемого состава и массы вагонов.

Программное обеспечение весов позволяет полностью отслеживать и контролировать вагоны, проходящие через весы в режиме взвешивания, как в ручном, так и в автоматическом режиме (в отсутствии оператора). Программное обеспечение весов позволяет формировать шесть видов отчетных форм: общие сведения по вагонам, клиентам, грузам и «аварийным» вагонам (перегруз, недогруз, перегрузка осей), акт отвеса, справку для печати перевозочных

документов по вагонам.

6.5 Прочие весы

На предприятиях для взвешивания грузов могут применяться вагонеточные, крановые, конвейерные, монорельсовые весы, автоматические электронные весы, весы-дозаторы и др.

У вагонеточных весов на платформе укреплены рельсы, по которым перемещаются вагонетки с взвешиваемым грузом.

Крановые весы предназначены для взвешивания грузов, транспортируемых краном. Они бывают встроенными или подвесными.

У конвейерных весов грузоподъемное устройство выполнено в виде конвейера (транспортера).

В производственных процессах широко используются различные виды электронных весов, в том числе при упаковке и пакетировании грузов, предъявленных к перевозке железнодорожным транспортом; электронные весы применяются для проверки массы груза на конвейерных линиях во время упаковки продукции. Они обеспечивают подачу сигналов в случае отклонения массы груза от допускаемого значения.

Электронные весы, установленные на вилочных автопогрузчиках и подъемных кранах, выполняют взвешивание транзитных грузов, исключая необходимость их подачи для этого на посты взвешивания. Они могут выключать из работы оборудование в случае, если масса взвешиваемого груза превышает грузоподъемность транспортной машины. Большинство электронных весов на промышленных предприятиях запрограммированы на выполнение четырех стандартных операций: взвешивание, подсчет количества единиц груза, дозирование и проверку массы.

На каждую такую операцию электронные весы после поворота рукоятки оператором настраиваются автоматически. Дисплеи выдают данные в цифровой либо аналоговой форме.

6.6 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 др.

Наибольший предел взвешивания (НПВ) весов выбирается в соответствии с областью их применения, согласно ГОСТ 29329–92 изменяется в пределах от 1 до 500 т и определяется по формуле

$$\text{НПВ} = n_e e, \quad (6.1)$$

где n_e – число поверочных делений;

e – цена поверочного деления.

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

Наименьший предел взвешивания (НмПВ) устанавливается в зависимости от класса точности весов. 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 приемосдатчика 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 – это способность весов давать заметное отклонение указателя или коромысла от положения равновесия при незначительном изменении нагрузки. Чем выше чувствительность весов, тем точнее взвешивание. Чувствительность у коромысловых весов характеризуется подвижностью, а у весов со стрелкой и шкалой – ценой деления шкалы. Чувствительность коромысловых весов считается достаточной, если изменение нагрузки на величину, равную допускаемой погрешности, вызывает отклонение указателя равновесия на величину не менее $1/200$ расстояния от указателя до опорной призмы коромысла при любой допускаемой нагрузке. В циферблатных весах с круговой шкалой изменение нагрузки на величину, равную цене деления шкалы, должно вызвать смещение указательной стрелки на одно деление при любой нагрузке.

Чувствительность весов – это отношение изменения показания весов к массе грузика, вызвавшего это изменение:

$$S = \frac{\Delta U}{m_{гп}}, \quad (6.2)$$

где ΔU – изменение показаний весов при наложении на них грузика;

$m_{гп}$ – масса грузика, помещенного на весы.

На практике обычно пользуются обратной величиной, называемой *ценой деления*:

$$d = \frac{m_{\text{гр}}}{\Delta U}. \quad (6.3)$$

Чувствительность циферблатных весов на всём диапазоне взвешивания должна быть такой, чтобы изменение нагрузки на значение, равное цене деления шкалы, вызвало перемещение на одно деление шкалы.

Чувствительность весов с неавтоматическим уравновешиванием должна быть такой, чтобы помещенный на весы, которые находятся в равновесии, грузик массой, равной абсолютному значению пределов допускаемой погрешности весов, вызвал смещение подвижной части указателя не менее чем на 5 мм.

Устойчивость – это свойство весов самостоятельно возвращаться в первоначальное положение равновесия после нескольких плавных колебаний указателя или коромысла, выведенного из состояния равновесия. Устойчивость весов должна сохраняться как в нагруженном, так и в ненагруженном состоянии. В весах с успокоителем полное равновесие должно наступить после 3–5 затухающих колебаний, но не более чем через 40 с.

Постоянство (неизменность показаний) характеризуется идентичностью показаний при неоднократном взвешивании одного и того же груза. Весы, обладающие хорошей устойчивостью и высокой чувствительностью, непригодны для применения, если при повторных взвешиваниях на них одного и того же груза они дают отличные друг от друга показания. Постоянство показаний зависит от качества изготовления и сборки отдельных узлов, а также от соблюдения правил содержания весов.

К весам предъявляются также требования к надежности, стойкости к внешним воздействиям, дополнительным устройствам, маркировке и клеймению и другим показателям, установленным ГОСТом.

На весах должны быть указаны следующие основные обозначения: наименование и товарный знак предприятия-изготовителя, обозначение весов, номер весов по системе нумерации предприятия-изготовителя, класс точности весов, значение НПВ, НмПВ, знак Государственного реестра по ГОСТ 8.333 (если весы внесены в Государственный реестр), год выпуска. Кроме перечисленных основных обозначений на весах или в эксплуатационной документации на них должны быть указаны: значение цены деления или дискретности отсчета массы, значение цены поверочного деления, напряжение и частота питания (для весов с электрическим питанием), рабочие пределы температур. Обозначения, которые наносятся на весы, должны быть четкими, хорошо видимыми и должны быть выполнены на табличке по ГОСТ 12969–92, постоянно закрепленной на весах. Весы должны иметь в легкодоступном для обозначения месте оттиск поверительного клейма.

6.7 Порядок и технология взвешивания грузов

Порядок и технология взвешивания на вагонных весах. Порядок и технология взвешивания, содержания и технического обслуживания весов должны соответствовать Инструкции о порядке и технологии взвешивания грузов, содержанию и техническом обслуживании весовых приборов на Белорусской железной дороге.

Взвешивание груза на вагонных весах производится с остановкой и расцепкой вагонов с одной стороны и с остановкой без расцепки вагонов. Взвешивание на ходу разрешается только на вагонных весах, предназначенных для этого способа взвешивания.

Перед взвешиванием вагонов на вагонных весах в статическом состоянии приемосдатчик или ответственный представитель предприятия-весовладельца должен:

- открыть защитные фартуки и проверить зазоры, которые должны быть не менее 10 и не более 15 мм, между обвязочной рамой и платформой весов;
- проверить тару весов и при необходимости отрегулировать ее;
- осмотреть вагоны, предназначенные для взвешивания, и проследить за тем, чтобы на тормозных площадках не было людей, или каких-либо посторонних предметов. В зимнее время потребовать, чтобы с вагонов были очищены снег и лед.

Приемосдатчик обязан следить за тем, чтобы вагоны подавались на весы и убирались с весов без толчков и ударов со скоростью не более установленной в техническом паспорте весов. 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 должен быть 10–15 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 или ответственный представитель предприятия-весовладельца обязан:

- проверить тару весов и закрыть арретир;
- установить передвижную гирию коромысла весов на середину основной шкалы (для предохранения коромысла весов от ударов при проходе подвижного состава через площадку весов);
- закрыть защитные фартуки и запереть на замок дверь весовой будки;
- проследить за тем, чтобы вагоны были убраны с весов, а стрелочные переводы весового пути установлены в направлении обходного пути (при наличии последнего) и заперты на замки.

Масса груза (нетто) определяется разностью массы груженого (брутто) и

порожного (тары) вагонов. В большинстве случаев тара вагона указывается на трафарете.

Отстой вагонов на вагонных весах и производство маневровой работы через них категорически запрещается.

Порядок и технология взвешивания на вагонных весах (электронных динамических) в движении. Взвешивание груза на динамических вагонных весах производится без остановки со скоростью, установленной в техническом паспорте весов.

Перед взвешиванием вагонов на динамических тензометрических (электронных) вагонных весах приемосдатчик или ответственный представитель предприятия-весовладельца должен:

- проверить зазоры между подошвами несоизмерительных рельсов и щебеночным полотном в зоне расположения измерительных датчиков, которые должны быть не менее 30 мм;

- осмотреть вагоны, предназначенные для взвешивания, и проследить за тем, чтобы на тормозных площадках не было людей или каких-либо посторонних предметов. В зимнее время потребовать, чтобы с вагонов были очищены снег и лед.

Приемосдатчик обязан следить за тем, чтобы вагоны подавались на весы и убирались с весов без толчков и ударов со скоростью не более установленной в техническом паспорте весов. Запрещается остановка вагона на весах с помощью каких-либо предметов, подкладываемых под колеса вагона.

После окончания взвешивания приемосдатчик или ответственный представитель предприятия-весовладельца обязан проследить за тем, чтобы вагоны были убраны с весов, а стрелочные переводы весового пути были установлены в направлении обходного пути (при наличии последнего) и заперты на замки.

Отстой вагонов на динамических тензометрических (электронных) вагонных весах и производство маневровой работы через них категорически запрещается.

Порядок и технология взвешивания грузов на товарных врезных и передвижных весах. На товарных врезных и передвижных весах разрешается взвешивать грузы, значения массы которых не выходят за наименьший и наибольший пределы взвешивания, установленные для конкретных весов.

Перед началом взвешивания на врезных весах приемосдатчик обязан убедиться в плавности хода стрелки циферблатных весов или коромысла коромысловых весов, проверить и отрегулировать при необходимости тару весов. У весов, имеющих правильную тару, после открытия арретира стрелка циферблатного указателя или коромысло весов в результате плавных затухающих колебаний должны занять равновесное положение, т. е. стрелка циферблатного указателя или заостренная часть коромысла должны устанавливаться

ся на нулевом делении шкалы или напротив указателя равновесия. В противном случае необходимо отрегулировать их с помощью регулятора тары.

Перед началом взвешивания на передвижных весах приемосдатчик должен проверить правильность установки весов по имеющемуся на весах отвесу или уровню, а также проверить плотность прилегания платформы весов к грузоприемным призмам подплатформенных рычагов путем нажатия на каждый угол платформы. В случае обнаружения проседания одного из углов платформы следует прекратить взвешивание на таких весах и вызвать слесаря-бригадира для правильной установки весов. После этого нужно убедиться в плавности хода стрелки циферблатного указателя или коромысла, проверить и при необходимости отрегулировать тару весов.

Проверяют тару врезных и передвижных весов не только перед началом работы, но также периодически во время взвешиваний.

Грузы следует помещать на середину платформы весов без толчков и ударов при закрытом арретире.

При взвешивании громоздких и длинномерных грузов приемосдатчик обязан наблюдать за тем, чтобы свешивающиеся концы или части грузов не касались неподвижных частей весов (станины, колонки и т. д.) или обвязочной рамы.

По окончании взвешивания приемосдатчик обязан:

- закрыть арретир и проследить, чтобы взвешенный груз был убран с весов;
- обеспечить очистку платформы весов от мусора;
- гири с гирных весов убрать в ящик, а передвижные гири шкальных весов установить в нулевое положение;
- проверить тару весов и при необходимости отрегулировать ее;
- запереть шкаф врезных весов, а в случае отсутствия его закрыть циферблатный указатель или коромысло чехлом;
- передвижные весы, находящиеся на открытом воздухе, закрыть чехлом.

Регистрация результатов взвешивания. Для регистрации результатов взвешивания грузов на каждые вагонные весы ведется книга перевески грузов на вагонных весах (форма ГУ-36). В эту книгу приемосдатчик вносит результаты взвешивания вагонов в порядке их перевески. При этом каждая операция взвешивания заносится в книгу отдельной строкой.

В тех случаях, когда масса груза определяется с проверкой массы тары вагонов, в книге перевески результаты взвешивания тары и результаты взвешивания груженого вагона записываются отдельно в очередности их выполнения. Массу нетто приемосдатчик указывает в книге после второго взвешивания (т. е. после определения массы брутто при погрузке или массы тары при выгрузке) в той же строке, где указываются все три графы: «Брутто», «Тара» и «Нетто». Если тару вагона проверять не требуется, масса ее представляется в книге перевески с трафарета на кузове (швеллерном брусе) с отметкой «Тара с бруса».

Для регистрации результатов взвешивания на товарных весах в складах грузополучателей, когда приемосдатчик дороги участвует в проверке массы груза, используется книга перевески грузов на товарных весах. В эту книгу заносятся результаты перевески независимо от того, будет обнаружено расхождение массы груза с массой, указанной в перевозочных документах, или нет. Массу каждой одновременно укладываемой на весы партии груза (отвес) записывают отдельно, указывая количество мест в ней. Общую массу отправки подсчитывают как сумму всех отвесов и записывают отдельной строкой.

При приеме или выгрузке груза в склад станции, а также выдаче груза со склада с взвешиванием на товарных весах каждый отвес записывают отдельной строкой в книге приема или книге выгрузки. Результаты подсчета отвесов указывают в соответствующей графе книги. Если масса груза проверяется при выдаче и в книге выгрузки нет свободной строки для записи отвесов, то отправку вновь записывают в книгу с отметкой «Проверка при выдаче». На некоторых станциях для записи отвесов при выдаче ведут книгу перевески грузов. Массу поврежденных мест записывают отдельно независимо от того, взвешивались исправные места или нет.

6.8 Техническое обслуживание и калибровка средств измерения массы (СИМ)

Виды, содержание и сроки выполнения работ по техническому обслуживанию и калибровке СИМ производятся в соответствии с инструкциями по их эксплуатации, нормативно-техническими документами и требованиями.

В целях обеспечения исправного состояния и устойчивости работы средств измерения массы отделениях Белорусской железной дороги организуется весовой производственный участок для монтажа, ремонта и калибровки весов.

В зависимости от объема работ и территориальных направлений в состав весового производственного участка входят весовые бригады.

Ответственным руководителем по весовому хозяйству является старший коммерческий ревизор, в подчинении которого имеются ревизоры весового хозяйства по территориальным направлениям.

Непосредственными исполнителями работ на весовых участках являются весовые бригады. Для выполнения работ по монтажу, ремонту и калибровке СИМ каждая весовая бригада обеспечивается механизированным весоверочным вагоном и вагоном-весовой мастерской, а в крупных железнодорожных узлах – стационарной весовой мастерской.

Выгрузка и загрузка тележек и гирь производится тельфером, перемещающимся по выдвижной стреле. Короткобазные тележки, которые явля-

ются самоходными, могут перемещаться по платформе весов, отделяясь от весоповерочного вагона на расстояние до 30 м. Механизированный весоповерочный вагон имеет типовые ударно-тяговые приборы и тормозную систему, что позволяет включать его в состав поезда при установленных скоростях движения, оснащен дизель-электростанцией, приводами передвижения, подъемно-транспортным оборудованием и тормозными башмаками. Вагон –весовая мастерская оборудуется на базе пассажирского вагона; предназначен для выполнения работ по монтажу, ремонту, калибровке и подготовке СИМ к поверке органами Государственного комитета по стандартизации.

Вагон – весовая мастерская оснащается инструментом, инвентарем и контрольно-измерительными приборами в соответствии с утвержденным службой грузовой работы и внешнеэкономической деятельности перечнем.

Для обеспечения исправной и устойчивой работы средства измерения массы, применяемые на железнодорожном транспорте, независимо от технического состояния подвергаются плановым видам ремонта, осмотра и калибровки в сроки, определенные нормативно-технической или эксплуатационной документацией на весы конкретного типа.

Все весоизмерительные устройства, применяемые для взвешивания грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, должны находиться в исправности, иметь действующие государственные поверительные клейма и соответствовать требованиям ГОСТов. Взвешивание грузов на неисправных весах, а также на весах с просроченными сроками поверки и государственного клеймения не допускается.

Чтобы обеспечить бесперебойную работу и исправность, все весовые приборы независимо от технического состояния подвергаются плановому осмотру, ремонту и поверке в соответствии с инструкцией по их эксплуатации и нормативными техническими документами. Согласно СТП 09150.21.102–2009 надзор и контроль за весами проводятся в сроки, указанные в таблице 6.1.

Таблица 6.1 – Периодичность мероприятий по метрологическому надзору и контролю

Назначение весов и гирь	Периодичность мероприятий по метрологическому надзору и контролю	
	Поверка в органах государственной метрологической службы	Межремонтное обслуживание и контроль метрологических характеристик весов
Для хлебных и продовольственных грузов	Не реже 1 раза в 12 месяцев	Не реже 1 раза в 2 месяца
Для всех остальных грузов: – статические; – динамические	Не реже 1 раза в 12 месяцев Не реже 1 раза в 6 месяцев	Не реже 1 раза в 3 месяца »

Все работы по ремонту и подготовке к государственной поверке весовых приборов и гирь выполняются по плану весовыми бригадами. Для выполнения этих работ каждая весовая бригада обеспечивается специально оборудованными весоповерочным вагоном и вагоном – весовой мастерской. Метрологический и технический контроль за состоянием весового хозяйства на отделении железной дороги возлагается на ревизора весового хозяйства. Работой ревизоров весового хозяйства на дороге руководит старший ревизор службы грузовой работы и внешнеэкономической деятельности.

На каждые весы ведется технический паспорт установленной формы, который заполняет ревизор весового хозяйства отделения железной дороги. Паспорт ведется в одном экземпляре на каждые железнодорожные и приписные весы.

Руководитель весовой бригады в техническом паспорте весов делает записи о проведенной поверке, ремонте, клеймении, выявленных неисправностях весовых и подходных путей, фундаментов и будок, о неправильной эксплуатации весов и др. Выявленные недостатки и сроки их устранения оформляются актом, который подписывается руководителем весовой бригады и начальником станции (ответственным представителем предприятия-весовладельца).

Капитальный ремонт производится один раз в три года; средний – один раз в два года; годовой – один раз в год (следующий после среднего ремонта).

7 СОГЛАСОВАНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ

7.1 Особенности согласования грузовых перевозок

С переходом к экономическим методам управления существенно и качественно изменились принципы и методы согласования объемов перевозимых грузов. Они утратили свое директивное содержание и стали важным экономическим рычагом воздействия на технологический процесс перевозки грузов на железнодорожном транспорте общего пользования. В современных условиях согласование объемов перевозимых грузов направлено на оптимальное использование подвижного состава и других технических средств Белорусской железной дороги, повышение эффективности работы ее организаций.

Согласование объемов перевозимых грузов должно в максимальной степени учитывать как реальные потребности грузоотправителей и грузополучателей в перевозках, так и технические и технологические возможности Белорусской железной дороги.

В УЖТ (п. 19) учтены особенности рыночных взаимоотношений между грузоотправителями и грузополучателями и необходимость своевременного удовлетворения потребности в перевозках. Между грузоотправителем (заказчиком) и перевозчиком (исполнителем) заключаются договоры об организации перевозок, предусматривающие объемы перевозок грузов, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, взаимные обязательства за исполнение договора.

В соответствии с требованиями УЖТ изменилась и система согласования перевозок грузов. Подача транспортных средств под погрузку производится по месячным и дополнительным заявкам грузоотправителей, предоставляемых в установленные Правилами сроки. Сроки подачи грузоотправителями заявок обусловлены реальным минимально необходимым временем на регулирование вагонного парка на сети железных дорог стран СНГ для своевременного обеспечения заявок грузоотправителей перевозочными средствами. Установленные Правилами минимальные сроки предоставления заявок на перевозку грузов требуют от грузоотправителей более детальной информации об условиях и участниках перевозки, которая необходима для ускорения процесса согласования. Особенно это важно, когда перевозки

осуществляются на экспорт через сухопутные пограничные переходы или морские порты. Порядок приема заявок на перевозку грузов регламентирован Правилами приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования [2].

7.2 Порядок представления, рассмотрения и принятия заявок грузоотправителей на перевозки грузов

Во второй главе УЖТ «Перевозки грузов» приведены основные положения, определяющие общий порядок согласования, утверждения и выполнения согласованного объема перевозок. Пункт 19 УЖТ предусматривает, что перевозка грузов железнодорожным транспортом общего пользования организуется на договорных началах.

Перевозчик не имеет права отказать в приеме заявки на перевозку грузов при наличии технических и технологических возможностей для их транспортировки. При этом перевозчик обязан обеспечивать своевременную подачу вагонов, контейнеров на все пункты погрузки (на грузовые терминалы и железнодорожные пути необщего пользования) в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов.

Правилами перевозок грузов предусмотрено, что организация перевозок грузов осуществляется на основе месячных и дополнительных заявок. Отправителями должны предоставлять заявки по установленной форме и в установленные сроки. Формы заявок на перевозки грузов, порядок заполнения, представления, приема этих заявок, их выполнения и учета устанавливаются правилами перевозок грузов. По договоренности с грузоотправителем перевозчик может устанавливать иной порядок представления заявок на перевозку грузов.

Перевозка грузов осуществляется в вагонах и контейнерах перевозчика, грузоотправителей и грузополучателей.

Грузоотправители для транспортировки грузов, которые не перевозятся в универсальном подвижном составе, должны располагать специализированными вагонами (контейнерами), принадлежащими грузоотправителям и грузополучателям. Перевозчик может предоставить грузоотправителям под погрузку специализированные вагоны (контейнеры) перевозчика при их наличии и имеющейся технической возможности.

Грузоотправители должны составлять обоснованные заявки на перевозку в соответствии с действительной потребностью в перевозочных средствах. Представление завышенных заявок, а также непредъявление груза к перевозке нарушают нормальную деятельность железнодорожного транспорта, отражаются на интересах других организаций, пользующихся его услугами. В системе оперативного планирования перевозок грузов на железнодорожном транспорте особое значение имеет согласованный месячный объем пе-

ревозок грузов. Из этого согласованного объёма возникают обязательства, в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения которых перевозчик и грузоотправитель несут взаимную имущественную ответственность.

Заявка представляется грузоотправителем в электронном виде. Однако при отсутствии у грузоотправителя такой возможности заявка может быть передана в письменном виде нарочным, по почте, по электронной почте, факсу или телетайпу. В последующем грузоотправитель обязан предоставить оригинал заявки.

Месячные заявки в письменном виде представляются в двух экземплярах, а дополнительные – в одном экземпляре. Каждый экземпляр заявки подписывается грузоотправителем и заверяется печатью организации. Если заявка предоставляется в электронном формате, то она должна быть подписана электронной цифровой подписью (ЭЦП). Все данные заявки, включая коды, заполняются грузоотправителем аккуратно, четко, без помарок и исправлений. Грузоотправитель несет ответственность за достоверность сведений в заявке.

Формы заявок и пояснения по их заполнению приведены в Правилах приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Если организации – отправители грузов входят в состав министерств, государственных комитетов, концернов и других государственных организаций, заявки на перевозки во всех видах сообщений могут предоставлять указанные организации.

Грузоотправители представляют отдельную заявку:

- по каждой железнодорожной станции отправления;
- каждой номенклатурной группе грузов;
- видам отправок (повагонная, групповая, маршрутная, контейнерная, мелкая);
- грузополучателю в международном сообщении;
- принадлежности железнодорожного подвижного состава (перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя);
- каждому экспедитору по транзитной железной дороге при перевозке грузов в международном сообщении;
- видам сообщений (внутриреспубликанское; международное сообщение в страны СНГ, Грузию, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Эстонскую Республику; международное сообщение через порты стран СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (далее – через порты); международное сообщение через сухопутные пограничные переходы в другие страны за исключением стран СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (далее – третьи страны).

Месячные заявки представляются грузоотправителем перевозчику для последующего рассмотрения при перевозках грузов:

– во внутриреспубликанском сообщении и в международном сообщении в страны СНГ, Грузию, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Эстонской Республику (за исключением перевозок через порты) – не позднее чем за 12 дней до начала планируемого месяца, не считая дня подачи заявки;

– в международном сообщении через порты и через сухопутные пограничные переходы в третьи страны – не позднее, чем за 15 дней до начала планируемого периода, не считая дня подачи заявки.

Дополнительные заявки представляются грузоотправителями перевозчику на железнодорожную станцию отправления не позднее 10 дней до начала перевозки грузов.

Датой представления заявки является дата её получения. Дата поступления заявки подтверждается путем проставления в строке «Дата регистрации заявки» календарного штампа или даты и подписи уполномоченного лица перевозчика.

Правилами приема заявок установлены конкретные сроки, в течение которых перевозчик, в т. ч. Белорусская железная дорога в отношении перевозок национальным (общесетевым) перевозчиком, должны рассмотреть полученные заявки. Месячная заявка на перевозку грузов во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении и в международном железнодорожном сообщении в страны СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (за исключением перевозок через порты) рассматривается в течение 7 рабочих дней; в международном железнодорожном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны – в течение 11 рабочих дней. Дополнительная заявка должна быть рассмотрена в течение 3 рабочих дней; в международном железнодорожном сообщении в страны СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (за исключением перевозок через порты) – в течение 5 рабочих дней; в международном железнодорожном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны – в течение 8 рабочих дней.

Срок рассмотрения заявки начинается на следующий день после даты её поступления. О результатах рассмотрения заявки в графе «Отметка о результате согласования заявки» делается запись «Согласовано», «Согласовано частично» или «Отказано». Указанные записи заверяются датой и подписью уполномоченного представителя перевозчика с указанием его должности, или проставляется его ЭЦП.

Под частичным согласованием понимается согласие перевозчика, а при перевозке в международном сообщении – перевозчиков других государств на выполнение заявки при условии ее частичного обоснованного изменения по

объемам перевозимых грузов, видам подвижного железнодорожного состава, направлениям перевозки или иным параметрам, указанным в заявке.

О результатах рассмотрения заявки перевозчик должен уведомить грузоотправителя не позднее чем за 3 дня до заявленного срока перевозки.

При согласовании заявки уведомление грузоотправителя осуществляется через подразделение перевозчика на станции отправления.

В случае отказа в согласовании или частичного согласования заявки грузоотправителю направляется обоснование причины отказа или частичного согласования.

При перевозке грузов в международном сообщении через порты и через сухопутные пограничные переходы в третьи страны перевозчиком, в том числе Белорусской железной дорогой в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками, на основании уведомления перевозчиков других государств согласованная заявка может отменяться или в нее могут вноситься изменения, о чём сообщается грузоотправителю.

Принятая заявка на перевозку груза становится обязательной для перевозчика и грузоотправителя. Она приобретает правовую силу планового задания, которое нельзя изменить в одностороннем порядке. Неисполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по отгрузке продукции обеспечивается имущественными санкциями (п. 110 УЖТ).

На основании месячных заявок и прогнозных показателей дополнительных заявок Белорусской железной дороги формируются и устанавливаются национальным перевозчикам месячные планы погрузки грузов, а перевозчики в свою очередь устанавливают месячные планы погрузки для каждой железнодорожной станции отправления.

На основании заявок грузоотправителей перевозчики определяют потребность в железнодорожном подвижном составе.

7.3 Выполнение согласованного объема перевозок грузов

Месячный согласованный объем перевозок грузов как юридический акт планирования порождает между сторонами, которым он адресован, определенные обязательства. В подавляющем большинстве акты планирования, например, наряд или заменяющий его документ (при поставке), предписывают сторонам вступить в договорные отношения. Никаких иных гражданско-правовых отношений эти акты не порождают. Иначе обстоит дело с месячным согласованным объемом грузовых перевозок. Целью согласованной месячной заявки является транспортировка (перемещение) груза в места его потребления или хранения. Перевозка грузов железнодорожным транспортом осуществляется на основе договоров, заключаемых перевозчиком и грузоотправителем. Поэтому месячный согласованный объем грузовых перевозок

зок обязывает стороны заключать договоры перевозки на то количество груза, которое в нём указано. В этом отношении месячный согласованный объем перевозок не отличается от иных актов планирования, предписывающих сторонам заключить хозяйственные договоры.

Однако прежде чем вступить в договорные отношения по перевозке груза стороны должны совершить ряд оперативно-хозяйственных действий, направленных на реализацию согласованного объема перевозок. Перевозчик должен предоставить грузоотправителю соответствующее количество перевозочных средств, необходимое для выполнения согласованного объема перевозок, а грузоотправитель – предъявить к перевозке груз в соответствии с этим объемом. Обязательства по подаче перевозочных средств и предъявлению груза к перевозке имеют свое специфическое содержание, их исполнение обеспечивается самостоятельной гражданско-правовой санкцией. После сдачи-приемки груза к перевозке стороны одновременно исполняют и другую свою обязанность, возникающую из согласованного объема грузовых перевозок, – заключают договор перевозки.

Содержание оперативно-хозяйственных действий, которые должны совершить перевозчик и грузоотправитель для исполнения обязательств, возникающих из согласованного объема грузовых перевозок, их форма, сроки и очередность совершения детально регламентированы в УЖТ и Правилах перевозок грузов.

Права и обязанности перевозчика и грузоотправителя в связи с выполнением обязательств согласованного объема перевозки возникают не сразу, не все одновременно, по мере развития организации технологии перевозки груза. Выполнение обязанности одной стороной порождает обязанности у другой. Так, предоставление грузоотправителем графика подачи вагонов вызывает у перевозчика обязанность принять его, рассмотреть и учесть при выдаче задания на погрузку. подаче перевозочных средств и предъявлению груза к перевозке предшествуют оперативно-хозяйственные действия грузоотправителя и перевозчика по согласованию порядка и частных сроков выполнения месячного согласованного объема перевозок.

При выполнении согласованного объема перевозчик и грузоотправитель должны исполнять свои обязательства реально, надлежащим образом, наиболее экономичным способом и оказывать друг другу взаимное содействие.

В подавляющем большинстве случаев исполнение обязательства, возникающего из месячного согласованного объема, не ограничивается разовой отправкой груза. Как правило, согласованный объем перевозок предопределяет длительный характер взаимоотношений между его сторонами. Надлежащее выполнение согласованного объема возможно только при четких, заранее согласованных действиях перевозчика и грузоотправителя. В процессе реализации заданий согласованного объема возникают ситуации, требующие

оперативного решения вопросов по подаче перевозочных средств и предъявлению груза к перевозке. Всё это вызывает объективную необходимость согласовывать порядок выполнения объема перевозок, осуществлять его исполнение в более короткие, чем месяц промежутки времени.

Оперативное планирование реализации заданий месячного объёма перевозок состоит из трех последовательных этапов: согласования перевозчиком с грузоотправителем порядка выполнения согласованного объема; предоставления грузоотправителем графика подачи подвижного состава под погрузку; утверждения перевозчиком заданий на подачу вагонов по декадам месяца. В результате создается возможность конкретизации подачи вагонов и контейнеров и предъявления груза к перевозке по каждой отправке.

Правила обязывают перевозчика и грузоотправителя согласовывать частные сроки выполнения месячного объема перевозок. Осуществлению данной задачи служит график подачи вагонов грузоотправителя. Он конкретизирует выполнение месячного объема по декадам и дням месяца и является тем самым инструментом оперативного планирования погрузки.

График подачи вагонов – это установленная форма обращения грузоотправителя к перевозчику с требованием о выделении на декаду (для нефтепродуктов – на 15 дней) перевозочных средств, предусмотренных согласованным объемом.

Перевозчик на станции отправления и отправитель за 3 дня до начала выполнения заявки совместно уточняют график подачи вагонов, контейнеров по календарным дням, точное наименование подлежащих предъявлению к перевозке грузов по месячной заявке, наименование железной дороги назначения (железнодорожной станции назначения). При этом учитываются объявленные месячные задания на погрузку, необходимость обеспечения равномерности и ритмичности погрузки в течение месяца и суток, а также укрупнения перевозок и выполнения заданий по перевозкам грузов отправительскими маршрутами.

Станция отправления по просьбе грузоотправителя имеет право сгущать подачу вагонов (контейнеров) под погрузку по декадам и дням декады для выполнения месячного задания, т. е. необходимое количество подаваемых вагонов (контейнеров) может определяться как из среднесуточной нормы погрузки, так и с отклонением от среднесуточной нормы в большую или меньшую сторону.

График подачи вагонов под погрузку нефти и нефтепродуктов может уточняться за 3 дня до начала первой или второй половины месяца погрузки.

Согласованный перевозчиком на станции отправления и грузоотправителем порядок выполнения установленного объёма перевозок заносится в учетную карточку и приобретает для сторон обязательный характер.

Учет выполнения согласованной месячной или дополнительной заявки осуществляется в учетной карточке формы ГУ-1 или ГУ-1А (при погрузке нефти и нефтепродуктов).

Учетная карточка ведется уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции отправления отдельно по каждому грузоотправителю и на каждую согласованную заявку. Учетная карточка ведется в одном экземпляре. Заверенная копия учетной карточки по просьбе грузоотправителя может ему предоставляться за плату по соглашению сторон.

Если заявка на перевозку груза согласована частично, то учетная карточка оформляется только на согласованный объем перевозки грузов.

Учетная карточка подписывается уполномоченными представителями перевозчика и грузоотправителя по окончании каждых отчетных суток либо суток, установленных для погрузки грузов.

При несогласии грузоотправителя со сведениями, указанными в учетной карточке, он подписывает учетную карточку с отметкой «С разногласиями». При этом грузоотправитель должен представить перевозчику документ с изложением причин несогласия со сведениями, изложенными в учетной карточке, в письменном виде не позднее 12 часов следующих суток. При непредставлении такого документа учетная карточка считается подписанной без разногласий.

В случае неподписания грузоотправителем учетной карточки или непредставления документа о причинах разногласий перевозчик составляет об этом акт общей формы, который прикладывается к учетной карточке.

На право подписи учетной карточки представитель организации-отправителя должен иметь доверенность, подписанную руководителем и заверенную печатью.

Учетная карточка составляется отдельно на каждую принятую заявку груза, оформленную в соответствии с Правилами приема заявок на перевозки грузов.

Данные о необходимом количестве подаваемых вагонов (контейнеров) по календарным дням вносятся согласно Правилам приема заявок на перевозку грузов.

Форма учетной карточки, пояснения и примеры по ее заполнению приведены в приложениях 1 и 2 [2, с. 32].

Ответственность за невыполнение заявки определяется:

- при сумме месячных заявок по одной номенклатуре грузов до 30 вагонов включительно, а также в других случаях, установленных перевозчиком по просьбе грузоотправителя, – по итогам погрузки в целом за месяц;
- при погрузке нефти и нефтепродуктов – по итогам погрузки в целом за половину месяца;
- в остальных случаях – по итогам погрузки в целом за декаду.

При восполнении грузоотправителем или перевозчиком недогруза или неподачи вагонов, контейнеров перевозчика в отдельные дни декады или половины месяца для нефти и нефтепродуктов, неустойка за невыполнение заявки не взыскивается.

Ответственность грузоотправителя и перевозчика за невыполнение заявки на погрузку грузов в последний день месяца определяется по состоянию на 24 часа.

При этом вагоны, погруженные до 18 часов последнего дня месяца, учитываются на общих основаниях. Учетная карточка закрывается по факту погрузки с проставлением отметки: «Погрузка до 24 часов по дополнительной учетной карточке».

На вагоны, погруженные после 18 часов, оформляется дополнительная учетная карточка с проставлением отметки: «Погрузка до 24 часов». Дополнительная учетная карточка прилагается к основной учетной карточке.

Ответственность грузоотправителя и перевозчика определяется путем суммирования двух карточек с составлением акта общей формы. В акте общей формы указываются сведения, предусмотренные в разделе «Сума неустойки, начисленной» учетной карточки.

7.4 Изменение согласованного объема перевозок, временные ограничения и запрещения погрузки грузов

По письменному обращению грузоотправителя перевозчик может вносить соответствующие изменения в согласованные заявки.

Согласно п. 26 УЖТ перевозчик за плату может разрешить по ходатайствам грузоотправителей:

- внутристанционные (в пределах одного тарифного пункта) перевозки грузов в вагонах перевозчика;
- изменение предусмотренной заявкой железнодорожной станции отправления груза;
- замену предусмотренного заявкой одного рода груза другим (при изменении группы номенклатуры грузов);
- замену предусмотренного заявкой одного рода вагонов перевозчика другим, если перевозка данного груза в этом роде вагонов допускается правилами перевозок грузов;
- изменение железнодорожной станции назначения груза, указанной в принятой заявке, при изменении железной дороги назначения.

При этом с грузоотправителя плата не взыскивается:

- за изменение по инициативе грузоотправителя железнодорожной станции назначения при перевозке груза во внутриреспубликанском сообщении,

а также в международном сообщении, если не изменяется железная дорога назначения;

- за предоставление вагонов, контейнеров перевозчика под погрузку домашних вещей по дополнительным заявкам;
- замену по инициативе грузоотправителя предусмотренных заявкой вагонов перевозчика вагонами грузоотправителей, грузополучателей;
- замену по инициативе перевозчика предусмотренного заявкой одного рода вагонов перевозчика другим, если перевозка груза в этом роде вагонов допускается правилами перевозок грузов, утверждаемыми в установленном законодательством порядке.

Перевозчик имеет право отказать отправителю в приеме заявки в случае отказа перевозчиков других государств и портов в согласовании перевозки и введения запрещения, прекращения или ограничения погрузки по маршруту следования грузов в соответствии с п. 38 Устава.

В случаях действия непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий и при иных обстоятельствах, носящих чрезвычайный характер и препятствующих осуществлению перевозок грузов, багажа и грузобагажа, погрузка грузов, багажа и грузобагажа может быть временно прекращена или ограничена перевозчиком с установлением срока действия этого прекращения либо ограничения.

По обстоятельствам, препятствующим осуществлению перевозок грузов, их погрузка в определенных направлениях может быть запрещена или ограничена в исключительных случаях Начальником Белорусской железной дороги с уведомлением об этом Совета Министров Республики Беларусь.

Начальник железнодорожной станции уведомляет грузоотправителей о прекращении или ограничении погрузки грузов. Грузоотправители обязаны приостановить или ограничить до установленных объемов погрузку грузов.

Перевозчик в случае неподачи по его вине вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения заявки, а также недогрузов, образовавшихся в связи с прекращением или ограничением погрузки, обязан по требованию грузоотправителей выделить их для восполнения недогруза в течение следующего месяца.

Порядок восполнения недогрузов, допущенных по вине перевозчика, по грузам, перевозка которых планировалась во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении, устанавливается перевозчиком по согласованию с грузоотправителем, по грузам, перевозка которых планировалась в международном железнодорожном сообщении, – по согласованию с грузоотправителем, перевозчиками других государств, организациями иных видов транспорта. При нарушении согласованного порядка восполнения недогрузов перевозчик за неподачу вагонов, контейнеров перевозчика и грузоотправитель за непредъявление грузов к перевозке несут имущественную ответственность в соответствии с п. 110 УЖТ.

Перевозчик по согласованию с грузоотправителем может увеличивать количество подаваемых под погрузку вагонов и контейнеров перевозчика под погрузку по сравнению со среднесуточным количеством для формирования маршрутов и укрупнения перевозок, а также для восполнения недогрузов. Также перевозчик по просьбе грузоотправителя при наличии технической возможности может разрешить неравномерную погрузку по декадам в течение месяца.

Для восполнения допущенных по вине перевозчика недогрузов перевозчик на железнодорожной станции отправления не позднее 2-го числа месяца, следующего за отчетным, направляет в вышестоящее подразделение перевозчика информацию о недогрузах по каждому грузоотправителю, роду груза и странам назначения, а также предварительно проверенные учетные карточки. Грузоотправитель в этот же срок в случае необходимости восполнения недогруза представляет перевозчику письменное заявление на восполнение допущенного по вине перевозчика недогруза.

При необходимости перевозчик решает в установленном порядке вопрос согласования возможности перевозки с перевозчиками других государств.

На основании представленного грузоотправителем письменного заявления и учетных карточек перевозчик устанавливает для железнодорожной станции отправления задание на восполнение недогруза за прошедший месяц. Перевозчик на железнодорожной станции отправления согласовывает с грузоотправителями порядок восполнения недогруза и оформляет отдельную учетную карточку.

Белорусская железная дорога для национальных (общесетевых) перевозчиков по согласованию с грузоотправителем может установить иной порядок восполнения недогруза.

В случае невыполнения заявки на перевозку грузов в тоннах при полном использовании заявленной нормы в вагонах и выполнении технических норм их загрузки (если они установлены) перевозчик обязан дополнительно подать под погрузку необходимое количество вагонов.

7.5 Ответственность за невыполнение согласованного объема перевозок

За невыполнение принятой заявки на перевозку грузов перевозчик и грузоотправители несут имущественную ответственность в соответствии с п. 110 УЖТ.

За неподачу перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения перевозок, непредъявление грузов, неиспользование грузоотправителем поданных вагонов и контейнеров перевозчика или отказ его от

предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика уплачивается неустойка в следующих размерах:

- 0,12 базовой величины с тонны – по грузам, перевозка которых учитывается в тоннах и вагонах (кроме рефрижераторных вагонов и транспортеров);
- 6 базовых величин за вагон – по грузам, перевозка которых учитывается только в вагонах (кроме рефрижераторных вагонов и транспортеров);
- 2 базовые величины за контейнер – по грузам, перевозка которых учитывается в крупнотоннажных контейнерах массой брутто 20 и более тонн.

За неподачу перевозчиком рефрижераторных вагонов и транспортеров для выполнения перевозок, непредъявление грузов, неиспользование грузоотправителем поданных рефрижераторных вагонов и транспортеров или отказ его от предусмотренных заявкой рефрижераторных вагонов и транспортеров уплачивается неустойка в следующих размерах:

- 0,15 базовой величины за тонну – по грузам, перевозка которых учитывается в тоннах и вагонах;
- 10 базовых величин за вагон – по грузам, перевозка которых учитывается в вагонах.

При неподаче перевозчиком вагонов по причине невнесения грузоотправителем причитающихся перевозчику платежей ответственность за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов возлагается на грузоотправителя.

В пп. 111 и 112 УЖТ приведен перечень обстоятельств, при наличии которых грузоотправитель и перевозчик освобождаются от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов. Так, грузоотправитель освобождается от уплаты неустойки:

- при наличии обстоятельств, при которых в соответствии с законодательством не допускается производство погрузочно-разгрузочных работ, обстоятельств непреодолимой силы, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования, а также по причине аварии в организации, являющейся грузоотправителем, в результате которой прекращено осуществление производственной деятельности в течение не менее одних суток, – на срок до устранения аварии;
- запрещении, прекращении или ограничении погрузки грузов в соответствии с п. 38 УЖТ;
- неиспользовании вагонов, контейнеров перевозчика, поданных грузоотправителю сверх суточной договорной нормы без предварительного согласия грузоотправителя;
- восполнении грузоотправителем в течение календарной декады недогруза, допущенного им в отдельные дни этой декады;
- восполнении грузоотправителем в течение первой или второй половины месяца недогруза нефти и нефтепродуктов, допущенного им в отдельные дни соответствующей половины месяца;

– выполнении заявки на перевозку груза в тоннах по грузам, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах.

Если грузоотправитель в результате уплотненной загрузки вагонов, контейнеров сверх технических норм использовал меньшее количество вагонов, контейнеров, чем предусмотрено заявкой, неустойка за недогруз соответствующего количества вагонов, контейнеров не взыскивается.

Если грузоотправитель предупредил перевозчика о неиспользовании вагонов, контейнеров не менее чем за двое суток до дня погрузки, неустойка уменьшается на одну треть.

Перевозчик освобождается от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов:

– при наличии обстоятельств непреодолимой силы, вследствие которых возникли препятствия для подачи вагонов и контейнеров под погрузку;

– запрещении, прекращении или ограничении погрузки грузов в соответствии с п. 38 УЖТ;

– задержке грузоотправителем вагонов, контейнеров перевозчика под выгрузкой или очисткой. В этом случае перевозчик освобождается от уплаты неустойки за неподачу данному грузоотправителю того количества вагонов, контейнеров перевозчика, которое было задержано под выгрузкой (очисткой) или не могло быть подано под погрузку по этой причине;

– выполнении перевозчиком в течение декады неподачи вагонов, контейнеров перевозчика за отдельные дни данной декады;

– выполнении перевозчиком в течение первой или второй половины месяца неподачи вагонов перевозчика под погрузку нефти и нефтепродуктов, допущенной в отдельные дни соответствующей половины месяца;

– неподаче перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика по причине невнесения грузоотправителем платежей за предыдущие перевозки грузов, осуществленные перевозчиком.

8 МАРШРУТИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

8.1 Основы отправительской маршрутизации

Маршрутизация перевозок с мест погрузки является высокоэффективным и конкурентным способом организации грузовых перевозок. Отправительские маршруты проходят одну или несколько сортировочных станций без переработки, поэтому ускоряется доставка груза, сокращается работа по переформированию составов, снижается себестоимость перевозок, ускоряется оборот вагонов, снижается потребность в вагонах, лучше обеспечивается сохранность перевозимых грузов, повышается конкурентоспособность производителей товаров и железнодорожного транспорта.

Широкому развитию отправительской маршрутизации способствуют следующие факторы:

- значительный объем погрузки и выгрузки сконцентрирован на небольшом числе станций;
- основные грузопотоки на Белорусской железной дороге образуют массовые грузы (сырая нефть и нефтепродукты, руда, черные металлы, лесные грузы, хлебные грузы, минерально-строительные грузы, химические и минеральные удобрения составляют примерно 85 % всего объема погрузки);
- возможность сгущения погрузки на основе УЖТ (пункты 20, 24) путем составления специальных календарных планов погрузки маршрутов в определенные дни, укрупнения отправок и др.

Маршрутизация является предметом договора на организацию перевозок грузов на железнодорожном транспорте, поэтому лишь участники договора вправе определять его содержание. В нём могут предусматриваться отправительские маршруты, формируемые на железнодорожном пути необщего пользования или на железнодорожной станции, группы вагонов для организации ступенчатых станционных или участковых маршрутов и др.

Правила перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов отправительскими маршрутами регулируют порядок осуществления перевозок грузов отправительскими маршрутами в целях ускорения доставки грузов, сокращения транспортных и эксплуатационных расходов. Правила приема заявок предусматривают организацию перевозок грузов отпрати-

тельскими маршрутами в месячных заявках. Отправительская маршрутизация является основой создания в перспективе сети логистических центров.

Под *отправительским маршрутом* понимается состав поезда установленной веса или длины, сформированный грузоотправителем на железнодорожном пути необщего пользования либо по договору с перевозчиком на железнодорожной станции с обязательным освобождением не менее одной технической железнодорожной станции от переработки такого поезда, предусмотренной действующим планом формирования грузовых поездов (рисунок 8.1).



Рисунок 8.1 – Отправительский маршрут:
● – станция погрузки отправительского маршрута; ● – станция выгрузки отправительского маршрута; □ – техническая сортировочная станция

Ступенчатые маршруты формируются из вагонов, погруженных разными грузоотправителями на путях одной или нескольких станций участка или узла (рисунок 8.2).

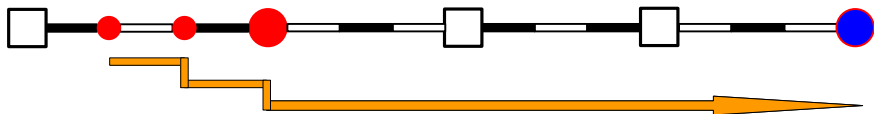


Рисунок 8.2 – Ступенчатый отправительский маршрут

Виды отправительских маршрутов и их организация. По условиям организации и назначения отправительские маршруты бывают:

– *прямые* – при перевозке на одну станцию назначения в адрес одного или нескольких грузополучателей (грузовые вагоны в адрес каждого грузополучателя должны находиться в составе отдельной группы);

– *в распыление* – при перевозке назначением на железнодорожные станции расформирования по плану формирования грузовых поездов либо назначением на железнодорожные станции распыления маршрутов, где производится переадресовка (указание железнодорожных станций назначения и грузополучателя) вагонов на железнодорожные станции выгрузки в адрес конкретных грузополучателей. Перечень железнодорожных станций распыления устанавливается Белорусской железной дорогой по согласованию с заинтересованными грузовладельцами.

Грузоотправитель согласовывает с грузополучателем возможность приема под выгрузку маршрутов установленных массы или длины.

При наличии на направлении следования маршрутов станций изменения веса поезда (пункт перелома) в сторону уменьшения отправление маршрутов организуется из ядра и прицепной части, следующей в составе маршрута до пунктов перелома массы. Ядро – это основная часть отправительского маршрута установленного веса, которая сохраняется и следует без реформирования до железнодорожной станции назначения в случае изменения веса поезда в пути следования.

Нормы веса и длины маршрутов, а также ядра маршрута для национальных перевозчиков устанавливаются Белорусской железной дорогой.

По условиям обращения отправительские маршруты могут быть:

– *кольцевыми с постоянным составом*, которые после выгрузки в том же составе возвращаются на ту же станцию или отделение под повторную погрузку;

– *кольцевыми с переменным составом*, которые после выгрузки возвращаются на ту же станцию или отделение, при этом сохраняется число, тип вагонов и их назначение, но при необходимости одни вагоны могут заменяться другими аналогичными вагонами.

Организация кольцевых маршрутов существенно сокращает затраты на подготовку вагонов под погрузку, при этом сокращается простой вагонов в пунктах погрузки (рисунок 8.3).



Рисунок 8.3 – Кольцевой отправительский маршрут

Грузоотправители могут формировать маршруты из однородных и разнородных грузов. К перевозке маршрутами предъявляются сельскохозяйственные машины, автомобили, нефтепродукты, удобрения, химикаты, промышленное сырье, огнеупоры, зерно, сахарная свекла, строительные и другие массовые грузы.

Грузоотправители наряду с заявкой на перевозку грузов представляют заявку на перевозку грузов маршрутами в двух экземплярах по форме согласно приложению к Правилам [2] (приложение А).

Представление грузоотправителем и рассмотрение перевозчиком заявок на перевозку грузов осуществляются в порядке, установленном правилами приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего

пользования. При этом проверяется соответствие предъявленных к перевозке объемов грузов установленным нормам веса или длины маршрута.

Порядок подачи вагонов под погрузку (выгрузку) маршрутов, их формирования до установленных веса или длины, возврата после погрузки (выгрузки) устанавливается в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договорах на подачу и уборку вагонов.

Основные показатели маршрутизации. Для анализа и оценки выполнения заданий по маршрутизации перевозок установлены основные показатели:

– количество вагонов, отправленных за отчетный период в маршрутах в целом и по родам грузов в среднем в сутки;

– уровень маршрутизации по родам грузов – определяется отношением количества вагонов, загруженных и отправленных в маршрутах $U_{\text{марш}}$, к общему количеству загруженных вагонов $U_{\text{общ}}$, %:

$$\Phi_{\text{зад}} = \frac{U_{\text{зад}}}{U_{\text{общ}}} \cdot 100 \% ; \quad (8.1)$$

– средняя дальность следования всех маршрутов и вагонов в их составах и по родам грузов:

$$l_{\text{марш}} = \frac{\sum N_{\text{марш}} l_{\text{марш}}}{\sum N_{\text{марш}}} , \quad (8.2)$$

где $\sum N_{\text{марш}} l_{\text{марш}}$ – сумма маршруто-километров;

$\sum N_{\text{марш}}$ – общее число маршрутов;

– распределение вагонов, отправленных в маршрутах, по поясам дальности и их процент в общем количестве загруженных вагонов (пояса дальности пробега: до 400 км, от 401 до 1000 км, от 1001 до 1500 км и свыше 1500 км);

– количество вагонов, отправленных в прямых маршрутах в целом и по родам грузов и их процент в общем количестве загруженных вагонов;

– средний состав маршрутов (в вагонах) – определяется делением количества маршрутизированных вагонов на число отправленных маршрутов;

– выполнение задания по перевозкам грузов маршрутами – отношение количества вагонов, отправленных в маршрутах и предусмотренных заданием (в процентах).

Учет выполнения заданий по погрузке грузов маршрутами станции ведут в Книге учета погрузки грузов отправителями и ступенчатыми маршрутами (ф. ГУ-95). На основании данных этой книги станция погрузки составляет отчет об отправительской маршрутизации грузов (ф. ГО-7). На основании отчета формы ГО-7 подсчитывают основные показатели маршрутизации

ции, проводят анализ и оценку выполнения заданий по маршрутизации перевозок.

8.2 Особенности документального оформления перевозок грузов отправительскими маршрутами

При перевозке грузов отправительскими маршрутами по одной накладной оформляются оригинал накладной на бланке формы ГУ-27е, дорожная ведомость, корешок дорожной ведомости, квитанция о приеме груза на бланках формы ГУ-29б и один вагонный лист.

Накладная формы ГУ-27е заполняется грузоотправителем и передается станции для дальнейшего оформления. Дорожная ведомость, корешок дорожной ведомости, квитанция о приеме груза на бланках формы ГУ-29б заполняются станцией на основании накладной ГУ-27е.

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;
- отправка грузов предъявляется одним грузоотправителем на одной станции отправления;
- отправка грузов осуществляется в адрес одного грузополучателя на одну станцию назначения;
- масса груза и количество вагонов в пути следования грузоотправителем, грузополучателем или станциями не изменяются кроме случаев, указанных в Правилах.

При формировании отправительского маршрута, состоящего из ядра и прицепной части маршрута, отдельными накладными оформляются как ядро маршрута, так и каждая группа вагонов, находящихся в составе прицепной части маршрута, а также каждый одиночный вагон прицепной части маршрута.

Допускается оформление по одной накладной перевозки животных группой вагонов, сопровождаемой проводником грузоотправителя или грузополучателя.

При заполнении накладной формы ГУ-27е грузоотправитель зачеркивает в их названии слова:

- при перевозке грузов маршрутной отправкой – «или группу вагонов»;
- при перевозке грузов групповой отправкой – «маршрут или».

При заполнении накладной формы ГУ-27е на маршрутную или групповую отправку количество мест и масса груза указываются грузоотправителем в накладной по каждому вагону в соответствующих графах.

При проезде в отдельном вагоне проводников грузоотправителя или грузополучателя, сопровождающих груз или порожние вагоны в составе маршрута, в графе «Масса в кг нетто» по вагону, в котором следуют проводники, отправителем указывается «1000», а в графе «Примечание» делается отметка «Проводник».

Общее количество мест, масса всей отправки груза указываются грузоотправителем на лицевой стороне накладной. Сумма провозных платежей указывается станцией по каждому вагону, а общая сумма провозных платежей – на лицевой стороне накладной.

При заполнении накладной сведения о пломбах или ЗПУ по каждому вагону маршрута или группы должны быть указаны грузоотправителем в прикладываемом к накладной дополнительном листе по форме согласно приложению 2 к Правилам. Дополнительный лист заполняется и подписывается грузоотправителем в четырех экземплярах. В накладной под наименованием груза грузоотправителем делается отметка: «Сведения о пломбах (ЗПУ) смотри в дополнительном листе». Накладная и четыре экземпляра дополнительного листа предъявляются грузоотправителем перевозчику на железнодорожную станцию отправления. Перевозчиком во все экземпляры дополнительного листа вносится номер накладной. Первый, второй и третий экземпляры дополнительного листа прикладываются перевозчиком соответственно к оригиналу накладной, дорожной ведомости и к корешку дорожной ведомости, а четвертый экземпляр такого листа вместе с квитанцией о приеме груза возвращается грузоотправителю.

В случае отцепки в пути следования вагона (группы вагонов) от маршрутной или групповой отправки (далее – основная отправка) вследствие его (их) неисправности перевозчик обязан составить об этом акт общей формы в двух экземплярах с указанием в нём причин отцепки вагона (группы вагонов), а также номера отправки, наименования и кода железнодорожной станции назначения груза, наименования и кода грузополучателя, его почтового адреса, наименования и кода груза.

В разделе «Отметки в пути следования» оригинала накладной формы ГУ-27е и в соответствующей графе дорожной ведомости формы ГУ-29б, которые следуют с основной отправкой, перевозчиком должна быть сделана отметка с указанием номера отцепленного вагона (вагонов), наименования железнодорожной станции, где был отцеплен вагон, причины отцепки, номера акта общей формы и даты его составления. Внесенные данные заверяются подписью соответствующего представителя перевозчика и календарным штампом перевозчика на железнодорожной станции отцепки.

Первый экземпляр акта общей формы прилагается к перевозочным документам, которые следуют с основной отправкой, второй экземпляр остается у перевозчика на железнодорожной станции отцепки.

Данные об отцепленном вагоне (группе вагонов) также вычеркиваются и заверяются перевозчиком из следовавшего с основной отправкой вагонного листа.

После устранения неисправности на основании данных акта общей формы перевозчиком на каждый отцепленный вагон составляются новый вагонный лист и досылочная дорожная ведомость, с которыми такой вагон следует на железнодорожную станцию назначения.

Железнодорожная станция назначения при выдаче груза, прибывшего маршрутной или групповой отправкой, при наличии в накладной отметки (отметок) об отцепке вагона (группы вагонов) в пути следования на основании приложенного к перевозочным документам акта (актов) общей формы составляет коммерческий акт с указанием номеров неприбывших вагонов. В графе оригинала накладной формы ГУ-27е «Отметки перевозчика» делается запись «Отправка прибыла в составе _____ вагонов. На неприбывшие _____ вагонов № _____ составлен коммерческий акт № _____».

Прибывший по досылочной дорожной ведомости груз выдается в соответствии с правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте общего пользования после предъявления грузополучателем выданного ему экземпляра коммерческого акта и оригинала накладной. Перевозчик во всех экземплярах коммерческого акта и в оригинале накладной формы ГУ-27е на отправку в графе «Отметки перевозчика» делает отметку о прибытии груза по досылочной дорожной ведомости с указанием номера вагона, железнодорожной станции, оформившей досылку, даты оформления досылки и даты выдачи груза грузополучателю, заверяемую календарным штампом перевозчика на железнодорожной станции. По прибытии последнего вагона, указанного в коммерческом акте как неприбывшего, коммерческий акт грузополучателем возвращается железнодорожной станции назначения.

Выдача груза, прибывшего по досылочной дорожной ведомости ранее прибытия основной отправки, производится под роспись грузополучателя в досылочной дорожной ведомости. По прибытии основной отправки в этом случае коммерческий акт не составляется.

При выдаче груза, прибывшего маршрутной или групповой отправкой, перевозчик производит окончательный расчет провозных платежей по накладной как за вагоны, прибывшие в составе маршрута (в составе ядра маршрута) или группы вагонов, так и за вагоны, следующие по досылочным дорожным ведомостям.

8.3 Эффективность отправительской маршрутизации

Определение эффективности маршрутов с мест погрузки заключается в установлении маршрутных назначений, обеспечивающих наибольшую эко-

номии по сравнению с немаршрутными перевозками. Чтобы определенное назначение можно было включить в план отправительской маршрутизации, оно должно удовлетворять следующим необходимым условиям:

- суммарный суточный объем погрузки по всем грузам всех грузоотправителей, участвующих в организации отправительских маршрутов рассматриваемого назначения, должен быть не менее нормы длины состава маршрута $m_{\text{марш}}$;

- суммарная выгрузочная способность за сутки у всех получателей по всем грузам, включаемым в рассматриваемые маршруты, должна быть не менее нормы длины состава маршрута $m_{\text{марш}}$;

- между станцией погрузки маршрута и станцией его назначения должна быть хотя бы одна техническая станция, на которой по плану формирования предусмотрена переработка вагонопотока данного назначения. Если маршрут формируют или расформируют на железнодорожных путях предприятий, от этой работы освобождается станция примыкания.

Если необходимые условия соблюдаются, назначение проверяется по достаточному условию: дополнительные затраты на организацию маршрутов по сравнению с немаршрутизированным отправлением на станции погрузки $\Delta\mathcal{E}_{\text{погр}}$ и на станции выгрузки (если маршруты прямые) $\Delta\mathcal{E}_{\text{выгр}}$ не должны превышать экономии в пути следования $\Delta\mathcal{E}_{\text{эк}}^{\text{сл}}$ по каждому назначению с мощностью вагонопотока N :

$$\Delta\mathcal{E}_{\text{погр}} + \Delta\mathcal{E}_{\text{выгр}} \leq \Delta\mathcal{E}_{\text{эк}}^{\text{сл}}. \quad (8.3)$$

Элементы приведенного неравенства можно выражать:

- в денежных единицах, используя расходные ставки 1 вагоно-часа, 1 маневрового локомотиво-часа и 1 бригадо-часа. При этом в расходной ставке 1 вагоно-часа учитывается стоимость грузов, а также стоимость и расходы на ремонт тех вагонов, которые используются для их перевозок;

- в приведенных вагоно-часах, когда все виды затрат с помощью соответствующих экономических эквивалентов приводят к вагоно-часам;

- в натуральных вагоно-часах, когда учитывают только затраты (и экономию) на простои вагонов и их переработку на станциях в пути следования.

Для расчетов суммарной экономии в пути следования маршрутов используют три критерия:

- экономию денежных средств

$$\Delta Y_{\text{гв}}^{\text{не}} = \left(\sum t_{\text{гв}} + t_{\text{гв}}^{\text{наб}} + t_{\text{гв}}^{\text{ауд}} \right) N e_{\text{нл}}^{\text{ад}} + N e_{\text{нл}} + \sum r, \quad (8.4)$$

где $\sum t_{\text{эк}}$ – суммарная экономия приведенных часов при следовании маршрута без переработки через сортировочные, участковые и грузовые станции;

$t_{\text{ЭК}}^{\text{погр}}, t_{\text{ЭК}}^{\text{выгр}}$ – экономия времени соответственно на участках погрузки и выгрузки промежуточных станций;

N – маршрутизируемый вагонопоток;

$e_{nHч}^{\text{гр}}, e_{nHч}$ – расходная ставка одного груженого вагоно-часа соответственно для вагона с данным родом груза и средняя для всех вагонов;

$\sum r$ – сумма эквивалентов переработки вагонов и экономия локомотиво-часов и бригадо-часов, которые приведены к стоимости 1 вагоно-часа на всех станциях, проходимых маршрутом без переработки;

– экономию приведенных вагоно-часов

$$\Delta Y_{y\hat{e}}^{\text{п\grave{e}}} = \left(\sum T_{y\hat{e}} + t_{y\hat{e}}^{\text{п\grave{a}д}} + t_{y\hat{e}}^{\text{а\grave{u}а\grave{d}}} \right) N, \quad (8.5)$$

$\sum T_{\text{ЭК}}$ – общая приведенная экономия вагоно-часов на один вагон при пропуске через станцию без переработки:

$$\sum T_{\text{ЭК}} = t_{\text{ЭК}} + r_{\text{ваг}} + r_{\text{лок}}; \quad (8.6)$$

– экономию натуральных вагоно-часов –

$$\Delta Y_{y\hat{e}}^{\text{п\grave{e}}} = \left(\sum t_{y\hat{e}} + t_{y\hat{e}}^{\text{п\grave{a}д}} + t_{y\hat{e}}^{\text{а\grave{u}а\grave{d}}} \right) N. \quad (8.7)$$

Затраты, связанные с маршрутизацией, на станции погрузки определяют в зависимости от условий образования маршрута:

– при погрузке однородных грузов;

– погрузке разнородных грузов;

– погрузке разнородных грузов с накоплением вагонов и их централизованной заадресовкой;

– с накоплением загруженных и заадресованных по назначениям вагонов.

На станции выгрузки дополнительные затраты определяются наличием маневровых средств, фронтов выгрузки, продолжительностью маневровых и грузовых операций.

Общие дополнительные затраты, связанные с маршрутизацией, на станции погрузки для каждого назначения

$$\Delta \Theta_{\text{п}} = \Delta t_{\text{п}} \sum N e_{nH}, \quad (8.8)$$

где $\Delta t_{\text{п}}$ – дополнительный простой на станциях погрузки при маршрутизации по сравнению с немаршрутной погрузкой, ч.

Общие дополнительные затраты на станции выгрузки для каждого назначения

$$\Delta \Theta_{\text{в}} = \Delta t_{\text{в}} \sum N e_{nH}, \quad (8.9)$$

где $\Delta t_{\text{в}}$ – средний дополнительный простой вагона с грузом на станции выгрузки при маршрутном прибытии по сравнению с маршрутным, ч.

Если назначение, не удовлетворяющее достаточному условию, можно присоединить к выделенному (более дальнему) маршрутному назначению, оно может быть включено в план маршрутизации.

9 ПОДГОТОВКА И ПРИЕМ ГРУЗА К ПЕРЕВОЗКЕ

9.1 Подготовка груза к перевозке грузоотправителем

В соответствии с п. 35 Устава грузоотправитель обязан до предъявления к перевозке подготовить груз, в том числе взрывчатый, легковоспламеняющийся, радиоактивный, ядовитый и другой опасный груз, чтобы обеспечивались его транспортабельность, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранность груза и транспортных средств, пожарная и экологическая безопасность при перевозке.

При погрузке мелких штучных грузов грузоотправитель должен объединить мелкие места в более крупные связки или упаковать в соответствующую тару.

Грузы, нуждающиеся в таре для предохранения их от утраты, недостачи, повреждения (порчи), обеспечения сохранности подвижного состава и безопасности при транспортировании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре (упаковке), соответствующей стандартам или техническим условиям на тару (упаковку). Грузы, на тару (упаковку) которых стандарты или технические условия не установлены, предъявляются к перевозке в исправной таре (упаковке), обеспечивающей их полную сохранность и безопасность при транспортировке, соответствующей условиям контрактов, договоров на поставку и требованиям Правил.

Требования к отгружаемой продукции, а также к ее упаковке и маркировке устанавливаются техническими нормативными правовыми актами в области технического нормирования и стандартизации (стандартами). Некоторые требования предусмотрены в правилах перевозок грузов и технических условиях. В настоящее время применяются следующие категории стандартов: международные (ИСО), межгосударственные (ГОСТ), государственные (СТБ), стандарты предприятий (СТП) и технические условия (ТУ). Стандарты и технические условия являются основой при разработке правил перевозок грузов и служат для определения качественного состояния груза.

При приеме груза уполномоченный представитель перевозчика имеет право проверять соответствие тары (упаковки) грузов указанным техническим нормативным правовым актам. Грузоотправитель по требованию перевозчика обязан предъявить технический нормативный правовой акт на

отгружаемую продукцию, а также на тару (упаковку), если груз упакован. Технические нормативные правовые акты в области технического нормирования и стандартизации на тару (упаковку) предъявляемых к перевозке грузов предоставляются перевозчику грузоотправителем до предъявления груза к перевозке.

Если при наружном осмотре тары (упаковки) предъявленного к перевозке груза будут замечены недостатки, которые могут послужить причиной утраты, недостачи, повреждения (порчи) груза и вагонов, то перевозчик может отказать в приеме груза к перевозке.

Подлежащие хранению в крытых складах сыпучие грузы (в том числе зерно, комбикорм, соль), отправляемые на железнодорожные станции назначения с выгрузкой в местах общего пользования, должны предъявляться грузоотправителем к перевозке только в затаренном виде.

В комплекс подготовки грузов к перевозке входят такие важные операции, как приведение продукции в необходимое качественное состояние (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).

9.2 Транспортная маркировка грузов

На тарные и штучные грузы грузоотправитель согласно Правилам приема грузов к перевозке обязан нанести транспортную маркировку независимо от соответствия маркировки требованиям, действующим на других видах транспорта. Содержание транспортной маркировки, место и способ её нанесения, порядок расположения, размеры маркировочных ярлыков и надписей должны соответствовать ГОСТ 14192-96 «Маркировка грузов».

Основными целями маркировки являются:

- нанесение на грузовых местах каждой отдельной отправки отличительных знаков, которые определяют принадлежность каждого места и в целом всей партии груза к данной отправке;
- установление связи грузовой отправки в натуре с сопровождающими груз документами;
- определение принадлежности груза в случаях разъединения его с документами.

Неправильная и нечеткая маркировка может привести к разъединению груза и перевозочных документов. Поэтому приемосдатчик при приеме груза к перевозке обязан особенно внимательно проверять правильность нанесения на всех грузовых местах отправительской и железнодорожной маркировки. При этом обязательно проверяется их точное соответствие данным, указанным в накладной.

Транспортная маркировка состоит из *основных, дополнительных, информационных надписей и манипуляционных знаков.*

Основные надписи, наносимые на грузовые места, должны содержать:

- полное или сокращенное наименование грузополучателя;
- полное наименование железнодорожной станции назначения и сокращенное наименование железной дороги;
- количество 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).

Количество грузовых мест и порядковый номер места должны указываться в тех случаях, когда перевозятся разнородные или разносортные грузы в однотипной таре (например, разные сорта хлопка в кипах) 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 на грузовых местах должны содержать:

- полное или сокращенное наименование грузоотправителя;
- наименование пункта отправления с указанием железнодорожной станции отправления и перевозчика;
- железнодорожную маркировку, наносимую на каждое грузовое место при перевозке грузов мелкими отправками.

Железнодорожная маркировка (рисунок 9.1) представляет собой дробь: числитель – порядковый номер по книге приема грузов к отправлению и через тире – число мест в отправке; знаменатель – код железнодорожной станции отправления согласно Тарифному руководству № 4 (книга 2).

Порядковый номер по книге приёма
грузов к отправлению формы ГУ-34

Число мест в отправке

$\frac{125-12}{154904}$

Шестизначный код станции отправления

Рисунок 9.1 – Пример нанесения железнодорожной маркировки

Железнодорожная маркировка наносится:

– *перевозчиком* – при приеме к перевозке грузов мелкими отправлениями в местах общего пользования и наряду с этим указывается в соответствующей в графе накладной;

– *грузоотправителем* (до предъявления груза к перевозке) – при погрузке грузов мелкими отправлениями в местах необщего пользования.

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 и габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина и высота, либо диаметр и высота). Допускается вместо массы нетто указывать количество изделий в штуках. Эти сведения могут не наноситься, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию. Габаритные 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 (рисунок 9.2). Необходимость нанесения этих знаков устанавливается в стандартах или технических условиях на продукцию. Допускается применять предупредительные надписи, если невозможно выразить манипуляционными знаками способ обращения с грузом.

Транспортная маркировка должна быть нанесена на каждое грузовое место. 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 однорядных грузов повагонными отправлениями.

В этом случае замаркированные места укладывают в крытых вагонах – по два места у каждой двери маркировкой наружу, на открытом подвижном составе – в верхнем ярусе погрузки по два места у каждого продольного борта платформы или полувагона маркировкой наружу. Если погрузка произведена в уровень с бортами или ниже уровня бортов, места с маркировкой должны быть уложены маркировкой вверх.

При перевозке грузов насыпью и наливом транспортная маркировка не наносится. Порядок расположения транспортной маркировки показан на рисунке 9.3. 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, штампова-

нием, 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. На рисунке 9.4 показана транспортная маркировка, нанесенная непосредственно на ящик.



Рисунок 9.2 – Манипуляционные знаки

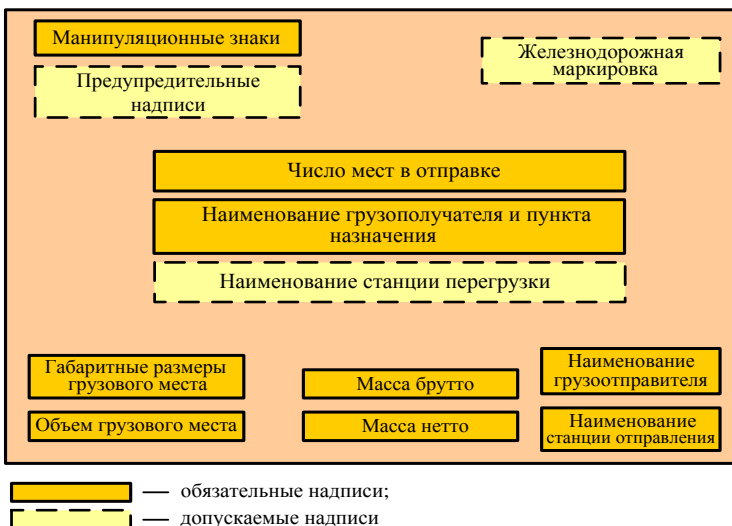


Рисунок 9.3 – Порядок расположения транспортной маркировки

Грузоотправители и перевозчики обязаны строго соблюдать требования Правил и стандартов по маркировке, имея в виду, что с её помощью устанавливается связь между грузом и перевозочным документом, определяется его принадлежность в случае разъединения от документов, осуществляется информирование работников о мерах предосторожности и способах обращения с упакованной продукцией при транспортировке и хранении.

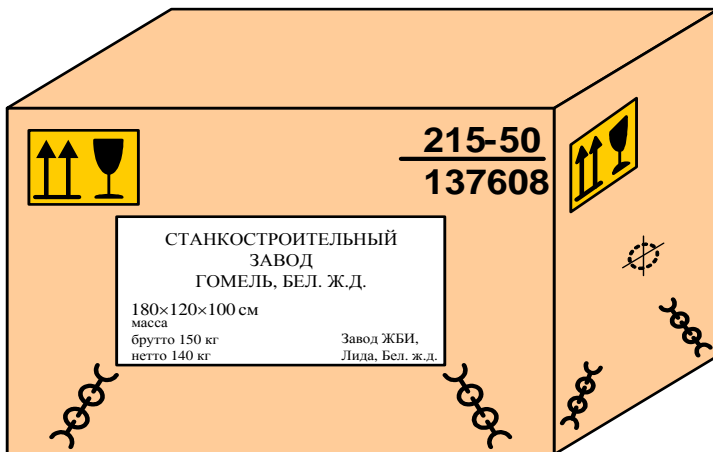


Рисунок 9.4 – Нанесение транспортной маркировки на ящичные грузы

9.3 Перевозочные документы и их заполнение

Договор перевозки груза. Транспортировка грузов железнодорожным транспортом общего пользования производится на основании договора перевозки. Согласно п. 27 Устава по договору перевозчик обязуется доставить груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель – уплатить за перевозку груза установленную плату.

Сторонами договора перевозки груза выступают перевозчик и грузоотправитель. Грузоотправитель и собственник груза – не всегда одно и то же лицо. Так, отправителем груза может быть транспортный экспедитор или агент, действующий по поручению грузовладельца от собственного имени.

По договору перевозки груза основное право перевозчика – получить причитающиеся ему провозные платежи, размер которых определяется установленными на железнодорожном транспорте тарифами. Основная обязанность грузоотправителя – оплатить перевозку груза, а основное право – потребовать доставки груза в пункт назначения в целости и сохранности в установленный срок и выдачи его указанному в оригинале транспортной железнодорожной накладной (далее – накладная) грузополучателю. Содержание договора перевозки излагается в накладной. Грузополучатель не участвует в оформлении договора перевозки на станции отправления, но в последующем он входит в договорные отношения и обязан выполнить определенные действия, от которых зависит исполнение договора. Например, грузополучатель на станции назначения обязан принять и вывезти груз, очистить подвижной состав после выгрузки, оплатить дополнительные платежи и др. Кроме того, грузополучатель имеет право требовать от перевозчика доставки груза в установленный срок и в полной сохранности.

Договор перевозки вступает в силу, когда груз принят станцией отправления вместе с накладной. Дата приема груза к перевозке удостоверяется наложением календарного штампа в перевозочных документах. Грузоотправитель получает квитанцию о приеме груза к перевозке под роспись в корешке дорожной ведомости.

Накладная составляется на имя определенного грузополучателя, а потому является именной документом. Формы накладных и других перевозочных документов на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования устанавливаются правилами перевозок грузов.

Формы перевозочных документов и требования к их заполнению. В соответствии с пунктом 28 Устава при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить станции отправления на каждую отправку груза, составленную в соответствии с правилами перевозок грузов, транспортную железнодорожную накладную. Грузоотправитель также обязан приложить к накладной предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами сопроводительные документы (сертификат, специфика-

цию и др.), необходимые для выполнения таможенных и иных процедур на всём пути следования груза.

Грузоотправитель обязан в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования надлежащим образом заполнить соответствующие графы накладной.

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 транспортной железнодорожной накладной (вместе с дорожной ведомостью) следует с грузом до железнодорожной станции назначения и выдается грузополучателю вместе с грузом;

лист 2 – дорожная ведомость (вместе с накладной) следует с грузом до железнодорожной станции назначения и остается у перевозчика;

лист 3 – корешок дорожной ведомости остается у перевозчика на железнодорожной станции отправления;

лист 4 – квитанция о приеме груза (выдается грузоотправителю).

Оригинал накладной подтверждает заключение договора перевозки груза, то *дорожная ведомость* является документом расчетно-финансового и информационного значения. На станции назначения в дорожной ведомости расписывается грузополучатель в получении накладной. В дорожной ведомости содержатся все сведения о грузе, участниках перевозки и обо всём, что происходило с грузом и подвижным составом в пути следования. По ним определяется выполненный объём перевозок, доходные поступления от них, правильность расчетов и выполнение сроков доставки.

Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления и является основным документом для определения провозной платы при централизованных расчетах в ОРЦ (отделенческий расчетный центр). Он также служит для учета и отчетности о выполнении согласованного объема перевозок. В корешке дорожной ведомости грузоотправитель расписывается в получении железнодорожной квитанции.

Квитанция о приеме груза – важный юридический документ, свидетельствующий о приеме груза перевозчиком от грузоотправителя.

При перевозке определенных грузов грузоотправитель обязан приложить к накладной различные 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.

Перевозки грузов повагонными, мелкими отправлениями, а также порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей, оформляются накладной формы ГУ-29-О. Накладная заполняется грузоотправителем и передается перевозчику на железнодорожной станции отправления для дальнейшего оформления.

Перевозочные документы должны заполняться без подчисток и помарок. При необходимости изменений сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель заполняет новый бланк такого документа. Изменения и дополнения сведений, внесенные в перевозочный документ перевозчиком, заверяются подписью и строчным штампом перевозчика.

Не допускается оформление одной накладной перевозок:

- скоропортящихся грузов, следующих совместно с другими грузами, за исключением следующих в сопровождении проводников грузоотправителя или грузополучателя;

- 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 административных норм и правил, с грузами, не требующими соблюдения таких норм и правил;

- грузов, имеющих в соответствии с правилами хранения грузов в местах общего пользования разные сроки хранения, за исключением случаев, когда грузы направляются под выгрузку в места необщего пользования.

При перевозке скоропортящихся грузов в рефрижераторной секции перевозочные документы заполняются на каждый грузовой вагон.

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

Оформление перевозочных документов в электронном виде (*накладная в электронном виде*) производится:

- грузоотправителем и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене 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.

При оформлении электронной накладной грузоотправителю выдается электронная квитанция о приеме груза, подписанная электронной цифровой подписью (далее – ЭЦП) уполномоченного представителя перевозчика. Под-

тверждением получения грузоотправителем от перевозчика электронной квитанции о приеме груза является электронный корешок дорожной ведомости, подписанный ЭЦП уполномоченного представителя грузоотправителя.

Перевозка груза, оформленная электронной накладной, осуществляется в сопровождении электронной накладной без накладной в бумажном виде. На железнодорожной станции назначения грузополучателю выдается электронный оригинал накладной (лист 1), подписанный ЭЦП уполномоченного представителя перевозчика. Подтверждением получения грузополучателем от железнодорожной станции электронного оригинала накладной является электронная дорожная ведомость, подписанная ЭЦП уполномоченного представителя грузополучателя. При отсутствии договора об электронном обмене документами между грузополучателем и перевозчиком, а также в случае невозможности обработки, передачи электронной накладной перевозчиком на железнодорожной станции назначения выдается грузополучателю в бумажном виде оригинал электронной накладной, заверенный в графе «Отметки перевозчика» подписью уполномоченного представителя перевозчика на железнодорожной станции и календарным штемпелем перевозчика.

Заполнение накладной грузоотправителем. На лицевой стороне накладной в соответствующих графах грузоотправитель указывает скорость перевозки (грузовая или большая), данные о вагоне (номер, род, цифровой код железнодорожной администрации – собственности вагона, грузоподъемность, количество осей, объем кузова, длину рамы платформы), техническую норму загрузки, точное наименование станции отправления и станции назначения в соответствии с Тарифным руководством № 4 и их коды, полное наименование грузоотправителя и грузополучателя, их коды, присвоенные перевозчиком, почтовые адреса, наименование юридического или фамилию, имя и отчество физического лица, осуществляющих расчеты за перевозку груза при отправлении и выдаче и код плательщика.

При заполнении графы «Количество мест» указывается:

– для тарных и штучных грузов – количество мест груза в отправке, а при наличии в отправке грузов одного наименования в разных упаковках либо грузов разных наименований количество мест груза указывается отдельно по каждому наименованию груза либо по каждому роду упаковки;

– для грузов в транспортных пакетах: в числителе – количество транспортных пакетов, в знаменателе – общее количество мест в этих пакетах;

– для грузов, перевозимых насыпью – «Насыпью»;

– навалом – «Навалом»;

– наливом – «Наливом».

В графе «Упаковка» указываются сведения об упаковке – для упакованного груза сокращенное наименование упаковки груза, а не для неупакованного груза – «н/у», для грузов в транспортных пакетах – «Тр. пакет».

Особое внимание необходимо обращать на заполнение графы «Наименование груза», т. к. от этого зависит провозная плата, условия перевозки, выполнение согласованного объема перевозок. Наименование груза и его код должны быть указаны в соответствии с применяемой на железнодорожном транспорте номенклатурой грузов, т. е. согласно ЕТСНГ и ГНГ.

При перевозке в одном вагоне разных наименований грузов, но относящихся к одной позиции номенклатуры грузов, указывается в соответствии с тарифным руководством код позиции, а при перевозке разных наименований грузов, относящихся к разным позициям номенклатуры грузов – код для сборной отправки.

Кроме того, в данной графе указываются сведения при перевозке порожних вагонов перевозчика, грузоотправителей и грузополучателей, о проводниках груза и другие данные, предусмотренные правилами перевозок грузов.

Цифрами и прописью указывается общее количество мест, 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; объявленная ценность груза; номер согласованной заявки на перевозку грузов; дата, на которую 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.

Проверив правильность внесенных в накладную сведений, грузоотправитель разборчиво расписывается и указывает свою фамилию и инициалы.

Соблюдение требований по размещению и креплению грузов, перевозимых на открытом подвижном составе, тарных и штучных грузов в крытых вагонах ответственный работник грузоотправителя удостоверяет отметкой на оборотной стороне оригинала накладной в графе «Груз размещен и закреплен в соответствии с ___», которую заверяет подписью с указанием должности и фамилии.

В графе 2 «Особые заявления и отметки отправителя» в случаях, предусмотренных соответствующими Правилами перевозок грузов, грузоотправителем делаются соответствующие отметки (виды профилактических мер для предохранения груза от смерзания, наименование прилагаемых документов, сведения о съемном или несъемном оборудовании, которое не выдается грузополучателю вместе с грузом, количество стропов по типам, их принадлежность и др.).

Подробный порядок заполнения накладных различных форм приведен в Правилах заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Проверка и визирование накладной. Заполненную накладную (комплект перевозочных документов) грузоотправитель до предъявления груза к перевозке должен предоставить станции отправления для получения разрешения (визы) на ввоз груза (погрузка в местах общего пользования), занятие подвижного состава и погрузку груза в местах необщего пользования.

Порядок визирования накладной устанавливается начальником станции. Обычно накладные предоставляются в товарную контору, а их визирование производится начальником станции или по его поручению заместителем начальника станции, заведующим товарной конторой, старшим товарным кассиром.

В соответствии с п. 31 УЖТ и другими нормативными правовыми документами грузоотправитель несет ответственность за все последствия неправильности, недостаточности или неполноты сведений, указанных им в накладной. Грузоотправители часто неправильно заполняют накладные, что приводит к нарушению нормальной технологии работы железнодорожного транспорта, порче и утрате груза, другим тяжелым последствиям. Прежде чем завизировать накладную, необходимо тщательно проверить полноту её заполнения и соответствие внесенных в неё данных требованиям Правил. При этом проверяют:

- предусмотрена ли перевозка данного груза согласованной заявкой;
- соответствие наименования станции и дороги назначения Тарифному руководству № 4 (книга 2, часть 1), а также открыта ли эта станция для выполнения грузовых и коммерческих операций с данным грузом;
- специализацию станций в узлах при предъявлении повагонных отправок с выгрузкой в местах общего пользования;
- наличие временных запрещений или ограничений перевозки груза на данную станцию назначения;
- полноту сведений о наименовании грузополучателя, его коде и адресе;
- соответствие наименования груза ЕТСНГ и ГНГ;
- внесены ли грузоотправителем провозные платежи за перевозку и причитающиеся перевозчику платежи за предыдущую перевозку груза, а также предоплата за оформляемую перевозку, если иное не предусмотрено Уставом.

При предъявлении к перевозке скоропортящихся и опасных грузов, перевозимых в цистернах и в открытом подвижном составе, проверяется также, предусмотрена ли Правилами такая перевозка. Особое внимание обращается на наличие в накладной штампов об опасности груза, номере аварийной карточки.

При использовании АРМ товарного кассира (ПО САПОД) при локальном режиме работы проверка правильности заполнения накладной и её визирование производится автоматически.

В АРМ ТВК в режиме «визирование» товарный кассир вводит информацию с предъявленной накладной для проверки в автоматизированном режиме вышеперечисленных сведений. По итогам выполнения задач проверки накладной выдается общая справка с запросом о присвоении номера визы. Номером визы в АРМ ТВК является счетчик порядковых номеров регистрации накладных. При положительном решении о присвоении номера визы на экран подается номер (номера) визы, который переносится товарным кассиром в накладную. Данные о завизированных накладных переписываются в массив таксировки по визе.

При визировании накладной в графе «По заявке № ___» указывается номер, присвоенный перевозчику при согласовании месячной или дополнительной заявки на перевозку груза. Присвоение номера визы удостоверяется подписью на станции отправления. При заполнении электронной накладной в нее вносятся данные о должности, фамилии и инициалах представителя станции отправления, производившего визирование электронной накладной.

9.4 Прием груза к перевозке в местах общего пользования

Прием груза к перевозке может осуществляться в местах общего и не-общего пользования.

Завоз груза в места общего пользования производится грузоотправителем по предварительно заполненной накладной в день, предусмотренный визой станции отправления. На станциях с централизованным завозом и вывозом грузов они завозятся организациями, осуществляющими транспортно-экспедиционное обслуживание. Принимая груз к перевозке, приемосдатчик обязан потребовать от грузоотправителя оригинал железнодорожной накладной с визой станции отправления на ввоз груза на станцию (при отгрузке с мест общего пользования станции) и на погрузку и проверить правильность заполнения накладной.

Принимая груз на склад станции или для его погрузки с автотранспорта непосредственно в вагон, приемосдатчик обязан:

- проверить соответствие предъявленного к перевозке груза данным, указанным в накладной (наименование, число мест, массу груза, вид упаковки и т. д.);
- проверить наружным визуальным осмотром исправность груза и его упаковки, чтобы обеспечивалась сохранность груза и безопасность при транспортировании; при приеме груза в пакетах проверить наличие и сохранность пакетов, средств пакетирования и соответствие их количества данным, указанным в накладной (тип, количество, принадлежность);

– проверить наличие на грузовых местах транспортной маркировки и соответствие ее требованиям Правил и ГОСТу 14192-96;

– при приеме домашних вещей убедиться, что отправитель составил опись грузовых мест, объявил их ценность, и проверить массу каждого места взвешиванием на товарных весах.

Несоответствие упаковки груза стандарту или техническим условиям, а также предъявление груза без упаковки или груза в поврежденном состоянии, если об этом не указано грузоотправителем в накладной, отсутствие или неясность маркировки является основанием для отказа в приеме груза к перевозке.

Сведения о принятом грузе приемосдатчик вносит в Книгу приема грузов установленной формы ГУ-34. Эта книга имеет очень важное значение как первичный документ, в который заносятся необходимые данные о грузах, принятых к перевозке. В каждом пункте приема грузов, если он обслуживается отдельным приемосдатчиком, ведется самостоятельная книга. Подробный порядок заполнения книги указан в Инструкции по ведению станционной коммерческой отчетности, утвержденной Белорусской железной дорогой.

В первой графе «№ по порядку (марка)» нумерация должна быть последовательной, начиная с 1 января текущего года. Каждому пункту приема грузов присваивается отдельная нумерация, чтобы номера в разных пунктах одной железнодорожной станции не повторялись. Порядковый номер книги приема входит в числитель железнодорожной маркировки.

Каждое наименование груза, указанное отправителем в железнодорожной накладной отдельной строкой, заносится в книгу приема также отдельной строкой.

При взвешивании груза на товарных весах в несколько приемов каждый отвес указывается в книге приема отдельно. Например, отвесы: I – 20 мешков, 1020 кг; II – 20 мешков, 1180 кг, III – 21 мешок, 1200 кг и т. д.

При ввозе груза частями в книгу приема записывается отдельно каждая ввезенная в один прием часть груза, и эта запись удостоверяется в книге подписью отправителя (шофера-экспедитора) в строке, следующей за записью ввезенной части груза. После приема последней части груза подсчитывается общее количество мест и общая масса по всей грузовой отправке.

В случае необходимости записать в книгу следующую отправку до ввоза отправителем последней части партии груза в книге приема оставляется соответствующее место для записи этой последней части отправки. Если последняя часть груза будет ввезена в последующие дни, то в книге указывается дата фактического ввоза груза на станцию.

Номер накладной вписывается в книгу приема к концу рабочего дня или в начале следующего рабочего дня согласно установленному начальником станции порядку. В книгу приема грузов к отправлению сведения заносятся чернилами. Подчистки и исправления не допускаются. Если будут сделаны

ошибки, то неверная запись зачеркивается и заменяется новой, о чем делается оговорка, заверенная подписью приемосдатчика, ведущего книгу. Наименования грузоотправителя, получателя, станции и дороги назначения, род упаковки, марка отправителя, число мест, масса и наименование груза указываются в книге в точном соответствии с накладной.

На больших железнодорожных станциях в подтверждение приема груза к перевозке отправителем может выдаваться приемная марка (форма ГУ-35), номером ее является порядковый номер книги приема груза к отправлению. Приемную марку грузоотправитель предъявляет в товарную контору. Товарный кассир, убедившись по приемной марке и полученной от приемосдатчика накладной, что груз действительно принят в склад станции, производит расчеты с отправителем за перевозку груза и выдает ему квитанцию о приеме груза к перевозке. Прием груза к перевозке может удостоверяться также распиской приемосдатчика в наряде на завоз груза на станцию или в товарно-транспортной накладной.

На приемной марке товарный кассир проставляет номер накладной и заверяет своей подписью с наложением календарного штампа. После этого приемная марка передается приемосдатчику, принявшему груз, на основании чего он обязан отправить груз на станцию назначения.

По окончании указанных операций приемосдатчик на оборотной стороне накладной ГУ-29-О в графе «Ввоз груза по частям» или в графе 30 накладной СМГС записывает данные о ввозе груза, удостоверяя их своей подписью, и пересылает накладную в товарную контору. Порядок приема груза к перевозке на каждой станции имеет свои особенности, зависящие от местных условий. На рисунке 9.5 приведен технологический график приема груза в склад станции. Аналогичные графики разрабатывают для приема к перевозке в местах необщего пользования и по прямому варианту «автомобиль – вагон».

Операция	Последовательность выполнения и время, мин *	Исполнитель
Проверка визы в накладной		Приемосдатчик
Выгрузка груза из автомобиля в склад станции		Комплексная механизированная бригада (КМБ)
Проверка груза, упаковки и отправительской маркировки		Приемосдатчик
Ввод информации в ЭВМ о приеме груза к перевозке по макету		»
Оформление накладной и Книги приема груза к отправлению		»
Пересылка накладной в товарную контору		Работник грузового терминала
Общая продолжительность		

* Конкретное время выполнения операций для каждого грузового пункта зависит от местных условий

Рисунок 9.5 – Технологический график приема груза в склад станции

9.5 Определение массы груза и погрузка его в вагон

Грузоотправитель в соответствии с пунктом 47 Устава при предъявлении грузов для перевозки должен указать в железнодорожной накладной их массу, а при предъявлении тарных и штучных грузов – также количество грузовых мест. В зависимости от вида груза его масса может быть определена на весах, по стандарту, трафарету, обмеру или расчетным путем.

При приеме тарно-штучных грузов с указанием в накладной количества мест их масса может определяться по трафарету или по стандарту с указанием в накладной стандартной (одинаковой) массы одного места брутто. Определение массы груза *по трафарету* производится путем суммирования массы всех грузовых мест, а *по стандарту* – умножением количества мест на стандартную массу одного места.

Масса грузов, перевозимых навалом, насыпью или наливом определяется *взвешиванием* на весах. В случае отсутствия вагонных весов масса навалочных грузов может быть определена расчетным путем или по обмеру. Определение массы грузов *по обмеру* производится умножением объема погруженного в вагон груза на его объемную массу. *Расчетным путем* целесообразно определять массу изделий, имеющих одинаковую массу штуки или погонного метра (например, сортового металла, рельсов, труб и других грузов).

Определение массы грузов, перевозимых наливом цистернах, производится путем взвешивания или при помощи обмера, а также *замера высоты налива* и определения объема груза по специальным калибровочным таблицам.

При определении массы наливных грузов по замеру грузоотправитель должен указать в накладной высоту налива, температуру и плотность продукта.

Кроме того, при определении массы груза на весах или расчетным путем указывается значение предельной погрешности ее определения. Определение массы груза по трафарету, стандарту, расчетным путем, посредством обмера во всех случаях производится только грузоотправителем.

Однако в целях обеспечения безопасности движения определение массы грузов, погрузка которых осуществляется до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение их допустимой (трафаретной) грузоподъемности, производится только посредством взвешивания. Определение массы грузов производится перевозчиком при обеспечении погрузки в местах общего пользования; грузоотправителем – при погрузке грузов в местах общего и необщего пользования. Масса грузов, перевозимых в контейнерах, во всех случаях определяется грузоотправителем.

Способ определения массы груза, а также указания, кем была определена масса груза (перевозчиком или грузоотправителем), записываются в соответствующих графах накладной. Данные сведения имеют важное значение, так как они определяют порядок выдачи груза на станции назначения.

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.

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

Погрузка груза в вагон. Подготовка к погрузке имеет существенное значение для сокращения простоя вагонов от момента подачи до момента начала погрузки, а также для производства погрузки груза в кратчайший срок.

Приемосдатчик должен заблаговременно уточнить у маневрового диспетчера (дежурного по станции) время подачи вагонов с тем, чтобы подготовиться к их погрузке.

К моменту подачи вагонов нужно подготовить груз, разместить его по возможности ближе к месту подачи вагона, обеспечить необходимое количество рабочих механизированных бригад и подготовить необходимые инструменты и механизмы. Рабочим комплексной бригады нужно точно указать, какой объем и вид работы они должны выполнить.

При производстве погрузочно-разгрузочных работ и складировании грузов должны быть приняты меры по обеспечению безопасности труда рабочих.

Точная установка вагонов у мест погрузки или выгрузки должна производиться составительской бригадой. После постановки вагонов они должны быть надежно закреплены тормозными башмаками в соответствии с ПТЭ БЧ и ТРА станции.

Подаваемые под погрузку вагоны должны быть исправными, годными для перевозки данного груза, очищенными от остатков ранее перевозимых грузов и мусора, а в необходимых случаях – промытыми и продезинфицированными. Каждый вагон перед погрузкой должен быть осмотрен в техническом и коммерческом отношении. Пригодность вагонов под погрузку в техническом отношении во всех случаях определяется работниками вагонной службы. При техническом обслуживании главное внимание обращается на исправность автосцепных приборов и ходовых частей, состояние кузова и крыши вагона, сроки его ремонта. Результаты технического осмотра вагона записываются в книгу предъявления вагонов к техническому обслуживанию формы ВУ-14. Пригодность вагонов в коммерческом отношении для погрузки данного груза определяется грузоотправителем или перевозчиком в зависимости от того, чьими средствами осуществляется погрузка груза.

Распределение обязанностей по погрузке грузов определено УЖТ (пункт 39), которое предусматривает, что погрузка грузов в вагоны и на автомобили, а также выгрузка из них производятся:

- перевозчиком по договорам с грузоотправителями и грузополучателями – в местах общего пользования, имеющих необходимые устройства и механизмы, за исключением опасных, скоропортящихся, негабаритных и иных грузов, указанных в правилах перевозок грузов, погрузка и выгрузка которых необязательна для перевозчика;

- отправителями и получателями – в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если погрузка и выгрузка грузов необязательна для перевозчика.

Перевозчики и грузоотправители при погрузке грузов в вагоны должны строго соблюдать Технические условия размещения и крепления грузов, Правила перевозок грузов, технические нормы загрузки вагонов, а также установленные сроки на погрузку грузов.

Грузы, для которых технические нормы не установлены, должны загружаться вагон до полного использования вместимости или грузоподъемности.

Погрузка грузов должна осуществляться с соблюдением условий обеспечения сохранности груза при перевозке, безопасности движения поездов и недопущения возможности повреждения вагонов и контейнеров. Грузы должны укладываться в вагоне равномерно по полу вагона таким образом, чтобы исключалась возможность сдвига, падения или повреждения груза в пути следования и неравномерность загрузки тележек. При этом тяжелые грузы должны укладываться внизу, а более легкие – сверху. При погрузке

тарно-штучных грузов приемосдатчик должен обращать внимание на специальную маркировку грузов («Верх», «Не кантовать», «Стекло» и т. п.). Такие грузы должны быть уложены в вагоне с соблюдением требований имеющейся маркировки и так, чтобы она была видна. Необходимые для погрузки, крепления и перевозки оборудование, приспособления и материалы (стойки, подкладки, проволока и другое) независимо от того, кем производится погрузка, предоставляются грузоотправителями.

В крытые вагоны грузы должны грузиться так, чтобы можно было свободно открыть двери вагона для выгрузки с обеих сторон. Тарно-упаковочные грузы должны укладываться на расстоянии 25 см от дверей вагона.

Запрещается грузить в вагон грузы разных наименований, если совместная перевозка может привести к их порче.

По окончании погрузки двери крытых вагонов закрывают, запирают дверными накладками, которые укрепляют мягкой отоженной проволокой или навешивают запорно-пломбировочное устройство (ЗПУ).

После погрузки груза в вагон приемосдатчик грузового пункта вносит в накладную необходимые сведения (дату приёма груза к перевозке, сведения о ЗПУ, расписывается в приёме груза), выписывает вагонный лист. Старший приемосдатчик информирует маневрового диспетчера станции или ДСП о готовности вагона к уборке.

В вагонном листе подсчитывается количество мест и масса погруженного в вагон груза, отмечается время начала и окончания погрузки, после чего лист подписывается приемосдатчиком. В вагонном листе проставляются штампы, свидетельствующие об особых условиях перевозки в соответствии с Правилами перевозок грузов. Один экземпляр вагонного листа остается на складе, остальные прикладываются к перевозочным документам. После оформления всех документов приемосдатчик заполняет Книгу сдачи грузовых документов под роспись в товарную контору. Комплект перевозочных документов с вагонным листом, памяткой приемосдатчика и уведомлением об окончании грузовой операции передается в товарную контору.

Технологический график погрузки тарно-штучного груза в крытый вагон и оформления документов приведен на рисунке 9.6.

Операция	Последовательность выполнения и время, мин *	Исполнитель
Получение документов, ознакомление рабочих комплексных бригад с предстоящей работой и подготовка груза к погрузке		Приемосдатчик
Подача и расстановка вагонов		Составитель поездов
Коммерческий осмотр вагона, открытие дверей и установка переходного мостика		Приемосдатчик, рабочие КМБ
Погрузка груза в вагон		Приемосдатчик, рабочие КМБ
Проверка количества мест, упаковки, маркировки, правильности размещения и крепления груза		Приемосдатчик
Закрытие дверей, наложение пломб (ЗПУ)		Приемосдатчик, рабочие КМБ
Уведомление ДСП (ДСЦ) о готовности вагонов к уборке		Приемосдатчик
Оформление вагонного листа, накладной, Книги приема грузов к отправлению, Книги пломбирования вагонов		»
Запись документов в Книгу сдачи и пересылка в товарную контору		»
Уборка вагонов		Составитель поездов
Общая продолжительность		

* Конкретное время выполнения операций для каждого грузового пункта зависит от местных условий

Рисунок 9.6 – Технологический график погрузки груза из склада в вагон

9.6 Пломбирование вагонов и контейнеров

В целях предотвращения проникновения в грузовые помещения вагонов и контейнеров, обеспечения сохранности перевозимых грузов применяются пломбы и запорно-пломбировочные устройства (ЗПУ).

Запорно-пломбировочные устройства – это контрольные элементы, совмещенные в единой конструкции с блокирующими устройствами. ЗПУ невозможно снять с вагона или контейнера без нарушения их целостности при несанкционированном проникновении внутрь вагона (контейнера). ЗПУ устанавливают на исправные запорные устройства, расположенные на дверях (загрузочных люках) вагона или контейнера.

После окончания погрузки крытые вагоны, вагоны-хопперы, изотермические вагоны, цистерны, контейнеры должны быть опломбированы. Наложение пломб или ЗПУ производится перевозчиком, когда груз погружен его средствами, или пломбами (ЗПУ) грузоотправителя в случае погрузки груза его силами и средствами. При погрузке грузов средствами перевозчика и присутствии представителя грузоотправителя, перевозчик по договору может предоставить свои ЗПУ, которые будут считаться отправительскими.

В соответствии с п. 49 УЖТ загруженные вагоны (в том числе специализированные), цистерны должны быть опломбированы пломбами или ЗПУ перевозчика или грузоотправителя в зависимости от того, чьими средствами осуществлялась погрузка груза. Грузовые контейнеры должны быть опломбированы грузоотправителем.

В случае вскрытия вагона (контейнера) для таможенного досмотра либо других видов государственного контроля вагоны (контейнеры) должны быть опломбированы указанными органами новыми ЗПУ, о чём делается соответствующая отметка в оригинале накладной с указанием типа и контрольных знаков ЗПУ. Наличие на вагоне (контейнере) ЗПУ таможенного или иного органа государственного контроля не является основанием для проверки перевозчиком состояния груза, его массы и количества мест при выдаче груза, за исключением случаев, предусмотренных п. 57 УЖТ. При вскрытии вагона (контейнера) для таможенного досмотра составляется акт вскрытия вагона (контейнера).

Правилами перевозок грузов предусмотрена перевозка отдельных грузов без наложения пломб (ЗПУ), но с обязательным наложением металлических круток. Кроме того, правилами перевозок отдельных грузов предусмотрено пломбирование порожних вагонов после выгрузки определенных грузов.

Исправные пломбы (ЗПУ) при коммерческой и технической исправности вагона свидетельствуют о том, что в запломбированном вагоне не было доступа к грузу и груз в нём находится в том виде и количестве, в каком он был на станции, навесившей эти пломбы (ЗПУ).

Неисправная пломба (ЗПУ) на вагоне вызывает сомнения (создает предпосылки) в сохранности груза. По действующим правилам на такой вагон должны быть наложены контрольные ЗПУ и составлен акт общей формы ГУ-23, в котором засвидетельствован факт обнаружения вагона без ЗПУ или неисправными ЗПУ. Вагон должен быть вскрыт для проверки состояния и количества груза в натуре и по перевозочным документам.

Пломбирование вагона (контейнера) должно осуществляться таким образом, чтобы сохранялась возможность беспрепятственного визуального считывания нанесенной на ЗПУ информации.

Для пломбирования вагонов и контейнеров на Белорусской железной дороге применяются ЗПУ следующих типов: «Блок-Гарант» (рисунок 9.7), «Блок-Гарант М» (рисунок 9.8), «Ахова» (рисунок 9.9).

ЗПУ «Блок-Гарант» представляет собой моноблочную конструкцию, состоящую из корпуса с блокирующим устройством и троса (гибкого элемента) длиной 350 мм или 450 мм. Один конец троса закреплен в корпусе ЗПУ.

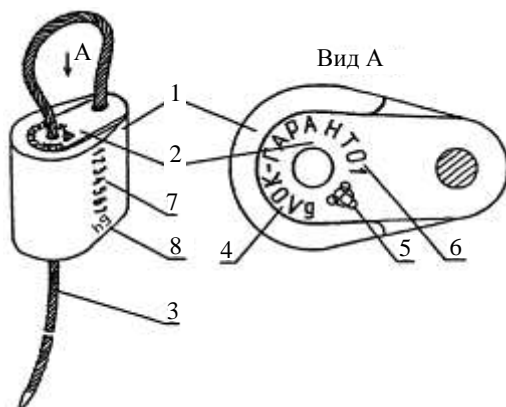


Рисунок 9.7 – ЗПУ «Блок-Гарант»:

1 – корпус; 2 – бирка; 3 – трос; 4 – название (тип) ЗПУ; 5 – товарный знак организации-изготовителя ЗПУ; 6 – последние две цифры года выпуска ЗПУ; 7 – контрольный знак из семи цифр; 8 – буквенное сокращенное наименование Белорусской железной дороги (БЧ)

ЗПУ «Ахова» (см. рисунок 9.9) представляет собой моноблочную конструкцию, состоящую из корпуса с блокирующим устройством и троса (гибкого элемента) длиной 450 мм. Один конец троса закреплен в корпусе ЗПУ.

В зависимости от конструкции вагона или контейнера ЗПУ устанавливаются в следующих местах:

- универсальный крытый вагон – по одному ЗПУ на накладках дверей с каждой стороны вагона;
- специализированный изотермический вагон Дессау и автономный рефрижераторный вагон – по одному ЗПУ с каждой стороны вагона на дверях, оборудованных нажимной плитой;
- цистерна – по одному ЗПУ на крышке верхнего загрузочного люка;
- хоппер – по одному ЗПУ на узел каждого штурвала разгрузочного люка;
- универсальные крупнотоннажные контейнеры – по одному ЗПУ на ручьятку, расположенную слева на правой створке, закрывающейся последней.

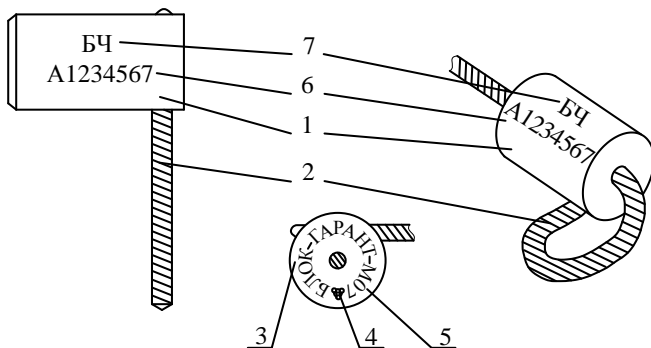


Рисунок 9.8 – ЗПУ «Блок-Гарант М»:

1 – корпус; 2 – трос; 3 – название (тип) ЗПУ; 4 – товарный знак организации-изготовителя ЗПУ; 5 – последние две цифры года выпуска ЗПУ; 6 – буквенное сокращенное наименование Белорусской железной дороги (БЧ)

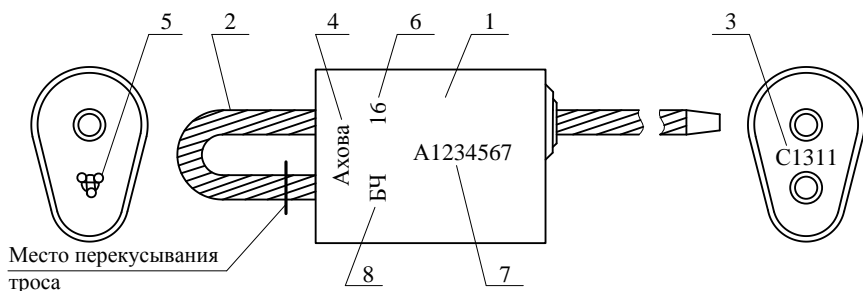


Рисунок 9.9 – ЗПУ «Ахова»:

1 – корпус; 2 – трос; 3 – бирка; 4 – название (тип) ЗПУ; 5 – товарный знак организации-изготовителя ЗПУ; 6 – последние две цифры года выпуска ЗПУ; 7 – контрольный знак из семи цифр; 8 – буквенное сокращенное наименование Белорусской железной дороги (БЧ)

На ЗПУ наносят следующие знаки: сокращенное буквенное наименование железной дороги отправления (БЧ), индивидуальный контрольный знак, товарный знак предприятия-изготовителя, последние две цифры года выпуска, название ЗПУ.

Применение разных ЗПУ с одинаковыми, а также ЗПУ с неясными или неполными индивидуальными контрольными знаками не допускается. ЗПУ с нанесенным контрольным знаком подлежат строгому учету.

9.7 Оформление перевозочных документов в товарной конторе

После получения комплекта перевозочных документов и вагонного листа с грузового объекта товарный кассир проверяет правильность оформления приемосдатчиком принятого груза.

Товарный кассир производит окончательное оформление перевозки:

- проверяет наличие оплаты за перевозку груза по копии платежного поручения, предъявленного грузоотправителем;

- проверяет наличие отметки о правильности погрузки груза согласно Техническим условиям размещения и крепления грузов;

- в предусмотренных случаях производит прием наличных денег за перевозку с выпиской и выдачей квитанции разных сборов и отметкой её номера во всех листах комплекта перевозочных документов;

- при оплате провозных платежей проверяет наличие поступившего из ЦУТО приказа-разрешения на отправление груза и оплату провозных платежей;

- производит окончательную проверку правильности заполнения документов и таксировку;

- определяет срок доставки груза и проставляет его в дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза;

- присваивает номер отправки, указывая его в накладной путем наклеивания контрольных марок, дорожной ведомости, корешке дорожной ведомости, квитанции в приеме груза к перевозке и вагонном листе, оформляет прием грузов к отправлению с проставлением календарного штампа. Каждая присвоенная отправка регистрируется в Книге нумерации грузовых отправок по станции формы ГУ-35 в зависимости от вида сообщения (внутриреспубликанское, международное);

- проставляет в графе «Место для особых отметок и штампов» отметки о порядке прикрытия вагона в составе поезда, в случае охраны и сопровождения груза военизированной охраной – «Охрана ж.д.», «Не спускать с горки» и др.;

- под расписку в корешке дорожной ведомости выдает грузоотправителю квитанцию в приеме груза к перевозке;

- формирует перевозочный документ на погруженный вагон (объединяет накладную, дорожную ведомость и вагонный лист). Если грузоотправителем приложены к накладной сопроводительные документы (ветеринарное свидетельство, карантинный сертификат, удостоверение о взрывобезопасности и др.), то они должны быть прочно соединены с накладной и товарный кассир обязан убедиться в этом.

Причитающиеся платежи взыскиваются по платежному поручению, накопительной карточке формы ФДУ-92 или по квитанции разных сборов формы ГУ-57 (для физических лиц). В дорожной ведомости и ее корешке делается

отметка «Платежи взысканы на станции отправления по платежному поручению №..., квитанции разных сборов №...». В комплекте перевозочных документов проставляется календарный штамп станции отправления.

Комплект перевозочных документов с отметками в Книге приема-сдачи передается в СТЦ станции для следования с грузом. На мелкие отправки и отправки в контейнерах накладная и дорожная ведомость пересылаются приемосдатчику грузового пункта для оформления вагонного листа.

Оставшиеся в товарной конторе корешки дорожных ведомостей формируются и ежедневно записываются в Ведомость номерного учета погруженных вагонов (форма ГУ-3), которая ведется в двух экземплярах (один – в делах станции, один – для ОРЦ отделения дороги).

Корешки дорожных ведомостей за отчетные сутки с двумя экземплярами ведомости ГУ-3 и тремя экземплярами сопроводительной описи документов (форма ФДУ-93) отправляются в ОРЦ, где после обработки документов один экземпляр сопроводительной ведомости ФДУ-93 возвращается на станцию с отметкой ОРЦ о подтверждении поступления корешков дорожных ведомостей. Указанная сопроводительная ведомость хранится при копии ведомости ГУ-3 в архиве товарной конторы.

На основании корешков дорожных ведомостей коммерческий агент ведет учет выполнения согласованного объема перевозок грузов по месячной и дополнительным заявкам в учетной карточке формы ГУ-1.

Реквизиты всех отправок, за исключением грузов в контейнерах, в том числе номер вагона, код груза, код получателя передаются коммерческим агентом в СТЦ, где формируется макет 241. Для грузов в контейнерах макеты составляются старшим приемосдатчиком контейнерной площадки. Данные о погрузке грузов за отчетные сутки по форме макета 241 передаются в ИРЦ.

График оформления перевозочных документов при приеме груза во внутрисубъектском сообщении приведен на рисунке 9.10.

При наличии в товарной конторе АРМ ТВК все операции по оформлению перевозочных документов производятся в автоматизированном режиме (распечатка перевозочных документов, визирование, таксировка, проставление срока доставки и др.). Таксировка может производиться вручную и в автоматизированном режиме при наличии АРМ ТВК. Для производства таксировки на АРМ ТВК в локальном режиме работы товарному кассиру необходимо последовательно заполнить поля, выдаваемые на экране, которые необходимы для расчета провозных платежей. В случаях, когда условия расчета провозной платы после заполнения стандартных полей не обеспечиваются введенной информацией, в режиме таксировки имеется специальное поле «тарифные отметки». Таксировка предъявленной накладной в АРМ ТВК производится по всем видам сообщений и отправок в двух режимах. В режиме «таксировка» оформление всех ли-

стов накладной и вагонного листа производится товарным кассиром ручным способом на основании информации, получаемой товарным кассиром из АРМ ТВК (номер отправки, тарифные отметки, срок доставки и т. д.). Режим «таксировка + печать» позволяет оформлять все листы накладной на печатающем устройстве АРМ ТВК компьютерным способом и печатать их на бумаге формата А4 или рулонной.

В целях защиты имущественных интересов грузоотправителя ему предоставлено право объявления ценности грузов, предъявляемых к перевозке (п. 37 Устава). Объявление ценности грузов необходимо для того, чтобы при полной или частичной утрате, порче, повреждении груза перевозчик смог легко определить размер убытков, который необходимо возместить грузоотправителю или грузополучателю.

С обязательным объявлением грузоотправителем ценности перевозятся драгоценные металлы, камни и изделия из них; ценные меха и изделия из них; музейные и антикварные ценности, предметы искусства, картины, статуи и иные художественные изделия; грузы для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности (домашние вещи).

Объявленная грузоотправителем ценность груза не должна превышать действительной стоимости. При предъявлении к перевозке груза с объявленной ценностью грузоотправитель обязан вместе с железнодорожной накладной предоставить в товарную конторы заполненную опись формы ГУ-112 в трех экземплярах.

Объявление ценности в отношении таких грузов вынуждает перевозчика уделять их транспортировке повышенную заботу и внимание, что требует определенных дополнительных организационно-технических мер. За объявленную ценность груза взимается плата в соответствии с Инструкцией [5], которая составляет один процент от объявленной стоимости груза независимо от расстояния перевозки. Плата за объявленную ценность предотвращает также возможность завышения грузоотправителем размера объявленной им ценности. В целях повышения достоверности размера объявленной грузоотправителем ценности груза станция отправления на основании пунктов 37 и 117 Устава имеет право проверять её соответствие фактическому состоянию груза.

Операция	Последовательность выполнения и время, мин	Исполнитель
Проверка наличия согласованной месячной или дополнительной заявки на перевозку груза, правильности заполнения накладной ГУ-29-О		Товарный кассир
Предварительная таксировка и выдача с помощью АРМ счета-фактуры для оплаты всех причитающихся платежей		
Проверка правильности оплаты сумм, указанных в счете-фактуре, по копиям платежных поручений, заявки на подачу вагона		
Визирование накладной ГУ-29-О		
Приём документов с грузового пункта и проверка правильности их оформления приемосдатчиком груза (железнодорожных путей необщего пользования), наличия отметок о приеме груза к перевозке и правильности его погрузки в вагон		
Окончательная таксировка перевозочных документов, внесение необходимых данных в накладную, присваивание номера отправки (наклейка контрольных этикеток), проставление штампов об опасности, негабаритности груза и др., наложение календарных штампов (окончательное оформление и расчет с грузоотправителем)		
Выдача отправителю квитанции о приеме груза к перевозке		
Формирование блока перевозочных документов (оригинала накладной, дорожной ведомости, грузосопроводительных документов и вагонного листа). Запись в книгу сдачи документов в СТЦ		
Составление отчета формы ГУ-3 о принятых к перевозке грузах, макета 241, сопроводительной ведомости ФДУ-93 с помощью АРМ, подборка корешков дорожных ведомостей		
Общая продолжительность		

Рисунок 9.10 – Технологический график оформления перевозочных документов при приёме груза к перевозке во внутриреспубликанском сообщении

9.8 Операции по отправлению грузов со станции

Составление вагонного листа. На каждый загруженный вагон приемо-сдатчик составляет *вагонный лист*. Вагонный лист необходим для внутри-станционной работы. Он является первичным носителем кодированной информации, необходимой для составления первичного документа на состав поезда – натурального листа, информации грузополучателей о прибытии груза, организации выгрузки 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 электронные формы.

В верхней части каждой формы бланка вагонного листа напечатана таблица «*Коды для натурального листа*», где в соответствии с принятой системой цифрового кодирования заносятся сведения о массе груза, станции назначения вагона, коде груза, коде грузополучателя, особых отметках, количестве ЗПУ (пломб), количестве контейнеров, погруженных в вагон, таре вагона, выходной пограничной станции.

Кроме того, в верхней части вагонного листа указывается восьмизначный номер вагона, количество осей и грузоподъемность. Отдельной строкой заносятся наименование станции, составляющей вагонный лист, число, месяц и год его составления, сведения о способе определения массы груза согласно накладной и наименование пункта выгрузки. Отдельно указываются сведения о ЗПУ грузоотправителя, перевозчика и таможни, 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 и грузополучателя, количество мест, род упаковки, номер вагона, в который перегружен груз в пути следования.

При отправке грузов навалом, насыпью и наливом, если масса груза определяется на вагонных весах, то в вагонном листе указываются отдельно:

- масса брутто вагона;
- масса тары вагона с указанием, взята она с бруса или проверена на вагонных весах;
- масса груза нетто.

В вагонном листе отмечают время подачи вагонов под погрузку-выгрузку и окончание этих работ.

На опасные грузы в нижней правой части вагонного листа станцией отправления в графе «Место для отметок» проставляется штампель по тексту, предусмотренному Правилами перевозок опасных грузов.

Если в вагон погружен груз, требующий особых условий перевозки, то в графе «Место для отметок» ставится штампом красного цвета соответствующая отметка, например, «Скоропортящийся груз», «С горки не спускать» и т. д.

Выделено место, где указывается должность, Ф. И. О. и ставится подпись лица, подтверждающего, что груз погружен и закреплен в вагоне 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 шитыми по дням выгрузки (сортировки).

При перевозке груза на сцепе из двух или трех платформ составляется один вагонный лист с указанием в нем номеров всех сцепленных платформ и делается надпись «Сцеп».

В пути следования вагонный лист пересоставляется в следующих случаях:

- при перегрузке всего груза в другой вагон;
- составлении коммерческого акта, устанавливающего хищение, недостачу или неисправность груза.

Первоначальный лист остается на станции, составляющей взамен него новый, при составлении коммерческого акта старый вагонный лист прилагается к подлинному коммерческому акту. Станция, сменившая ЗПУ на вагоне, указывает в вагонном листе сведения о вновь наложенных ЗПУ, заверяя эти сведения штампом станции.

При наличии на станции АРМ приемосдатчика компьютер выдает на печать вагонный лист со всеми реквизитами, содержащимися в нём.

Пример заполнения вагонного листа на повагонную отправку приведен в приложении Б.

Операции по отправлению грузов со станции. По окончании погрузки приемосдатчики информируют маневрового диспетчера (дежурного по станции) о готовности вагонов к уборке с грузового фронта, 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 товарную контору, где к каждому из них подбирают накладные и дорожные ведомости. Все документы из товарной конторы передают в станционный технологический центр обработки поездной информации и перевозочных документов (СТЦ); на небольших станциях – дежурному по станции. Работники СТЦ и товарной конторы должны обеспечивать секретность документов, поэтому документы пересылают в

запираемых на замок портфелях, сумках, патронах или чемоданах под расписку в Книге сдачи перевозочных документов (форма ГУ-48) с указанием номеров вагонов и контейнеров, отправок, даты, времени сдачи и приема.

В СТЦ на сформированный поезд составляют натуральный лист. К нему подбирают документы в порядке, соответствующем фактическому наличию и расположению вагонов в составе. Всё 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 натурального листа, оставшегося на станции, с указанием времени и числа принятых пакетов. Пакеты с перевозочными документами машинист помещает в закрытые ящики, установленные в кабине локомотива.

Документы на сборные поезда вручаются составителю поездов без конвертования и контрольного бланка. Составитель обязан проверить наличие документов согласно натурному листу, удостоверить прием документов своей подписью в Книге приема и сдачи документов (ф. ДУ-40).

10 ОПЕРАЦИИ НА СТАНЦИИ НАЗНАЧЕНИЯ

10.1 Информация о подходе поездов и вагонов

Информация о подходе поездов и грузов, ее качество – основа оперативного планирования и регулирования работы железнодорожной станции. Своевременная и правильная информация о подходе поездов к грузовой станции исключительно важна для организации маневровой работы и грузовой работы. На основании информации составляется план расформирования, очередность подачи вагонов, подготавливаются рабочая сила и погрузочно-разгрузочные механизмы.

Грузовая станция получает два вида информации о подходе поездов и вагонов: предварительную и точную.

Предварительную информацию руководство станции получает из отделения дороги 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 отделения дороги передает маневровому диспетчеру станции следующую информацию: номер поезда, индекс поезда, количество вагонов, предполагаемое время прибытия на станцию.

По окончании приема информации от отделения дороги маневровый диспетчер получает телеграмму – натурный лист на поезда, следующие в адрес станции.

Точная информация поступает по каналам связи в виде телеграммы – натурального 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 и приемосдатчиков складов в целях своевременной подготовки механизмов и работников для выполнения операций по приему, обработке и выгрузке вагонов.

10.2 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.

По прибытии поезда на грузовую станцию выполняются следующие операции:

- прием перевозочных документов от локомотивной бригады и проверка их работниками СТЦ;
- проверка соответствия состава натурному листу;
- техническое обслуживание и коммерческий осмотр вагонов;
- подготовка состава к расформированию и подаче вагонов на грузовые фронты.

Перевозочные документы на груженые вагоны, прибывшие под выгрузку, поступают в СТЦ, где проводится натурная проверка наличия и соответствия документов прибывшим 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 ТГНЛ.

После этого оператор СТЦ на всех накладных, дорожных ведомостях и вагонных листах ставит календарный штампель с датой фактического прибытия груза, в вагонном листе дополнительно указывается номер поезда и время прибытия.

После этого документы записываются в Книгу сдачи перевозочных документов (форма ГУ-48) по каждой отправке с указанием номера вагона и номера накладной. Дорожные ведомости и накладные передают в товарную контору, а вагонные листы – на грузовой терминал или в пункты выгрузки на местах необщего пользования. Вагонные листы в пункты выгрузки можно также отсылать из товарной конторы.

О сдаче документов в Книге расписывается работник СТЦ, а о приеме документов – работник товарной конторы 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.

В товарной конторе все прибывшие под выгрузку грузы регистрируют на основании данных перевозочных документов в Книге прибытия грузов (ф. 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 каждого 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 отмечают ежедневно номер сопроводительной ведомости (ф. ФДУ-91), число и месяц выдачи.

По окончании отчетных суток товарная контора 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 невыданные грузы. Аналогично проверяют наличие документов при смене дежурства товарных кассиров.

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 товарный кассир вводит информацию о прибывших грузах по каждому сообщению отдельно в соответствии с ф. ГУ-42. Порядковые номера в Книге прибытия грузов

выдаются в автоматизированном режиме и фиксируются товарным кассиром в дорожных ведомостях.

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

В соответствии с пунктом 51 УЖТ перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее 12 часов следующего дня. Порядок и способы уведомления устанавливаются правилами перевозок грузов. По договору между грузополучателем и перевозчиком вагоны, контейнеры могут подаваться под выгрузку без предварительного уведомления.

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 уведомил грузополучателя о прибытии груза, то он освобождается от внесения платы:

- за пользование вагоном, контейнером перевозчика;
- нахождение на железнодорожных путях станции вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей;
- хранение груза до уведомления о его прибытии.

Если прибывший на станцию назначения груз находится под таможенным контролем, то помимо грузополучателя о прибытии такого груза уведомляется территориальный таможенный орган для проведения соответствующих таможенных формальностей, связанных с получением грузополучателем разрешения на использование груза.

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. 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 за хранение

груза начисляется на грузополучателя по истечении двух часов после фактической подачи вагонов к месту выгрузки либо к месту передачи на железнодорожный путь необщего пользования или на выставочный путь. При задержке подачи вагонов не более двух часов после 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.

10.4 Выгрузка, регистрация и маркировка выгруженных грузов

В соответствии с п. 39 Устава выгрузка грузов из вагонов производится:

– перевозчиком по договорам с грузополучателями – в местах общего пользования, имеющих необходимые устройства и механизмы, за исключением опасных, скоропортящихся, негабаритных и иных грузов, указанных в правилах перевозок грузов, погрузка и выгрузка которых необязательна для перевозчика;

– грузополучателями – в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если выгрузка грузов необязательна для перевозчика.

Перевозчик по договорам с грузополучателями может принимать на себя погрузочно-разгрузочные работы в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если выгрузка грузов для них необязательна.

За выгрузку грузов перевозчик взимает с грузоотправителей и грузополучателей плату в соответствии с законодательством.

Выгрузка грузополучателем из рефрижераторных вагонов, рефрижераторных контейнеров скоропортящихся грузов, подлежащих выдаче в местах общего пользования, допускается только 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 штампа станции.

Получив из СТЦ или товарной конторы (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, заверяет это своей подписью и передает вагонный лист в товарную контору. На основании вагонных листов в товарной конторе делают отметки в накладных и дорожных ведомостях о месте нахождения груза на складе и накладывают календарный штамп 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.

По окончании выгрузки и укладки грузы маркируют, чтобы при выдаче было легче найти их на складе. Если груз выгружен на открытой площадке, то маркировку следует наносить краской на грузе или на деревянных бирках, прибываемых 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 увязок их гнёзда и скобы.

В условиях функционирования АСУГС по окончании выгрузки приемосдатчик регистрирует выполнение операций путем передачи номеров выгруженных вагонов по установленному макету. Автоматически на экран выдаются данные об отправках, и на основе отметок, проставленных в процессе выгрузки, приемосдатчик выводит на экране место складирования груза.

Примерный график выгрузки грузов в склад станции из вагона приведен на рисунке 10.1. При выгрузке грузов в местах общего пользования средствами грузополучателя приемосдатчик станции ведет в автоматизированном режиме памятку приемосдатчика формы, Книгу уведомлений о завершении грузовой операции формы.

Операция	Последовательность выполнения и время, мин *	Исполнитель
Получение от старшего приемосдатчика вагонного листа и озанакомление рабочих комплексной бригады с предстоящей работой		Приемосдатчик, рабочие КМБ
Подача и расстановка вагонов		Составитель поездов
Коммерческий осмотр вагона, сличение ЗПУ с данными вагонного листа		Приемосдатчик
Снятие ЗПУ, открытие дверей и установка переходного мостика, осмотр правильности загрузки вагона		Приемосдатчик, рабочие КМБ
Выгрузка груза из вагона, укладка груза по секциям склада		»
Проверка количества мест, упаковки, маркировки, правильности укладки груза, отметка в накладной места выгрузки		Приемосдатчик
Очистка вагона и закрытие дверей		Рабочие КМБ
Уведомление ДСП (ДСЦ) о готовности вагонов к уборке		Приемосдатчик
Отметка в вагонном листе номера секции (место выгрузки груза), запись документов в Книгу выгрузки		»
Уборка вагонов		Составитель поездов
Общая продолжительность		

* Конкретное время выполнения операций для каждого грузового пункта зависит от местных условий

Рисунок 10.1 – Технологический график выгрузки груза из вагона в склад

10.5 Очистка и промывка вагонов после выгрузки

В соответствии с пунктом 45 УЖТ 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.

Очистка вагонов, контейнеров после выгрузки производится лицом, осуществляющим выгрузку (грузополучателем, перевозчиком) в специально отведенном и оборудованном для данных целей месте.

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, что на внутренней и на внешней поверхности котлов или бункеров не имеется 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 загрязнения. Знаки и трафареты на вагоне, контейнере и раме вагона должны быть ясно читаемыми.

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 должны загрязнять окружающую среду.

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 нём груза грузополучатель или перевозчик (в зависимости от того, чьими средствами осуществляется выгрузка) обязан полностью очистить вагон, контейнер от остатков всех грузов.

После выгрузки грузополучателями грузов, имеющих крайне неприятный запах либо загрязняющих вагоны (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 её проводит перевозчик в соответствии с договором.

Факт промывки вагона перевозчиком подтверждается актом общей формы, составляемым перевозчиком с указанием в нём 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 пунктом 45 Устава, перевозчик имеет 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 всё время их задержки и установленная Уставом неустойка.

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.

10.6 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 общего пользования.

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. Высота штабеля для грузов в мешках и кулях – не более 6 м, а для грузов в ящиках – не более 3 м при укладке вручную и не более 6 м при применении механизмов. Грузы в мешках и кулях необходимо укладывать в штабеля вперевязку с небольшим наклоном внутрь, через каждые шесть рядов помещая прокладки из досок. Размещают мешки так, чтобы швы или завязки были обращены внутрь штабеля, а не наружу. Это предупреждает потери груза при разрыве швов или развязывании узлов. Для устойчивости ящиков через каждый метр высоты настилают доски по всей ширине штабеля.

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. Она должна обеспечивать возможность подъезда к грузу тележки, автопогрузчика и др. Ширина проходов по середине склада должна быть не менее 1 м, вдоль стен – 0,5 м, а у дверей – равна их ширине. Укладывать груз вплотную к стенам склада запрещается.

Отдельные места, принадлежащие к одной отправке, укладывают маркировкой так, чтобы было видно, к какой отправке относится груз. Совместное хранение различных грузов не допускается, если это может привести к их порче или способствовать возникновению пожара.

Чай, кофе, какао, сахар, муку и другие продовольственные грузы следует хранить в сухих помещениях на настилах. Кожевенные изделия должны храниться в сухих, хорошо вентилируемых, защищенных от солнечного света помещениях.

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

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 делает их непригодными для использования по прямому назначению, например, цветы живые свежесрезанные – 6 часов; фрукты и ягоды свежие, овощи свежие, кроме капусты, картофеля и свеклы – 12 часов; хлебобулочные изделия, картофель, свекла столовая и капуста свежая и другие грузы – 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.

Правилами хранения грузов отдельно установлены увеличенные предельные сроки хранения для бездокументных грузов.

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 с п. 54 Устава при своевременном уведомлении прибывшие грузы, контейнеры, подлежащие выгрузке и выдаче в местах общего пользования, хранятся бесплатно на железнодорожной станции в течение 24 часов. 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 перевозчика указывается 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 штампа.

В случае, если перевозчик не уведомит грузополучателя о прибытии в его адрес груза в срок, установленный п. 51 Устава, то исчисление срока бесплатного хранения груза начинается с 24 часов дня получения грузополучателем такого уведомления при поступлении не позднее 12 часов этого дня. Если уведомление поступило после 12 часов дня, то исчисление срока бесплатного хранения начинается с 24 часов дня, следующего за днем получения уведомления. Если срок действия не истек, а груз либо контейнер выгружены перевозчиком или вагоны поданы под выгрузку средствами грузополучателя, то срок бесплатного хранения заканчивается через 24 часа после истечения срока доставки.

При оформленной актом общей формы задержке подачи вагонов, контейнеров под выгрузку, которая произошла вследствие занятости места выгрузки или по другим причинам, зависящим от грузополучателя, исчисление срока бесплатного хранения начинается с момента готовности к подаче этих вагонов, контейнеров под выгрузку.

За хранение прибывших грузов на местах общего пользования после истечения срока бесплатного хранения до момента вывоза груза грузополучателем взимается плата. За хранение грузов в контейнерах, принадлежащих перевозчику, и хранение груженых и порожних контейнеров грузоотправителей, грузополучателей также взывается плата в зависимости от типа контейнера.

При исчислении тарифа за хранение груза неполные сутки считаются за полные. Взыскание сбора за хранение производится по квитанции разных сборов или накопительной карточке ФДУ-92.

При вывозе груза с мест общего пользования после истечения срока его бесплатного хранения грузополучатель должен предварительно представить ответственному работнику станции квитанцию о внесении платы за хранение.

Согласно п. 46 Устава в связи с несвоевременным приемом вагонов, несвоевременной выгрузкой грузов на железнодорожных станциях, железнодорожных путях необщего пользования, несвоевременным вывозом грузов с железнодорожных станций грузополучателями и возникновением по данным причинам технологических затруднений на железнодорожных станциях пере-

возчик имеет право, в том числе по обращению владельца инфраструктуры, увеличить плату за хранение до пятикратного размера, а плату за пользование вагонами и контейнерами – до двукратного размера.

Увеличение сбора за хранение вводится по истечении 24 часов после уведомления грузополучателя об этом в письменной форме.

10.7 Оформление выдачи грузов в товарной конторе

В соответствии с п. 56 УЖТ по прибытии груза на станцию назначения перевозчик обязан выдать груз и транспортную железнодорожную накладную грузополучателю, а грузополучатель обязан оплатить перевозчику причитающиеся платежи, если они не были оплачены грузоотправителем, и принять груз.

В случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей по данной перевозке перевозчик вправе удерживать грузы с уведомлением об этом в письменной форме грузоотправителя, который в течение четырех суток после получения такого уведомления обязан распорядиться грузами. При прибытии груза до истечения срока доставки указанный срок может исчисляться только после окончания срока доставки грузов.

В случае, если в течение указанного срока грузополучатель не примет соответствующие меры по внесению причитающихся перевозчику платежей и грузоотправитель не распорядится грузами, перевозчик имеет право реализовать удерживаемые скоропортящиеся грузы в порядке, предусмотренном Уставом. В отношении реализации иных грузов применяется порядок, предусмотренный гражданским законодательством.

Перевозчик не имеет права реализовать грузы, изъятые из оборота или ограниченные в обороте в соответствии с законодательными актами, грузы, в отношении которых таможенное оформление не завершено, специальные и воинские грузы.

Для получения груза уполномоченное лицо грузополучателя предоставляет перевозчику *доверенность* (разовую или постоянную), предусматривающую право на оформление им перевозочных и других документов.

В доверенности указываются данные паспорта или иного документа, удостоверяющего уполномоченное лицо, 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.

В оригинале накладной товарный кассир в графе «По прибытии» указывает суммы провозной платы и суммы за работы (услуги), подлежащие уплате перевозчику. В графе «Платежи внесены на станции назначения...» указываются номер и дата квитанции разных сборов.

В графе «Календарные штампы прибытия на станцию назначения» оригинала накладной и дорожной ведомости уполномоченным представителем перевозчика проставляется календарный штамп прибытия груза на станцию назначения. При выгрузке повагонных и мелких отправок на местах общего пользования на склады, принадлежащие перевозчику, в графе «Дата и время выгрузки» указываются дата и время выгрузки груза из вагона, в графе «Место выгрузки» – место нахождения груза после выгрузки. В графе «Календарные штампы уведомления грузополучателя о прибытии груза» проставляется соответствующий календарный штамп с указанием времени уведомления, фамилии лица, производившего уведомление, и его подпись. При выдаче грузополучателю электронной накладной перевозчиком вносятся в нее аналогичные сведения. Выдача перевозчиком оригинала накладной грузополучателю (раскредитование перевозочных документов) удостоверяется перевозчиком проставлением в оригинале накладной и в дорожной ведомости календарного штампа 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 – пропуск (форма ГУ-43) для вывоза груза с территории грузового терминала.

Примерный график оформления перевозочных документов в товарной конторе при выдаче груза приведен на рисунке 10.2.

Операция	Последовательность выполнения и время, мин	Исполнитель
Приём и проверка перевозочных документов, полученных из СТЦ		Товарный кассир
Ввод данных с перевозочных документов в АРМ ТВК (контрольная таксировка, заполнение Книги прибытия грузов ф. ГУ-42, проставление порядкового номера из Книги прибытия в дорожную ведомость)		»
Уведомление грузополучателя о прибытии груза в его адрес с регистрацией должности и фамилии принявшего уведомление в Книге уведомлений ф. ГУ-2		Приемосдатчик груза
Раскладка документов по ячейкам картотеки		Товарный кассир
Выдача с помощью АРМ ТВК счёта-фактуры для оплаты провозных платежей и плат за транспортные работы и услуги, вручение его грузополучателю		
Приём от грузополучателя копий платежных поручений банка, проверка правильности оплаты причитающихся платежей		
Раскредитование перевозочных документов, проставление календарного штампа выдачи груза, вручение оригинала накладной грузополучателю		
Составление отчета о выданных грузах с помощью АРМ ТВК (подборка дорожных ведомостей, заполнение сопроводительной ведомости ФДУ-91, составление макета 242)		
Общая продолжительность		—

Рисунок 10.2 – Технологический график обработки документов в товарной конторе при выдаче груза

10.8 Выдача и вывоз грузов со станции

Для вывоза груза со станции грузополучатель предъявляет приемосдатчику накладную и пропуск, если на станции введен пропускной режим. Убедившись в соответствии документов грузу, находящемуся в складе, а также в оплате тарифа за хранение или записи данных для его взыскания в накопительную карточку ФДУ-92, приемосдатчик выдает груз. Если дата вывоза груза не совпадает с указанной календарным штампом 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 под-

тверждением и датой фактической выдачи груза. В Книге выгрузки приемо-сдатчик указывает номер автомобиля и дату выдачи. Если получатель вывозит груз частями, то после выдачи каждой из них приемо-сдатчик проверяет остаток, чтобы не ошибиться в подсчете грузовых мест, а выдачу каждой части отмечает в накладной, Книге выгрузки и в приемо-сдаточном 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 крепления груза. Грузополучатель должен вывезти также подстилочные, упаковочные и утеплительные материалы, которые следовали с грузом. При вывозе груза из грузового района проверяется приемо-сдаточный акт, накладная и пропуск. Пропуск забирают при вывозе последней партии груза, а накладная остается у получателя, который затем передает её в бухгалтерию своего предприятия.

Последовательность операций по выдаче груза приведена на рисунке 10.3.



Рисунок 10.3 – Технологический график выдачи груза из склада станции

10.9 Проверка состояния, массы и количества мест груза на станции назначения

Пунктом 57 УЖТ 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.

Перевозчик обязан выдавать груз, прибывший на открытом подвижном составе с признаками недостачи, порчи, повреждения груза, или в крытых вагонах без пломб (ЗПУ), если такая перевозка предусмотрена правилами.

Участие перевозчика в выдаче груза с проверкой его состояния, массы и количества мест обязательно и в случае прибытия скоропортящегося груза с нарушением предельного срока его перевозки или с нарушением температурного режима перевозки в рефрижераторном вагоне перевозчика.

Также проверяются состояние, масса и количество мест грузов, выгруженных перевозчиком в склад станции.

По просьбе грузополучателя и в соответствии с отдельным договором перевозчик может принимать участие в проверке состояния, массы и количества мест в случаях своевременной доставки грузов на станцию назначения без признаков недостачи, повреждения, порчи или хищения.

Согласно Правилам выдачи проверка количества и состояния груза производится в следующем порядке:

- тарные, штучные грузы, масса которых при отправлении была определена по стандарту и по трафарету, выдаются перевозчиком с проверкой количества мест в отправке и массы или количества единиц груза только в поврежденных местах. При обнаружении повреждения тары или других обстоятельств, которые могут влиять на состояние груза, перевозчик производит проверку груза только в поврежденных местах с их вскрытием. Проверка груза производится на основании имеющихся сопроводительных документов (счет-фактура, описание, упаковочный ярлык и другие);

- грузы, перевозимые навалом и насыпью, масса которых определена взвешиванием, выдаются с проверкой массы на вагонных весах. При этом масса тары вагона принимается согласно трафарету на вагоне. При наличии вагонных весов на железнодорожной станции назначения у перевозчика или у грузополучателя разрешается производить взвешивание тары вагона. Проверка массы груза при выдаче осуществляется, как правило, способом, аналогичным способу ее определения при погрузке данного груза. При отсутствии вагонных весов у грузополучателя и на железнодорожной станции назначения грузы, перевозимые навалом и насыпью и прибывшие без признаков недостачи, выдаются без проверки их массы;

- масса грузов, перевозимых со съемным оборудованием или утеплительными материалами, масса нетто груза определяется как разница между

массой брутто и суммой массы тары вагона, съемного оборудования и утеплительных материалов. Масса утеплительных материалов, овощных, хлебных щитов и другого съемного оборудования принимается согласно данным, указанным в накладной;

– при перевозке лесных грузов, пиломатериалов, дров в штабелях, масса которых определена по обмеру, проверка количества груза производится посредством обмера только в штабелях с нарушенным креплением и с признаками недостачи. Если масса лесных грузов, пиломатериалов, дров при отправлении определена взвешиванием на вагонных весах, проверка массы груза на станции назначения производится тем же способом. При отсутствии вагонных весов у грузополучателя и на железнодорожной станции назначения у перевозчика данные грузы, прибывшие без признаков недостачи, выдаются без проверки их массы на весах;

– грузы, перевозимые в транспортных пакетах, в том числе пило- и лесоматериалы, металлопродукция, выдаются с проверкой количества транспортных пакетов, массы или количества единиц груза только в неисправных транспортных пакетах;

– мясо и мясопродукты, перевозимые без упаковки, выдаются с проверкой массы груза (путем взвешивания на товарных весах) и количества мест в случаях, когда в накладной указано их число;

– картофель, капуста и другие овощи, бахчевые культуры, перевозимые навалом, в том числе в сетках, выдаются грузополучателю с проверкой их массы. Выдача скоропортящихся грузов, перевозимых в упаковке с указанием количества мест в накладной, в том числе в сетках, ящиках открытого типа, масса которых определена при отправлении по трафарету или стандарту, осуществляется с проверкой количества мест груза, а также массы или количества единиц груза только в поврежденных местах;

– масса грузов, перевозимых наливом, проверяется перевозчиком совместно с грузополучателем, как правило, тем же способом, каким была определена масса такого груза при отправлении. При взвешивании на вагонных весах для статического взвешивания или на вагонных весах в движении все колеса вагона-цистерны должны одновременно находиться на грузоприемном устройстве весов (повагонно), а при отсутствии весов – расчетным способом при помощи метрштока.

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.

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 весах перевозчика с него взимается плата за взвешивание в размере, указанном в [5].

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 в графе накладной «Отметки о выдаче груза» обязана сделать отметки, содержание которых изложено в Правилах выдачи грузов на железнодорожном транспорте общего пользования. В этих же правилах приведено содержание отметок, которые делает станция назначения, в случаях, когда перевозчик выдает груз с проверкой согласно пункту 57 Устава.

10.10 Нормы естественной убыли грузов и погрешность измерений массы груза

Нормы естественной убыли устанавливаются согласно п. 57 Устава и ст. 43 СМГС.

Естественная убыль представляет собой потери грузов (уменьшение их массы при сохранении качества в пределах требований нормативных документов), являющееся следствием физико-химических свойств грузов, воздействия метеорологических факторов и несовершенства применяемых грузоотправителем средств защиты грузов от потерь при транспортировке.

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. Нормы естественной убыли массы грузов являются предельными при определении закономерности фактически выявленной убыли массы грузов при перевозке.

Так, при перевозке свежих лимонов, продолжительность которой – 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.

Нормы естественной убыли массы груза исчисляются от массы брутто грузов, перевозимых в таре и упаковке, и от массы нетто – без тары и упаковки.

При перевозке грузов во внутриреспубликанском сообщении применяются нормы естественной убыли массы грузов, опубликованные в приложении к Правилам выдачи грузов, а при перевозке в международном сообщении – в СМГС (ст. 43).

Для грузов, перевозимых навалом, насыпью или наливом, с перегрузкой из вагона в вагон и перевалке с вагона в судно и обратно эти нормы увеличиваются на 0,3 % на каждую грузовую операцию.

Погрешность измерений массы груза нетто зависит от метода и средства измерения массы нетто, величины самой массы груза и колеблется от $\pm 0,2$ до $\pm 4,0$ %. В ТКП 8.015-2014 (02190) приведены порядок и примеры определения предельных расхождений в результатах определения массы нетто груза, перевозимого железнодорожным транспортом.

10.11 Возврат и реализация грузов перевозчиком

В соответствии с договором перевозки перевозчик, как было сказано выше, обязан доставить груз по назначению и выдать его грузополучателю. Однако исполнение этих обязательств может стать невозможным вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств, препятствующих осуществлению дальнейшей перевозки грузов и лишивших перевозчика возможности доставить их по назначению и выдать грузополучателю (п. 61 Устава). При наличии таких обстоятельств перевозчик запрашивает получателя и отправителя о дальнейшей судьбе грузов. Эти лица должны принять решение о том, как поступить с грузом, и в течение восьми суток, а по скоропортящимся грузам – в течение четырех суток после получения запроса сообщить о своем решении перевозчику. В случае непредставления решения в указанный срок перевозчик может вернуть груз грузоотправителю, а при невозможности возврата – реализовать груз. Такое же право предоставлено перевозчику и в случае непринятия грузоотправителями мер в отношении экспортных грузов, задержанных таможенными или иными органами, осуществляющими государственный контроль на пограничных станциях.

Кроме перечисленных случаев подлежат реализации бездокументные грузы, а также считавшиеся утраченными, но прибывшие на станцию по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки (4 месяца со дня приема груза для перевозки в прямом смешанном сообщении), если грузополучатель отказался от принятия груза или не предоставил его в течение четырех суток с момента уведомления решение о судьбе груза. Перевозчик имеет право реализовать груз по истечении предельных сроков хранения и вывоза грузов.

Реализация грузов перевозчиком – это вынужденная мера, которую он использует для возмещения своих расходов, связанных с нахождением в его распоряжении невостребованных грузов, багажа, грузобагажа (складирование, охрана и т. д.). Порядок реализации грузов, багажа и грузобагажа установлен Правилами реализации грузов, багажа, грузобагажа на железнодорожном транспорте.

В случаях если в соответствии с Уставом перевозчикам предоставлено право самостоятельно реализовывать грузы, их реализация осуществляется на основании решений перевозчиков. Реализация перевозчиками таких грузов осуществляется в соответствии с законодательством Республики Беларусь на условиях договоров купли-продажи исходя из цены грузов, подтвержденной документами об уплате. При отсутствии – исходя из цены, установленной соответствующим договором, либо которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, либо на основании экспертной оценки. Сумма, полученная перевозчиком за реализованные грузы, за вычетом причитающихся перевозчику платежей и затрат на реализацию, подлежит перечислению, указанному в перевозочных документах грузополучателю в случае оплаты им стоимости грузов или грузоотправителю во всех остальных случаях. При невозможности перечислить указанную сумму по независящим от перевозчика причинам она по истечении срока исковой давности подлежит перечислению в доход республиканского бюджета. Сумма, полученная перевозчиком за реализованные грузы в случае если на указанные грузы отсутствуют перевозочные документы, перечисляется на депозитный счет перевозчика для возмещения выплаченных им сумм за неприбывшие по назначению грузы. В случае невострбования грузоотправителем или грузополучателем указанной суммы она по истечении срока исковой давности подлежит перечислению в доход республиканского бюджета.

11 ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ И ТАКСИРОВКА

11.1 Тарифы и сборы за услуги железнодорожного транспорта общего пользования

Железнодорожными грузовыми тарифами называется система цен, включающая утвержденные в установленном порядке платы, взимаемые за перевозку грузов и за транспортные работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой перевозки, а также правила их исчисления.

Грузовые тарифы имеют важное значение и 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 с пунктом 2 Указа Президента Республики Беларусь от 25 февраля 2011 г. № 72 «О некоторых вопросах регулирования цен (тарифов) в Республике Беларусь» Министерство антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь устанавливает тарифы на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования.

Указанные тарифы устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточную деятельность организаций Белорусской железной дороги.

Тарифы за транспортные работы и услуги в других случаях устанавливаются на договорной основе.

Государственным органом, осуществляющим формирование государственной политики в области регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, является Министерство антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь. Оно обладает полномочиями по регулированию тарифов субъектов естественных монополий на железнодо-

рожном транспорте, осуществляет государственное регулирование путем издания соответствующих актов.

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.

Инструкция о порядке установления и применения тарифов на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования – систематизированное издание, в котором опубликованы утвержденные в установленном порядке, включенные в тариф цены на работы и услуги железнодорожного транспорта, порядок исчисления тарифов за перевозки грузов, пользование вагонами, контейнерами и др.

Сведения об изменениях тарифов на транспортные работы и услуги ГО «Белорусская железная дорога» сообщает в средствах массовой информации не позднее, чем за 10 дней до введения таких изменений. Подробная предварительная информация позволяет грузоотправителям, грузополучателям сопоставить свои возможности с изменяющимися тарифами.

11.2 Цели и принципы государственного регулирования железнодорожных тарифов

Государство, регулируя тарифы на грузовые железнодорожные перевозки, ставит целью обеспечить баланс интересов между владельцами инфраструктуры, перевозчиками и потребителями их услуг. Государственное регулирование тарифов на грузовые железнодорожные перевозки направлено на защиту экономических интересов потребителей услуг организаций железнодорожного транспорта общего пользования, снижение народнохозяйственных затрат и обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта для потребителей, на развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг, обеспечение устойчивости и экономической эффективности функционирования организаций железнодорожного транспорта, создание при этом экономических стимулов к снижению себестоимости перевозок и повышению качества транспортного обслуживания.

Принципы государственного регулирования тарифов:

- соответствие системы построения тарифов рыночным условиям хозяйствования (переход по мере развития рыночных отношений и конкуренции от тарифов на перевозки, регулируемых государством, к договорным);
- применение единой структуры и системы построения тарифов, обеспечивающих возмещение экономически обоснованных затрат и получение прибыли;
- распределение эксплуатационных расходов по видам перевозок;
- обеспечение недискриминационного доступа потребителей к услугам железнодорожного транспорта, в том числе к его инфраструктуре;
- установление для всех грузоотправителей (грузополучателей) единых правил тарификации особых условий грузовых железнодорожных перевозок;
- обеспечение гласности принятия решений по вопросам регулирования тарифов, в том числе установления их уровня, изменения этих тарифов и правил применения;
- ведение отдельного учета затрат в естественно-монопольном и потенциально конкурентном секторах транспортных услуг;
- ограничение перекрестного субсидирования одних видов перевозок за счет других.

Государственное регулирование тарифов сохраняется к базовым ставкам для оплаты инфраструктуры и тягового подвижного состава железнодорожного транспорта общего пользования и к предельным ставкам за использование вагонов парка белорусских перевозчиков.

11.3 Система построения грузовых тарифов

Грузовые тарифы устанавливаются для всей Белорусской железной дороги с учетом среднестроительной себестоимости перевозок.

За основу построения тарифов приняты себестоимость перевозки различных грузов и уровень рентабельности, обеспечивающий безубыточную деятельность организаций железнодорожного транспорта. При этом учитывается величина транспортной составляющей в цене продукции предприятий. Система тарифообразования построена на рыночных методах формирования цен в комплексе с той или иной степенью их государственного регулирования. Важной частью системы тарифообразования является Инструкция о порядке установления и применения тарифов на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Инструкция), в которой приведены базовые ставки для перевозок, обеспечивающие железнодорожному транспорту общего пользования прибыльную работу. Данная Инструкция определяет тарифы на перевозки по Белорусской железной дороге грузов и услуги инфра-

структуры. Она применяется на всех участках инфраструктуры ГО «Белорусская железная дорога», является обязательной и единой для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта общего пользования. В Инструкции предусмотрено разделение тарифа на две составляющие:

– за перевозку грузов локомотивом перевозчика в вагонах перевозчика, грузоотправителей, грузополучателей (приватных и арендованных) – *тарифы группы Б*;

– на выполнение технических и технологических операций по организации и осуществлению перевозок грузов в вагонах перевозчика – *тарифы группы Т*.

Тариф за инфраструктуру и локомотивы включает затраты на их содержание и возмещает расходы станций отправления и назначения грузов (начальная и конечная операции) и расходы по перемещению вагонов в поездах и обработке их в пути следования (движенческие операции). К тарифным ставкам за движенческие операции применен поправочный коэффициент, корректирующий их значения в зависимости от расстояния перевозки и учитывающий изменение себестоимости перевозок с учетом доли пробега груза в составе сборных, передаточных и вывозных поездов, а также количество переработок вагонов на технических станциях в расчете на один километр пробега.

Вагонная составляющая включает затраты по техническому обслуживанию, ремонтам и амортизации с рентабельностью, обеспечивающей заинтересованность инвесторов в приобретении и обновлении вагонного парка. Выделение вагонной составляющей позволяет развиваться рынку частных перевозчиков и способствует повышению доходности перевозок ряда грузов, осуществляемых на условиях скидок.

Новая тарифная система ориентирована на регулируемую рыночную экономику и учитывает конкурентные факторы. С помощью гибкой тарифной политики можно оперативно корректировать любые тарифные ставки.

Грузовые тарифы дифференцированы по дальности перевозки, величине транспортной составляющей в цене товара (три тарифных класса: первый, второй, третий), типу вагона и его принадлежности, виду отправок и их массе, скорости перевозки, роду груза. Грузовые тарифы построены в форме расчетных таблиц. Система построения таблиц поясная. Для каждого пояса плата исчислена за среднее расстояние. Например, для пояса 121–140 км – за 130 км.

11.4 Виды грузовых тарифов

В настоящее время на Белорусской железной дороге действуют грузовые тарифы следующих видов:

– на перевозку грузов и работы (услуги) во внутриреспубликанском сообщении, международном (экспорт, импорт и транзит через территорию Республики Беларусь из стран ЕЭС в страны ЕЭС) сообщении, регулируемые через соответствующие правительственные органы (Министерство антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь);

– тарифы на международные перевозки, устанавливаемые в соответствии с международными договорами Республики Беларусь (Тарифная политика Белорусской железной дороги);

– договорные тарифы, устанавливаемые по соглашению стран;

– гибкие тарифы, основанные на общих, базовых тарифах, к которым применяются периодически пересматриваемые коэффициенты;

– исключительные тарифы, устанавливаемые на перевозки грузов, связанных с особыми условиями их перевозок.

Все грузовые тарифы в зависимости от рода отправок и характера перевозок подразделяются на повагонные, для мелких отправок и контейнеров.

Повагонные тарифы распространяются на все грузы, перевозимые повагонными отправлениями в универсальных и в специализированных вагонах в зависимости от их принадлежности.

На перевозки грузов мелкими отправлениями установлен единый тариф в виде готовых плат, дифференцированных в зависимости от массы отправки.

На перевозку грузов в универсальных контейнерах транспорта установлен тариф независимо от рода груза в виде готовых плат за перевозки в крупнотоннажных контейнерах (в зависимости от их грузоподъемности брутто и принадлежности).

На перевозку наливных грузов в цистернах применяются потонные тарифы, но тарифные ставки сгруппированы по наименованию отдельных позиций грузов (нефть и нефтепродукты, кислоты, углеводороды и спирт и др.). Тариф на перевозку негабаритных грузов зависит от осности, грузоподъемности и типа транспортера, степени и вида негабаритности.

Установлены также отдельные тарифы на перевозку грузов в рефрижераторных вагонах и контейнерах.

11.5 Тарифные руководства

Тарифное руководство № 4 состоит из трех книг (1, 2, 3) и предназначено для определения тарифных расстояний перевозки пассажиров, грузов и багажа в границах железнодорожных администраций, входящих в Совет по железнодорожному транспорту государств – участников содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики и Грузии.

Книга 1. Тарифные расстояния между станциями на участках железных дорог. В таблицах помещены поучастковые тарифные расстояния от каждого пункта до ближайших к ним узлов. Все станции, другие отдельные

и пассажирские остановочные пункты расположены последовательно в географическом порядке. Против каждого пункта проставлен его номер (код) по данным единой системы кодирования отдельных и пассажирских остановочных пунктов.

Книга 2 состоит из двух частей, публикуемых отдельно.

Часть 1. *Алфавитный список железнодорожных станций*. Включает в себя четыре раздела: алфавитный список отдельных пунктов; строящиеся железнодорожные линии, открытые для временной эксплуатации и включенные в прямое сообщение; алфавитный список речных и морских портов и пунктов, включенных в прямые смешанные железнодорожно-водные сообщения, а также пунктов перевалки грузов с железных дорог на водные пути и обратно; алфавитный список городов, названия которых не совпадают с названиями расположенных на их территории железнодорожных станций, городов, тяготеющих к железнодорожным станциям, и примерное расстояние между ними.

После наименования каждого пункта в алфавитных списках приведены условные обозначения, характеризующие коммерческие операции, выполняемые на них, сокращенное наименование дороги, а также указаны страницы и строки книги 1, где помещен данный пункт (в таблицах отправления и прибытия), расстояния до ближайших транзитных пунктов, шестизначный код, присвоенный отдельным пунктам.

Часть 2. *Алфавитный список пассажирских остановочных пунктов и платформ*.

Книга 3. Тарифные расстояния между транзитными пунктами содержит перечень транзитных пунктов и таблицы тарифных расстояний между ними в границах железнодорожных администраций в алфавитном порядке (сначала Азербайджанская дорога, затем Армянская и т. д.).

11.6 Понятие о таксировке

Таксировкой называется процесс определения тарифа за перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые при этом перевозчиками, а также иных причитающихся тарифов за транспортные работы и услуги (за пользование вагонами, контейнерами, проезд проводников, за работы и услуги, оплачиваемые по соглашению сторон, штрафы, неустойки и др.).

Общий порядок определения платы за перевозку грузов изложен в Инструкции (главы 1–30). При таксировке на основании данных накладной определяют тарифное расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения, устанавливают, к какому виду отправки относится предъявленный к перевозке груз, и применяют соответствующие правила определения тарифа. На основании наименования груза по

ЕТСНГ определяют позицию и тарифный класс (для маршрутных, групповых и повагонных отправок), а при перевозке в универсальных вагонах – минимальную весовую норму (МВН). По типу вагона, контейнера, их принадлежности и наименованию груза устанавливают номер тарифной схемы для данного вида отправки, а также поправочные коэффициенты к ним. По расчетным таблицам 1–25 Инструкции определяется провозная плата.

В настоящее время провозная плата за перевозку грузов включает тарифы группы Б и тарифы группы Т.

Тарифы группы Б – тарифы за перевозку грузов локомотивом перевозчика и в вагонах перевозчика, грузоотправителей, грузополучателей (частных, арендованных).

Тарифы группы Т – тарифы на выполнение технических и технологических операций по организации и осуществлению перевозок в вагонах перевозчика.

Провозная плата за перевозку груза определяется (рисунок 11.1):

– во внутриреспубликанском сообщении – за тарифное расстояние от станции отправления до станции назначения;

– при вывозе грузов за пределы Республики Беларусь (экспортные перевозки) – за тарифное расстояние от станции отправления до выходной пограничной станции, включая расстояние до Государственной границы;

– при ввозе груза на территорию Республики Беларусь (импортные перевозки) – за тарифное расстояние от входной пограничной станции, включая расстояние до Государственной границы, до станции назначения;

– при транзитных перевозках через территорию Республики Беларусь – от входной пограничной станции, включая расстояние до Государственной границы, до выходной пограничной станции, включая расстояние до Государственной границы.

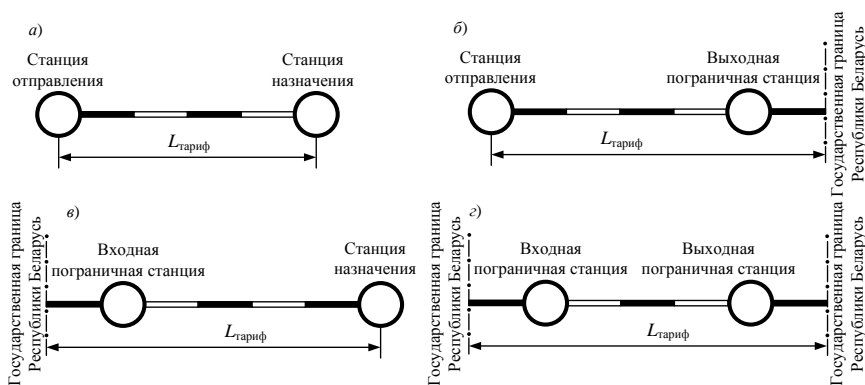


Рисунок 11.1 – Схемы определения тарифных расстояний при перевозке грузов:

а – внутриреспубликанское сообщение; *б* – экспортные перевозки; *в* – импортные перевозки;
г – транзитные перевозки

За счет тарифов группы Б перевозчик возмещает расходы:

- на работу и все виды технического обслуживания и ремонтов локомотивов;
- организацию и выполнение технических и технологических операций перевозочного процесса;
- текущее содержание и все виды ремонтов пути и путевых устройств;
- обслуживание, текущее содержание и все виды ремонтов производственных зданий и сооружений, средств железнодорожной автоматики и связи, линий электропередач и иных систем, устройств и оборудования, необходимых для обеспечения перевозочного процесса.

Кроме того, в тарифы группы Б частично включены расходы, связанные с порожним пробегом вагонов перевозчика.

За счет тарифов группы Т возмещаются расходы перевозчика на все виды ремонтов грузовых вагонов перевозчика, запасных частей и деталей, амортизацию вагонов перевозчика и частично расходы по организации и осуществлению порожнего пробега вагонов перевозчика.

По условиям тарификации грузы дифференцированы на три тарифных класса: первый, второй и третий. Перечень позиций ЕТСНГ с указанием тарифных классов грузов и минимальных весовых норм (МВН) загрузки универсальных вагонов приведен в приложении 1 [5].

Все данные о таксировке заносятся в перевозочные документы, квитанции разных сборов ГУ-97, в счета-фактуры и другие расчетно-кассовые документы, установленные ГО «Белорусская железная дорога» в соответствии с национальным законодательством. В настоящее время все операции по таксировке полностью автоматизированы.

11.7 Определение тарифных расстоений

Тарифное расстояние – это расстояние, за которое взимается тариф (провозная плата) за перевозку груза. Оно определяется в соответствии с Инструкцией (глава 2) и Тарифным руководством № 4 (книга 1).

В соответствии с пунктом 33 УЖТ плата за перевозку грузов взимается за кратчайшее расстояние, на которое осуществляется перевозка. Этим самым обеспечивается рациональное исполнение договора перевозки.

В УЖТ установлено, что провозная плата по Белорусской железной дороге взимается:

- за расстояние по кратчайшему направлению, если грузы перевозятся грузовой и большой скоростью;
- пройденное расстояние при перевозке негабаритных грузов и грузов на транспортерах.

Порядок определения кратчайшего и фактически пройденного расстояния устанавливается Белорусской железной дорогой с учетом плана формирования поездов. Тарифное расстояние определяется не менее чем за 50 км.

Для определения тарифного расстояния необходимо:

- в Алфавитном списке железнодорожных станций (Тарифное руководство № 4, книга 2, часть 1) найти пункты отправления и назначения. Напротив названия каждого пункта указаны наименование дороги, страница и строка в таблице отправления и прибытия (Тарифное руководство № 4, книга 1);

- отыскав пункты отправления и назначения, установить, на каком участке и между какими узлами они расположены и определить по схеме железных дорог направление перевозки;

- по Тарифному руководству № 4 определить тарифное расстояние.

При перевозке грузов во внутриреспубликанском сообщении тарифное расстояние можно определить между станцией отправления и станцией назначения по специальным таблицам, приведенным в Инструкции.

Перечень станций, входных и выходных пунктов и порядок определения тарифных расстояний с участием этих узлов помещены в Тарифном руководстве № 4, книга 1.

11.8 Наименование груза

При перевозке груза во внутриреспубликанском сообщении грузоотправитель должен указать в перевозочных документах наименование и код груза в соответствии с алфавитным списком ЕТСНГ. При этом необходимо указывать отличительные признаки груза (в твердом или жидком состоянии, в свежем или сушеном виде), если они оказывают влияние на уровень тарифа. Когда такого наименования в Алфавитном перечне нет, то груз должен обозначаться в перевозочных документах под тем наименованием, под которым он указан в соответствующей документации на данный груз с указанием того кода груза, поименованного в Алфавитном перечне, к которому груз можно отнести по его свойствам.

Грузы, не поименованные в Алфавитном перечне, таксируют, если:

- их можно отнести к какой-либо позиции данной группы по тарифному классу, установленному для этой позиции;

- они подходят под какую-либо группу, но не могут быть отнесены к определенной позиции этой группы – по высшему из тарифных классов, имеющих в этой группе.

При перевозке грузов в международном сообщении в графе накладной «Наименование груза» грузоотправитель указывает наименование и код груза в соответствии с ГНГ, а также код груза в соответствии с ЕТСНГ.

Наименование грузов, отнесенных к категории опасных, указываются в перевозочных документах в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов.

11.9 Округление массы груза и платежей

Под массой груза для определения провозной платы и платы за работы (услуги) понимается масса груза, округленная в соответствии с правилами, изложенными в пунктах 27–29 Инструкции.

Масса груза, упаковки (тары), а также дополнительного съемного оборудования, установленного в вагоне для размещения и крепления груза и выдаваемого вместе с грузом, которая указывается грузоотправителем в накладной под наименованием груза, входит в общую массу груза, принимаемую для определения платы.

Масса груза, принимаемая для определения провозной платы за перевозку, округляется в следующем порядке:

- если груз сдан в количестве до 10 т – до 100 кг, считая неполные 100 кг за полные (например, 5835 кг округляют до 5900 кг);
- груз сдан в количестве более 10 т – до полных тонн, считая неполную тонну за тонну (например, 19150 кг округляют до 20 т).

Масса груза, принимаемая для определения платы за работы (услуги), округляется в следующем порядке:

- до 100 кг – до полных 100 кг (например, 15 кг округляют до 100 кг);
- от 101 кг до одной тонны – до 100 кг, при этом 50 кг и более округляются до полных 100 кг, а менее 50 кг – отбрасывается (например, 425 кг округляют до 400 кг, 476 кг – до 500 кг);
- более 1 т – до полных тонн, при этом 500 кг и более округляются до полной тонны, а менее 500 кг – отбрасывается (например, 2425 кг округляют до 2 т, 21876 кг – до 22 т).

Масса сборной повагонной отправки определяется как суммарная масса всех грузов, предъявленных к перевозке по одной накладной.

При определении провозной платы за перевозку грузов в универсальных, специализированных вагонах и цистернах перевозчика, платы за работы и услуги после умножения на поправочные коэффициенты округляются до целых копеек.

При этом в случае определения провозной платы за перевозку груза путем суммирования плат, определенных на основании тарифов группы Б и группы Т, округлению подлежит итоговая (суммарная) плата.

При определении провозных платежей, плат за работы (услуги), в долларах США, округляются с точностью до двух знаков после запятой, с промежуточным округлением тарифов, рассчитанных в долларах США. При округлении платы значения до 0,5 цента не учитываются, а с 0,5 цента и выше – увеличиваются до целых центов.

Аналогичным образом округляется налог на добавленную стоимость (НДС), который начисляется на провозные платежи и платы за работы (услуги).

11.10 Общий порядок определения провозной платы за перевозку грузов

Провозная плата за перевозку всех грузов определяется порядком, указанным в главе 5 Инструкции:

- определяется тарифное расстояние перевозки по территории Республики Беларусь;

- устанавливается вид отправки предъявленного к перевозке груза согласно правилам перевозок грузов или СМГС, а также род и принадлежность вагона (контейнера);

- определяется код и позиция ЕТСНГ для данного груза и его масса, используемая для расчета провозной платы, а при перевозке груза повагонной, маршрутной или групповой отправкой – тарифный класс;

- из таблиц, приведенных в приложении 3 [5], устанавливаются тарифные схемы, по которым определяются тарифы за перевозку груза;

- из таблиц 1, 2 приложения 2 [5] определяются коэффициенты к тарифам;

- провозная плата за перевозку груза в вагонах грузоотправителей, грузополучателей определяется умножением тарифа группы Б соответствующей тарифной схемы на коэффициенты таблиц 1, 2 приложения 2 [5];

- провозная плата за перевозку вагонов грузоотправителей, грузополучателей в порожнем состоянии; грузов на своих осях; грузов, перевозимых мелкими и контейнерными отправлениями, определяется по тарифам группы Б соответствующей тарифной схемы;

- провозная плата за перевозку грузов в вагонах перевозчика (кроме негабаритных грузов, грузов в рефрижераторном подвижном составе, на транспортерах) определяется как сумма тарифа группы Б умноженному на соответствующие коэффициенты и тарифа группы Т;

- провозная плата за перевозку в вагонах перевозчика негабаритных грузов, грузов в рефрижераторном подвижном составе, на транспортерах определяется умножением тарифа группы Б соответствующей тарифной схемы на коэффициенты.

На полученный размер провозной платы (с учетом вычитания скидки) начисляются требуемые законодательством налоги (налог на добавленную стоимость).

11.11 Определение провозной платы за перевозку грузов в универсальных и специализированных вагонах

Провозная плата за перевозку повагонными, групповыми или маршрутными отправлениями всех грузов, кроме домашних вещей, в универсальных вагонах (крытые, платформы, полувагоны) перевозчика или грузоотправителей (грузополучателей) определяется по тарифным схемам Б1 и Б8 за общую массу груза в универсальном вагоне, но не менее МВН, и в зависимости от тарифного класса груза и расстояния перевозки (таблица 11.1). Плата по тарифным схемам Т1 (крытый), Т2 (платформа) и Т3 (полувагон) определяется независимо от тарифного класса груза по расчетной таблице 23 [5] за один вагон в зависимости от расстояния перевозки. В перевозочном документе делается отметка «ВО».

Таблица 11.1 – Тарифные схемы для определения провозной платы за перевозку грузов

Род вагонов	Принадлежность вагона	Провозная плата
Универсальный подвижной состав		
Крытый	Перевозчика	$B1 \cdot k_1 \cdot k_2 + T1$
	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B8 \cdot k_1 \cdot k_2$
Платформа	Перевозчика	$B1 \cdot k_1 \cdot k_2 + T2$
	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B8 \cdot k_1 \cdot k_2$
Полувагон	Перевозчика	$B1 \cdot k_1 \cdot k_2 + T3$
	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B8 \cdot k_1 \cdot k_2$
Порожние крытые, платформы полувагоны	ГО, ГП (приватные, арендованные)	B8
Специализированные вагоны (кроме цистерн для наливных грузов, рефрижераторных вагонов)		
Вагон-хоппер для зерна, цемента, минеральных удобрений	Перевозчика	$B2 \cdot k_1 \cdot k_2 + T4$
	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B9 \cdot k_1 \cdot k_2$
Прочие типы специализированных вагонов	Перевозчика	$B3 \cdot k_1 \cdot k_2 + T5$
	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B10 \cdot k_1 \cdot k_2$
Цистерны для перевозки наливных грузов		
Нефть и нефтепродукты позиций ЕТСНГ 201, 211–215, 221–225 и кодов грузов 226021, 226069, 226109	Перевозчика	$B4 \cdot k_1 \cdot k_2 + T6$
	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B11 \cdot k_1 \cdot k_2$
Спирты и фенолы позиций ЕТСНГ 721 и 722	Перевозчика	$B5 \cdot k_1 \cdot k_2 + T7$
	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B12 \cdot k_1 \cdot k_2$
Скоропортящиеся грузы позиций ЕТСНГ 551–554, 563, 574, 584, 591, 592 и 595	Перевозчика	$B6 \cdot k_1 \cdot k_2 + T8$
	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B13 \cdot k_1 \cdot k_2$
Газы сжатые, углеводороды позиций ЕТСНГ 226 (кроме 226021,	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B14 \cdot k_1 \cdot k_2$

226069, 226106), 488, 711		
Прочие грузы	Перевозчика	$B7 \cdot k_1 \cdot k_2 + T9$
	ГО, ГП (приватные, арендованные)	$B15 \cdot k_1 \cdot k_2$
<i>Примечание</i> – k_1 – коэффициент, применяемый при определении провозной платы за перевозку груза в зависимости от тарифного класса груза. Для первого тарифного класса $k_1 = 0,6$, второго – $k_1 = 1,0$, третьего $k_1 = 1,15$ (таблица 1 [5]); k_2 – дополнительный коэффициент, применяемый при определении провозной платы за перевозку груза в зависимости от позиции и кода груза по ЕТСНГ (таблица 2 [5]).		

Плата за перевозку в специализированных вагонах перевозчика или грузоотправителей (грузополучателей) определяется по тарифным схемам Б2, Б3, Б9 и Б10 за общую массу груза в вагоне, но не менее МВН, и в зависимости от тарифного класса груза и расстояния перевозки (см. таблицу 11.1). Плата по тарифным схемам Т4 (хопперы для зерна, цемента и минеральных удобрений), Т5 (прочие специализированные вагоны) определяется независимо от тарифного класса груза по расчетной таблице 24 [5] за один вагон в зависимости от расстояния перевозки. В перевозочном документе также делается отметка «ВО».

Плата за перевозку наливных грузов в вагонах-цистернах определяется путем умножения платы за 1 т по тарифным схемам Б4–Б7, Б11–Б15 на массу груза в цистерне и на коэффициенты в зависимости от тарифного класса груза и расстояния перевозки (таблица 11.1). Плата по тарифным схемам Т6–Т9 определяется независимо от тарифного класса груза по расчетной таблице 25 [5] за один вагон в зависимости от расстояния перевозки.

За перевозку грузов большой скоростью (кроме грузов, перевозимых в рефрижераторных вагонах, вагонах-термосах, ИВ-термосах, цистернах-термосах, изотермических вагонах-цистернах для молока в крупнотоннажных рефрижераторных контейнерах, а также грузов, перевозимых отдельным поездом по специально разработанному расписанию и перевозимых контейнерными поездами) плата увеличивается в 1,5 раза за исключением тарифов группы Т.

В Инструкции определен также порядок определения провозной платы скоропортящихся грузов в рефрижераторных вагонах, за перевозку грузов в сопровождении проводников грузоотправителя, на сцепах платформ, транспортерах, негабаритных и опасных грузов и др.

11.12 Определение платы за перевозку грузов в сборном вагоне и в контейнерах

За перевозку грузов в сборных вагонах мелкими отправлениями провозная плата взимается за массу отправки по тарифной схеме Б83 (таблица 22 [5]). Отдельные тарифы за перевозку мелких отправок установлены для массы от 100 кг до 1 т включительно, от 1 до 10 т включительно и 10 до 20 т включи-

тельно. В перевозочных документах на перевозку грузов мелкими отправлениями делается отметка «МО».

Провозная плата за перевозку грузов сборной повагонной отправкой определяется по тарифным схемам для соответствующего типа вагонов (универсальные, специализированные и рефрижераторные) по наивысшему тарифу перевозимого груза в сборной отправке с учетом установленных коэффициентов. Провозная плата рассчитывается за фактическую массу груза в сборной отправке с учетом действующих округлений, а при перевозке в универсальных вагонах – не менее чем за 10 т.

За перевозку грузов в универсальных контейнерах перевозчика или грузоотправителей (грузополучателей) определяется за каждый контейнер в зависимости от его длины и массы брутто по тарифным схемам Б73–Б82. При определении провозной платы за перевозку груза в универсальных контейнерах перевозчика и грузоотправителей (грузополучателей), а также порожних частных, арендованных контейнеров дополнительно применяются коэффициенты в зависимости от массы груза в контейнере соответствующего типоразмера (таблица 11.2).

Таблица 11.2 – Тарифные схемы для определения провозной платы за перевозку грузов в контейнерах

Принадлежность универсального контейнера	Принадлежность вагона	Провозная плата
Перевозчика	Перевозчика	$(Б73–Б77) \cdot k_3$
	ГО, ГП (частные, арендованные)	$(Б73–Б77) \cdot k_3 \cdot 0,8$
Груженные контейнеры ГО, ГП (частные, арендованные)	Перевозчика	$(Б78–Б82) \cdot k_3$
	ГО, ГП (частные, арендованные)	$(Б78–Б82) \cdot k_3 \cdot 0,64$
Порожние контейнеры ГО, ГП (частные, арендованные)	Перевозчика	$(Б78–Б82) \cdot k_3 \cdot 0,79$
	ГО, ГП (частные, арендованные)	$(Б78–Б82) \cdot k_3 \cdot 0,45$

Плата за пробег вагонов грузоотправителей, грузополучателей (частные, арендованные) с порожними универсальными контейнерами перевозчика определяется по тарифным схемам Б16 и Б17 с применением понижающего коэффициента 0,8.

При определении провозной платы за перевозку грузов в универсальных контейнерах, следующих в контейнерных поездах, дополнительно применяется коэффициент 0,87.

11.13 Платы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов

Помимо тарифов на перевозку грузов в Инструкции содержатся тарифы на работы (услуги), выполняемые перевозчиком и связанные с перевозкой

грузов. Порядок применения таких тарифов приведен в главе 27 Инструкции. В частности, в таблице 27 [5] указаны тарифы:

- за хранение грузов;
- взвешивание грузов;
- подачу и уборку вагонов, маневровую работу локомотивом перевозчика;
- объявленную ценность груза;
- переадресовку грузов;
- сопровождение и охрану груза и др.

Согласно п. 43 УЖТ плата за пользование вагонами и контейнерами перевозчика взимается за время нахождения их у грузоотправителей, грузополучателей под погрузкой, выгрузкой, а также за время их задержки на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя.

Порядок осуществления расчетов с перевозчиком за пользование вагонами и контейнерами определяется в договорах на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и в договорах на подачу и уборку вагонов. Базовые часовые ставки за пользование вагонами, контейнерами дифференцированы по группам вагонов (универсальные и специализированные), контейнеров (10, 20 и 40-футовые), интервалам времени пользования вагонами, контейнерами, размерам суточного вагонооборота, контейнеорооборота.

Для определения платы за пользование вагонами, контейнерами рассчитывается оплачиваемое время пользования. Плата за пользование вагонами, контейнерами приведена в таблицах 28–30 [5].

При задержке вагонов грузоотправителей, грузополучателей на железнодорожных путях общего пользования по вине грузоотправителей (грузополучателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования плата взимается в размере 50 % от платы за пользование, рассчитанной по таблицам 28–30 [5].

В Инструкции предусмотрена также плата за пользование рефрижераторными вагонами и контейнерами, а также вагонами колеи 1435 мм.

11.14 Автоматизация расчета плат за перевозку грузов

Основой для автоматизации таксировки провозных плат с применением ЭВМ является классификатор тарифных схем, применяемый для определения плат за перевозку грузов (приложение 4 [5]). В классификаторе приведены тарифные ставки за начально-конечные (А) и движущие операции (В) для каждой тарифной схемы и формулы для их расчета. Результаты определения тарифного расстояния, расчеты провозной платы и тарифа за работы (услуги) выдаются ЭВМ на печать по установленным

формам и используются товарными кассирами при оформлении перевозки. ЭВМ позволяет выдавать на запрос любую информацию о грузе, плату за перевозку, дополнительные работы (услуги), сроки доставки и распечатывать эти данные.

11.15 Примеры расчета тарифов за перевозку грузов

Пример 1. Определить провозную плату за перевозку леса круглого в полувагоне перевозчика со станции Центролит до станции Слоним. Масса груза в полувагоне составляет 50125 кг. Груз выгружен на грузовом терминале станции 13.03.2018 г. и выдан грузополучателю 17.03.2018 г. Рассчитать плату за хранение груза на открытой площадке.

Решение

1 Определяем тарифное расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения согласно требованиям главы 2 [5, с. 368]:

$$L_{\text{тариф}} = 480 \text{ км.}$$

По тарифному руководству № 4 (книга 2) находим коды станций, необходимые при заполнении накладной: Центролит – 154904, Слоним – 137006.

2 Устанавливаем род отправки – повагонная «ВО», принадлежность вагона – перевозчика.

3 По ЕТСНГ устанавливаем точное наименование, которое указывается грузоотправителем в графе накладной «Наименование груза», – лесоматериалы круглые, кроме крепежных, код ЕТСНГ – 081008, код ГНГ – 44032039. Тарифный класс – первый. Минимальная весовая норма для лесоматериалов составляет 44 т, а фактическая масса груза с учетом округлений и используемая для определения провозной платы – 51 т [5, с. 82].

4 По таблице 1 приложения 3 [5, с. 143] при перевозке грузов в универсальных вагонах применяются тарифные схемы Б1 и Т3.

5 По таблицам 1 и 2 приложения 2 [5, с. 140]) определяем коэффициенты к тарифам: $k_1 = 0,60$; $k_2 = 0,39$.

6 Провозная плата для повагонной отправки:

$$П = Б1k_1k_2 + Т3 ;$$

$$Б1 = 862,15 \text{ руб./ваг.}; \quad Т3 = 216,75 \text{ руб./ваг.};$$

$$П = 862,15 \cdot 0,60 \cdot 0,39 + 216,75 = 418,49 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 418,49 = 83,7 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{Итого} - 502,19 \text{ руб./ваг.}$$

7 Плата за хранение груза рассчитывается за трое суток, т. к. груз выгружен 13.03.2018 г., сутки хранится бесплатно не считая дня выгрузки (17–14=3 сут). Тариф за хранение груза $T_{\text{хр}} = 0,191 \text{ руб./т}\cdot\text{сут.}$

$$П_{\text{хр}} = t_{\text{хр}} T_{\text{хр}} P_{\text{гр}} = 3 \cdot 0,191 \cdot 50 = 28,65 \text{ руб.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 28,65 = 5,73 \text{ руб.};$$

$$\text{Итого} - 34,38 \text{ руб.}$$

Пример 2. Определить провозную плату за перевозку проката черных металлов в полувагоне грузоотправителя со станции Жлобин до станции Гудогай. Груз перевозится назначением на порт Клайпеда. Масса груза в полувагоне составляет 58565 кг.

Решение

1 Определяем тарифное расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения с учетом расстояния до Государственной границы Республики Беларусь согласно требованиям главы 2 [5, с. 214]:

$$L_{\text{тариф}} = 382 \text{ км.}$$

По тарифному руководству № 4 (книга 2) находим коды станций, необходимые при заполнении накладной: Жлобин – 131207, Гудогай (экс.) – 164107.

2 Устанавливаем род отправки – повагонная «ВО», принадлежность вагона – грузоотправителя (приватный).

3 По ЕТСНГ устанавливаем точное наименование, которое указывается грузоотправителем в графе накладной «Наименование груза» – Прочие виды проката черных металлов, код ЕТСНГ – 324008, код ГНГ – 72139900. Тарифный класс – третий. Минимальная весовая норма для проката черных металлов равна грузоподъемности полувагона, принимаем 69 т, а фактическая масса груза с учетом округлений и используемая для определения провозной платы – 59 т [5, с. 82]. Поскольку фактическая масса груза менее МВН, то провозная плата взимается за 69 т.

4 По таблице 1 приложения 3 [5, с. 143] при перевозке грузов в универсальных вагонах грузоотправителя применяется тарифная схема Б8.

5 По таблицам 1 и 2 приложения 2 [5, с. 140] определяем коэффициенты к тарифам: $k_1 = 1,15$; $k_2 = 1,40$.

6 Провозная плата для повагонной отправки

$$П = Б8k_1k_2;$$

$$Б8 = 643,2 \text{ руб./ваг.};$$

$$П = 643,2 \cdot 1,15 \cdot 1,40 = 1035,55 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 1035,55 = 207,11 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{Итого} - 1242,66 \text{ руб./ваг.}$$

Пример 3. Для условий примера 2 определить провозную плату за перевозку порожнего полувагона грузоотправителя со станции Гудогай до станции Жлобин.

Решение

1 Устанавливаем род отправки – повагонная «ВО», принадлежность вагона – грузоотправителя (приватный).

2 По таблице 1 приложения 3 [5, с. 143] при перевозке порожних вагонов грузоотправителя применяется тарифная схема Б8.

3 Провозная плата за перевозку порожнего полувагона грузоотправителя

$$П = Б8;$$

$$Б8 = 643,2 \text{ руб./ваг.};$$

$$П = 643,2 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 643,2 = 128,64 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{Итого} - 771,84 \text{ руб./ваг.}$$

Пример 4. Определить провозную плату за перевозку двойного суперфосфата на расстояние 563 км в арендованном крытом вагоне грузоподъемностью 68 т и в минераловозе грузоотправителя грузоподъемностью 72 т. Масса груза в вагоне 59635 кг.

Решение

1 Устанавливаем род отправки – повагонная «ВО», принадлежность вагона – грузоотправителя (приватный и арендованный).

2 По ЕТСНГ устанавливаем точное наименование, которое указывается грузоотправителем в графе накладной «Наименование груза» – Удобрения фосфорные (фосфатные), код ЕТСНГ – 435003, код ГНГ – 31031090. Тарифный класс – второй. Минимальная весовая норма для удобрений фосфорных равна грузоподъемности вагона, а фактическая масса груза с учетом округлений и используемая для определения провозной платы – 60 т [5, с. 82]. Поскольку фактическая масса груза менее МВН, то провозная плата взимается для крытого вагона за 68 т и для минераловоза – за 72 т.

3 По таблице 1 приложения 3 [5, с. 143] при перевозке грузов в универсальных вагонах грузоотправителя применяется тарифная схема Б8, а в минераловозах – Б9.

4 По таблицам 1 и 2 приложения 2 [5, с. 140] определяем коэффициенты к тарифам: $k_1 = 1,00; k_2 = 1,00$.

5 Провозная плата для повагонной отправки:

– для крытого вагона –

$$\Pi = Б8k_1k_2;$$

$$Б8 = 1050,63 \text{ руб./ваг.};$$

$$\Pi = 1050,63 \cdot 1,00 \cdot 1,00 = 1050,63 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 1050,63 = 210,13 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{Итого} - 1260,76 \text{ руб./ваг.};$$

– минераловоза –

$$\Pi = Б9k_1k_2;$$

$$Б9 = 878,63 \text{ руб./ваг.};$$

$$\Pi = 878,63 \cdot 1,00 \cdot 1,00 = 878,63 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 878,63 = 175,73 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{Итого} - 1054,36 \text{ руб./ваг.}$$

7 Провозная плата для повагонной отправки при перевозке в вагонах перевозчика:

– для крытого вагона –

$$\Pi = Б1k_1k_2 + Т1;$$

$$Б1 = 1034,80 \text{ руб./ваг.}; \quad Т1 = 259,42 \text{ руб./ваг.};$$

$$\Pi = 1034,80 \cdot 1,00 \cdot 1,00 + 259,42 = 1294,22 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 1294,22 = 258,84 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{Итого} - 1552,66 \text{ руб./ваг.};$$

– минераловоза –

$$\Pi = Б2k_1k_2 + Т4;$$

$$Б2 = 1094,77 \text{ руб./ваг.}; \quad Т4 = 282,56 \text{ руб./ваг.};$$

$$\Pi = 1094,77 \cdot 1,00 \cdot 1,00 + 282,56 = 1377,33 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 1377,33 = 275,47 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{Итого} - 1652,80 \text{ руб./ваг.}$$

Пример 5. Гражданин предъявил к перевозке домашние вещи по описи ГУ-112 массой 9545 кг. Объявленная ценность домашних вещей составляет 5000 руб. Требуется определить провозную плату за перевозку домашних вещей на расстояние 458 км в крытом вагоне и универсальном 20-футовом контейнере.

Решение

1 Устанавливаем род отправки – повагонная «ВО» и контейнерная «КО», принадлежность крытого вагона и контейнера – перевозчика.

2 По ЕТСНГ устанавливаем точное наименование, которое указывается грузоотправителем в графе накладной «Наименование груза» – грузы для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, код ЕТСНГ – 691005, код ГНГ – 72139900. Тарифный класс – второй. Минимальная весовая норма – 10 т, а фактическая масса груза с учетом округлений, используемая для определения провозной платы, – 9600 кг [5, с. 82]. Поскольку фактическая масса груза менее МВН, то провозная плата взимается за 10 т.

4 В отношении применения тарифа под грузами для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности (позиция ЕТСНГ 691005), понимаются предметы и вещи комнатной обстановки, домашнего обихода и личного пользования как новые, так и бывшие в употреблении (коляски, протезы всякие, велосипеды, мотоциклы, мотороллеры, холодильники, стиральные машины, пианино, рояли, мебель, книги, аудио- и видеоаппаратура и другая бытовая техника).

5 По таблице 1 приложения 3 [5, с. 143] при перевозке грузов в универсальных вагонах грузоотправителя применяется тарифная схема Б8.

6 По таблицам 1 и 2 приложения 2 [5, с. 140] определяем коэффициенты к тарифам: $k_1 = 1,15$; $k_2 = 1,40$.

7 Провозная плата для повагонной отправки

$$П = Б8k_1k_2;$$

$$Б8 = 64320 \text{ руб./ваг.};$$

$$П = 64320 \cdot 1,15 \cdot 1,40 = 1035,55 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 1035,55 = 207,11 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{Итого} - 1242,66 \text{ руб./ваг.}$$

Пример 6. На четырехосную универсальную платформу грузоподъемностью 72 т по двум накладным грузоотправитель загрузил два генератора массой 9850 кг каждый, следующих в адрес двух грузополучателей. Определить провозную плату за перевозку двух генераторов на расстояние 510 км.

Решение

1 Устанавливаем род отправки – мелкая «МО», т. к. масса груза не превышает 20 т. Принадлежность универсальной платформы – перевозчика.

2 По ЕТСНГ устанавливаем точное наименование, которое указывается грузоотправителем в графе накладной «Наименование груза» – машины, оборудование и их

части, кроме машин сельскохозяйственных, код ЕТСНГ – 351005, код ГНГ – 85016100. Тарифный класс – третий. Генераторы переменного тока (синхронные), код ЕТСНГ –351397.

3 По таблице 3 приложения 4 [5, с. 157] при перевозке грузов мелкими отправлениями в универсальных вагонах перевозчика применяется тарифная схема Б83.

4 Провозная плата для мелкой отправки определяется за массу груза 9900 кг с учетом округления

$$\Pi = \text{Б}83_{(9\text{т})} + \text{Б}83_{(0,1\text{т})}\Delta m ;$$

$$\text{Б}83_{(9\text{т})} = 54697 \text{ руб./т}; \text{Б}83_{(0,1\text{т})} = 4,99 \text{ руб./т}; \Delta m = 9;$$

$$\Pi = 54697 + 4,99 \cdot 9 = 59188 \text{ руб./отправку};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 59188 = 11838 \text{ руб./отправку};$$

Итого за одну мелкую отправку – 710,26 руб./отправку;

Итого за две мелкие отправки – 1420,52 руб.

Пример 7. Определить провозную плату за перевозку топлива для реактивных двигателей в четырех и восьмьюсной цистерне перевозчика на расстояние 607 км. Масса груза в четырехосной цистерне составляет 55968 кг, а восьмьюсной – 122365 кг.

Решение

1 Устанавливаем род отправки – повагонная «ВО», принадлежность вагона – перевозчика.

2 По ЕТСНГ устанавливаем точное наименование, которое указывается грузоотправителем в графе накладной «Наименование груза» – топливо для реактивных двигателей, код ЕТСНГ – 212052, код ГНГ – 27310000 (топливо авиационное турбинное). Тарифный класс – второй. Минимальная весовая норма для четырехосной цистерны равна 50 т, грузоподъемности вагона, а фактическая масса груза с учетом округлений и используемая для определения провозной платы – 56 и 123 т [5, с. 82].

Поскольку фактическая масса груза менее МВН, то провозная плата взимается для крытого вагона за 68 т и для минераловоза – за 72 т.

3 По таблице 2 приложения 3 [5, с. 144] при перевозке наливных грузов позиций ЕТСНГ 211–215 в цистернах перевозчика применяется тарифная схема Б4 и Т6. Тариф Б4 при перевозке наливных грузов в цистернах зависит только от расстояния перевозки, а тариф Т6 – от расстояния перевозки и осности цистерн, т. е. его необходимо определять отдельно для четырех и восьмьюсной цистерны.

4 По таблицам 1 и 2 приложения 2 [5, с. 140] определяем коэффициенты к тарифам: $k_1 = 1,00$; $k_2 = 0,75$.

5 Провозная плата для повагонной отправки:

– для четырехосной цистерны –

$$\Pi = \text{Б}4P k_1 k_2 + \text{Т}6 ;$$

$$\text{Б}4 = 36,26 \text{ руб./т}; \text{Т}6 = 403,17 \text{ руб./ваг.};$$

$$\Pi = 36,26 \cdot 56 \cdot 1,00 \cdot 0,75 + 403,17 = 1926,09 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20\%) = 0,2 \cdot 1926,09 = 385,22 \text{ руб./ваг.};$$

Итого – 2311,31 руб./ваг.;

– восьмьюсной цистерны –

$$\begin{aligned} \Pi &= \text{Б4}P_k k_2 + \text{T6} ; \\ \text{Б4} &= 36,26 \text{ руб./т}; \text{T6} = 689,06 \text{ руб./ваг.}; \\ \Pi &= 36,26 \cdot 123 \cdot 1,00 \cdot 0,75 + 689,06 = 4034,05 \text{ руб./ваг.}; \\ \text{НДС}(20\%) &= 0,2 \cdot 4034,05 = 806,81 \text{ руб./ваг.}; \\ \text{Итого} &= 4840,86 \text{ руб./ваг.} \end{aligned}$$

Пример 8. Определить провозную плату за перевозку спирта ректификата в четырехосной цистерне грузоотправителя на расстояние 226 км. Масса груза в четырехосной цистерне составляет 43581 кг.

Решение

1 Устанавливаем род отправки – повагонная «ВО», принадлежность вагона – грузоотправителя (приватный).

2 По ЕТСНГ устанавливаем точное наименование, которое указывается грузоотправителем в графе накладной «Наименование груза» – спирт винный ректифицированный, код ЕТСНГ – 594021, код ГНГ – 22089091 (спирт этиловый не денатурированный с концентрацией спирта менее 80 об. %). Тарифный класс – третий. Минимальная весовая норма для четырехосной цистерны – 37 т, а фактическая масса груза с учетом округления и используемая для определения провозной платы – 44 т [5, с. 82].

3 По таблице 2 приложения 3 [5, с. 144] при перевозке наливных грузов позиций ЕТСНГ 594 (прочие грузы) в частных цистернах применяется тарифная схема Б15.

4 По таблицам 1 и 2 приложения 2 [5, с. 140] определяем коэффициенты к тарифам: $k_1 = 1,15$; $k_2 = 1,00$.

5 Провозная плата для повагонной отправки

$$\begin{aligned} \Pi &= \text{Б15}P_k k_2 ; \\ \text{Б15} &= 12,07 \text{ руб./т}; \\ \Pi &= 12,07 \cdot 44 \cdot 1,15 \cdot 1,00 = 610,74 \text{ руб./ваг.}; \\ \text{НДС}(20\%) &= 0,2 \cdot 610,74 = 122,15 \text{ руб./ваг.}; \\ \text{Итого} &= 732,89 \text{ руб./ваг.} \end{aligned}$$

Пример 9. К перевозке предъявлены конструкции металлические (пролеты мостовые) длиной 22 м, погруженные грузоотправителем на сцеп из двух универсальных четырехосных платформ грузоподъемностью 72 т каждая. Общая масса груза на двух платформах составляет 85 т. Определить провозную плату за перевозку данного груза в вагонах перевозчика на расстояние 422 км.

Решение

1 Устанавливаем род отправки – повагонная «ВО», принадлежность вагона – перевозчика.

2 По ЕТСНГ устанавливаем точное наименование – конструкции металлические, не поименованные в алфавите, код ЕТСНГ – 371051, код ГНГ – 7381000 (мосты и секции мостов). Тарифный класс – третий. Минимальная весовая норма для четырехосного вагона – 21 т, а фактическая масса груза – 88 т.

3 По таблице 1 приложения 3 [5, с. 143] при перевозке металлических конструкций в вагона перевозчика применяется тарифная схема Б1 и Т2.

4 По таблицам 1 и 2 приложения 2 [5, с. 140] определяем коэффициенты к тарифам: $k_1 = 1,15$; $k_2 = 0,85$.

5 Провозная плата для повагонной отправки

$$\Pi = \text{Б1}Pk_1k_2 + \text{Т2} ;$$

$$\text{Б1} = 848,0026/80 = 10,60 \text{ руб./т}; \text{Т2} = 16844 \text{ руб./ваг.};$$

$$\Pi = 10,60 \cdot 88 \cdot 1,15 \cdot 0,85 + 16844 = 108025 \text{ руб./ваг.};$$

$$\text{НДС}(20 \%) = 0,2 \cdot 108025 = 21605 \text{ руб./ваг.};$$

Итого за один вагон – 1596,30 руб./ваг.;

Итого за два вагона – 3192,60 руб.

12 **КОММЕРЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ,** **ВЫПОЛНЯЕМЫЕ С ГРУЗАМИ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ**

12.1 Виды операций, выполняемые в пути следования

Для обеспечения безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов и своевременной доставки их по назначению в пути следования выполняется комплекс коммерческих операций. В зависимости от назначения и причин возникновения эти операции подразделяются на два вида: обязательные и дополнительные.

К *обязательным* операциям относятся прием и сдача вагонов на технических станциях, осмотр поездов и вагонов в коммерческом отношении, оформление передачи вагонов с Белорусской железной дороги на иностранные железные дороги, экипировка изотермических вагонов, водопой живности, сортировка контейнеров, проверка положения негабаритных грузов, перегрузка грузов из вагонов одной ширины колеи в вагоны другой, а также на другой вид транспорта, сдача и прием от других видов транспорта грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, или с участием строящихся железнодорожных линий, заадресовка маршрутов в пунктах распыления, военизированная охрана груза и др.

К *дополнительным* операциям в пути следования относятся перегрузка из одного вагона в другой вследствие технических или коммерческих неисправностей, проверка и досылка груза, устранение коммерческих неисправностей, вызванных нарушением условий перевозок, размещения и крепления грузов, переадресовка и др. Необходимость этих операций возникает вследствие нарушения правил и условий перевозки, превышения установленных скоростей при маневровой работе, неточности согласования перевозок грузов и т. д.

12.2 Сроки доставки грузов и правила их исчисления

Пункт 50 УЖТ обязывает перевозчика 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, контейнерной, отправительским маршрутом и т. д.) грузоотправитель предпочел перевести свой груз, а также какой скоростью (грузовой или большой) и в каком сообщении (внутриреспубликанском, международном).

Сроки доставки грузов, а также порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей, исчисляются на железнодорожной станции отправления исходя из расстояния, по которому рассчитывается провозная плата за перевозку грузов, видов отправок и норм суточного пробега. В соответствии с Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом общего пользования исчисление срока доставки груза начинается с 24 часов дня, следующего за днем заключения договора перевозки (документального оформления приёма груза для перевозки, указанного в оригинале транспортной железнодорожной накладной и в дорожной ведомости в графе «Календарные штемпеля», в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза в графе «Календарный штемпель станции отправления»). Срок доставки груза заканчивается в момент передачи грузополучателю уведомления о прибытии груза в пункт назначения. При этом неполные сутки при исчислении сроков доставки принимаются за полные. Если груз принят к перевозке с предварительным хранением в местах общего пользования до отправления ранее дня, назначенного днем погрузки (согласно принятой заявке), то срок доставки исчисляется с 24 часов дня, в который груз должен быть погружен. Поэтому для правильного исчисления начала срока доставки груза при визировании оригинала накладной в графах «Погрузка назначена на ____ число _____ месяца» или «Ввоз груза разрешен на ____ число _____ месяца» должна быть сделана соответствующая отметка.

Срок доставки грузов включает время, необходимое для выполнения операций, связанных с отправлением и прибытием грузов, время следования грузов и время, установленное для выполнения операций в пути следования, а также время, позволяющее увеличивать срок доставки при наличии обстоятельств, предусмотренных Уставом (например, задержка груза таможенными органами и другими органами государственного контроля, вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий и т. д.).

Срок доставки грузов рассчитывается по следующей формуле

$$T_{\text{дост}} = t_{\text{оп}} + \frac{L_{\text{тариф}}}{V_{\text{сут}}} + \sum t_{\text{доп}}, \quad (12.1)$$

где $t_{\text{оп}}$ – установленное время на операции по отправлению и прибытию груза (3 суток – при перевозке во внутриреспубликанском сообщении, 1 сутки – в международном сообщении);

$L_{\text{тариф}}$ – тарифное расстояние между станциями отправления и назначения, км;

$V_{\text{сут}}$ – установленные правилами перевозок или СМГС нормы суточного пробега в зависимости от видов отправок и скорости перевозки груза, км/сут;

$\sum t_{\text{доп}}$ – время на дополнительные операции, сут.

При исчислении сроков доставки необходимо учитывать виды сообщений, так как при перевозке грузов во внутриреспубликанском сообщении установлены нормы суточного пробега, отличные от норм суточного пробега в международном сообщении.

Отдельно установлены нормы суточного пробега при перевозке грузов большой или грузовой скоростью (внутриреспубликанское сообщение), по видам отправок: повагонных и групповых, в крупнотоннажном контейнере), отправительских маршрутов.

Сроки доставки грузов во внутриреспубликанском сообщении, исчисленные исходя из норм суточного пробега, увеличиваются:

- на 1 сутки – при передаче грузов организации, оказывающей транспортно-экспедиционные услуги, или обратно;
- 1 сутки – на операции, связанные с переадресовкой груза;
- 7 суток – на операции накопления, сортировки грузов, перевозимых мелкими и контейнерными отправками.

Сроки доставки грузов в международном сообщении, исчисленные исходя из норм суточного пробега, увеличиваются на 2 суток:

- на каждую перегрузку груза в вагоны другой ширины колеи;

- на каждую перестановку вагонов, груза на своих осях на тележки другой ширины колеи;
- при перевозке груза в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении.

Правилами установлены отдельные сроки доставки негабаритных грузов, кроме грузов шестой степени негабаритности и сверхнегабаритных, грузов на транспортерах определяются по фактически пройденному расстоянию исходя из следующих норм:

- одни сутки на каждые 100 км (при расстоянии менее 100 км считаются за полные) следования – для грузов с первой по четвертую степени негабаритности включительно;
- одни сутки на каждые 80 км (при расстоянии менее 80 км считаются за полные) следования – для грузов пятой степени негабаритности.

Сроки доставки для грузов шестой степени негабаритности и сверхнегабаритных, а также для грузов, требующих специального ограничения скорости на весь путь следования, не устанавливаются.

Правила перевозок грузов и СМГС предусматривают увеличение срока доставки груза на всё время задержки в пути следования по причинам, не зависящим от перевозчика. В качестве таких причин могут быть следующие задержки вагонов, контейнеров:

- для выполнения таможенного, ветеринарного, карантинного и других видов контроля;
- из-за перерыва в сообщении, происшедшего не по вине перевозчика и временно препятствующего началу или продолжению перевозки;
- для проверки, соответствует ли груз данным в накладной или соблюдены ли меры предосторожности по грузам, перевозимым на особых условиях, если при проверке будет обнаружено несоответствие;
- на железнодорожных станциях, вызванные поением или выводкой из вагона живности или ветеринарным осмотром ее;
- в пути следования для выгрузки излишка массы, на исправление груза или его тары (упаковки), а также на исправление погрузки, устранение перегруза груза, необходимость выполнения которых возникла по вине грузоотправителя;
- в пути следования, связанные с исправлением их технического или коммерческого состояния, возникшей по не зависящим от перевозчика причинам;
- на железнодорожных станциях по пути следования из-за неприема их железнодорожной станцией назначения ввиду невозможности обеспечения своевременной погрузки и выгрузки вагонов на железнодорожных путях необщего пользования по причинам, зависящим от грузоотправителей, грузополучателей;

– задержки рефрижераторной секции грузоотправителем, грузополучателем соответственно при погрузке или выгрузке рефрижераторной секции на одной или нескольких железнодорожных станциях в попутном направлении одним или несколькими грузоотправителями в адрес одного или нескольких грузополучателей;

– других задержек, происшедших по причинам, не зависящим от перевозчика.

В случае задержки вагона, контейнера в пути следования по вышеперечисленным обстоятельствам перевозчик обязан составить акт общей формы, в котором констатирует данные обстоятельства, а также указывает продолжительность этой задержки. Первый экземпляр акта общей формы прикладывается к перевозочным документам, а по прибытии груза на станцию назначения прилагается к дорожной ведомости, второй экземпляр хранится у перевозчика. В графе оригинала накладной «Отметки перевозчика» и в дорожной ведомости в графе «Наименование груза» делается отметка следующего содержания: «Вагон (контейнер) задержан на станции _____ ж. д. для __ (указывается причина) __ с __ (дата) до __ (дата), о чем составлен акт общей формы № ____ от __». Отметка удостоверяется подписью работника перевозчика и календарным штампом станции.

Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения срока доставки и перевозчик уведомляет грузополучателя о прибытии груза в его адрес. Кроме того, у перевозчика должна быть возможность передачи груза в распоряжение грузополучателя. При этом на станции назначения возможны следующие ситуации:

а) подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования производится локомотивом перевозчика – передача вагона с грузом выполняется на путях погрузки-выгрузки (грузовом фронте);

б) подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования производится локомотивом владельца этих путей – передача вагона с грузом выполняется на выставочных путях;

в) на железнодорожной станции назначения груз выгружен перевозчиком в местах общего пользования.

Если груз прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения срока доставки и не может быть передан в распоряжение грузополучателя из-за задержки подачи вагонов, контейнеров вследствие того, что место выгрузки занято по причинам, не зависящим от перевозчика (организаций Белорусской железной дороги), не внесены причитающиеся перевозчику (организациям Белорусской железной дороге) платежи или по другим

причинам, не зависящим от перевозчика, о чём составляется акт общей формы.

Дата уведомления грузополучателя и таможенных органов о прибытии груза, находящегося под таможенным контролем, на железнодорожную станцию назначения является датой фактического срока доставки груза по назначению, и перевозчик (организация Белорусской железной дороги) не несет ответственности за задержку груза на железнодорожной станции назначения, связанную с таможенным оформлением.

В случае прибытия груза вне времени работы таможенного органа срок доставки удлиняется на срок от момента прибытия груза на железнодорожную станцию назначения до начала работы таможенного органа.

Порожний вагон, принадлежащий грузоотправителю, грузополучателю или арендованный ими, считается доставленным в срок, если он прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение грузополучателя, о чём железнодорожная станция уведомляет грузополучателя.

За просрочку доставки груза, а также порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей, перевозчик несет имущественную ответственность, т. е. уплачивает неустойку в размере 6 % провозной платы за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем 30 % от размера провозной платы за перевозку данного груза (п. 118 Устава).

Пример 1. Определить срок доставки и размер неустойки в процентах за просрочку доставки груза для следующих условий: отправка повагонная во внутривнутриреспубликанском сообщении, скорость грузовая, расстояние перевозки 650 км, груз принят к перевозке 14 марта, выгружен средствами перевозчика на станции назначения 25 марта.

Решение

Время на операции, связанные с отправлением и прибытием груза – 3 суток; норма суточного пробега – 200 км/сут; сумма времени на дополнительные операции – 0 суток.

$$\text{Общий срок доставки } \hat{O}_{\text{итого}} = 3 + \frac{650}{200} + 0 = 3 + 3,25 = 6,25 \approx 7 \text{ сут.}$$

Срок доставки истекает 21 марта ($14.03 + 7 = 21.03$).

Просрочка доставки груза 4 суток ($25.03 - 21.03$).

Неустойка за просрочку – 24 % от провозной платы ($6 \cdot 4 = 24$).

Пример 2. Определить срок доставки и размер неустойки в процентах за просрочку доставки груза для следующих условий: отправка контейнерная в международном сообщении, скорость грузовая, расстояние перевозки 1250 км, груз принят к перевозке 14 марта, выгружен средствами перевозчика на станции назначения 30 марта.

Решение

Время на операции, связанные с отправлением груза – 1 сутки; норма суточного пробега – 150 км/сут; сумма времени на дополнительные операции – 0 суток.

Общий срок доставки $\dot{O}_{\text{итого}} = 1 + \frac{1250}{150} + 0 = 1 + 8,33 = 9,33 \approx 10$ сут.

Срок доставки истекает 21 марта (14.03 + 10 = 24.03).

Просрочка доставки груза 6 суток (30.03 – 24.03).

Неустойка за просрочку – 30 % от провозной платы (6 · 6 = 36).

12.3 Технология работы пунктов коммерческого осмотра

На станциях формирования поездов, смены локомотивов и бригад, а также технического обслуживания транзитных поездов груженные вагоны, контейнеры проверяют в коммерческом отношении. Коммерческий осмотр поездов и вагонов в пути следования – важный элемент работы перевозчика по обеспечению безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов.

Для осмотра груженных и порожних вагонов, контейнеров в составах поездов в коммерческом отношении с целью выявления и своевременного устранения коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, на технических станциях созданы пункты коммерческого осмотра (ПКО).

Коммерческой неисправностью считается такое состояние вагона, груза, которое может угрожать безопасности движения или сохранности грузов. К ним относятся: повреждение или отсутствие пломб или ЗПУ (если о них есть отметка в вагонном листе), неясные оттиски на пломбах или ЗПУ (если по ним нельзя установить наименование станции), признаки хищения или утраты груза, возможность доступа к нему из-за повреждения кузова вагона, течь груза из кузова крытого вагона или котла цистерны (для темных нефтепродуктов разрешается течь не более 60 капель в минуту), неправильно закрытые люки полувагонов, незакрытые борта или неправильно закрепленные запоры платформ, открытые люки полувагонов и крытых вагонов, если данный груз не требуется перевозить с открытыми люками, нарушение Технических условий размещения и крепления грузов, расстройство погрузки на открытом подвижном составе (сдвиг и перекося груза, выход его за пределы лобового бруса 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.).

Пункты коммерческого осмотра располагаются в производственно-технических помещениях станции, оборудованных телефонной и радиосвязью, необходимым инвентарем и предметами культурно-бытового назначения, и служат для нахождения работников во время оформления документов после коммерческого осмотра, а также отдыха и приема пищи. Для хранения спец-

одежды, инструментов и материалов выделяются отдельные подсобные помещения.

На многих станциях пункты коммерческого осмотра оборудованы электронными вагонными весами, контрольно-габаритными устройствами (КГУ), смотровыми вышками, оснащенными промышленным телевидением, АРМ старшего приёмсдатчика ПКО, радиосвязью, цифровыми фотоаппаратами, системами регистрации переговоров по радиосвязи и др.

Для проверки габарита погрузки грузов в открытом подвижном составе устанавливаются контрольно-габаритные устройства (КГУ), оборудованные устройствами дистанционного контроля.

Для контроля массы груза в вагоне на ПКО могут устанавливаться вагонные весы. В настоящее время на станциях внедряется автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ), которая состоит из телевизионной системы, электронных габаритных ворот, АРМ оператора и приёмсдатчика ПКО, вагонных электронных весов.

Телевизионная система позволяет одновременно производить запись изображения с трёх 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.

На пунктах коммерческого осмотра вагонов должны быть измерительные приборы (рулетки, шаблоны, отвесы и т. д.), лестницы, ломы, топоры, пилы, кувалды, ножницы для резки проволоки, электрические фонари, стойки, подкладки, прокладки, проволока, гвозди и т. д.

Коммерческий осмотр грузовых поездов и вагонов осуществляется работниками ПКО (старшими приёмщиками и приёмщиками поездов), которые в оперативном подчинении находятся у маневрового диспетчера станции (ДСЦ).

Коммерческий осмотр вагонов в прибывшем поезде происходит одновременно с техническим обслуживанием. Коммерческий осмотр начинается в момент прибытия поезда на станцию приёмщиками поездов «на ходу» со смежных путей (проверяют положение и состояние люков и дверей в крытых вагонах, наличие течи груза из цистерн и сыпучих грузов через неплотности выгрузочных люков, через повреждения кузова вагона, наличие повреждений боковых, торцевых стенок вагонов и контейнеров, открытое положение вы-

грузочных люков полувагонов и хопперов, обрыв обвязок, растяжек при погрузке груза на платформах, излом боковых и торцевых стоек и др.).

После прибытия и ограждения поезда коммерческий осмотр выполняется одновременно с двух сторон состава двумя приёмщиками поездов (одногрупповой осмотр) или двумя и более группами в зависимости от времени, предусмотренного технологическим процессом на выполнение этой операции. При двухгрупповом методе осмотр может начинаться с середины состава или одновременно с хвоста и головы состава (рисунок 12.1). Коммерческому осмотру подвергаются последовательно все вагоны поезда независимо от их рода и состояния. Технологические графики производства коммерческого осмотра вагонов приведены в Типовом технологическом процессе работы грузовой станции [19].

Все обнаруженные нарушения фиксируют в журнале ф. ГУ-98 с указанием номера вагона и вида коммерческой неисправности, затем по радиосвязи или телефону эти данные передаются старшему приемосдатчику ПКО.

Об окончании коммерческого осмотра приёмщики поездов докладывают старшему приёмосдатчику ПКО с указанием времени окончания осмотра. Старший приемосдатчик ПКО уведомляет оператора ПТО и ДСЦ станции по громкоговорящей связи. Время начала и окончания коммерческого осмотра поезда фиксируется в журнале ГУ-98.

Результаты коммерческого осмотра каждого поезда оформляются записью в Книге регистрации коммерческих неисправностей (ф. ГУ-98) и удостоверяются подписями приёмщиков и старшего приёмщика поездов ПКО. Если неисправностей не обнаружено, то в Книге напротив 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.

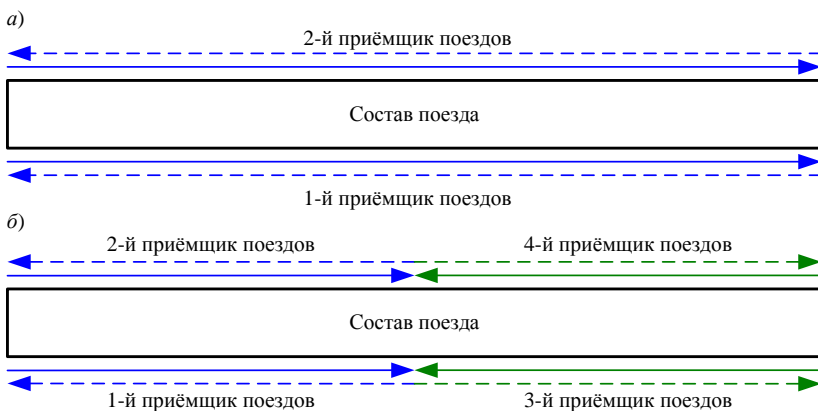


Рисунок 12.1 – Коммерческий осмотр поезда:

a – одногруппный осмотр бригадой, состоящей из двух человек; *б* – двухгруппный осмотр двумя бригадами, состоящими из двух человек каждая

Все обнаруженные нарушения фиксируют в журнале ф. ГУ-98 с указанием номера вагона и вида коммерческой неисправности, затем по радиосвязи или телефону эти данные передаются старшему приемосдатчику ПКО.

Об окончании коммерческого осмотра приёмщики поездов докладывают старшему приёмщику поездов ПКО с указанием времени окончания осмотра. Старший приёмщик поездов ПКО уведомляет оператора ПТО и ДСЦ станции по громкоговорящей связи. Время начала и окончания коммерческого осмотра поезда фиксируется в журнале ф. ГУ-98.

Результаты коммерческого осмотра каждого поезда оформляются записью в Книге регистрации коммерческих неисправностей (форма ГУ-98) и удостоверяются подписями приёмщиков и старшего приёмщика поездов ПКО. Если неисправностей не обнаружено, то в Книге напротив 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.

Обнаруженные при осмотре коммерческие неисправности, которые угрожают 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 главным кондуктором или вагон находился под охраной стрелка военизированной охраны, то они участвуют в осмотре и подписании акта общей формы.

При обнаружении на станции вагонов и контейнеров с признаками хищения или возможности доступа к грузу (повреждение кузова, срыв пломб) приёмщики поездов накладывают контрольные пломбы без проверки груза и составляют акт общей формы с указанием в нём времени наложения пломбы. О каждом таком случае немедленно сообщается дежурному по станции или маневровому диспетчеру, а также в военизированную охрану и органы внутренних дел на транспорте. Такой вагон отцепляют от поезда и подают на специально отведенные пути (или в склад) для проверки массы, количества и состояния груза.

Коммерческие неисправности устраняются приёмщиками поездов, как правило, без отцепки вагонов от состава. Отцепка вагонов от поездов допускается в случаях, когда:

– коммерческую неисправность невозможно устранить за время стоянки транзитного поезда на станции по графику или поезда своего формирования за время, предусмотренное технологическим процессом работы станции;

- необходима комиссионная проверка состояния и количества груза;
- коммерческая неисправность вызвана технической неисправностью вагона, которую возможно устранить на путях отцепочного ремонта;
- требуются погрузочно-разгрузочные механизмы и специальные приспособления;
- невозможно обеспечить требования личной безопасности работников ПКО.

Решение об отцепке вагона и направлении его на пункт устранения коммерческих неисправностей принимает старший приемосдатчик ПКО, о чём он уведомляет маневрового диспетчера станции. Устранение коммерческих неисправностей с отцепкой вагонов от поездов производится, как правило, на грузовых терминалах с использованием имеющихся погрузочно-разгрузочных механизмов.

Для устранения коммерческих неисправностей в отцепленных от поезда вагонах на станции могут создаваться 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 бункеры для выгрузки грузов, перевозимых насыпью и навалом, и др.).

АРМ старшего приёмщика поездов ПКО предусматривает ввод в ЭВМ следующих данных:

- при приёме дежурства – дату дежурства, фамилии старших приёмщиков ПКО, приёмщиков поездов в парках станции с указанием сторон осмотра поезда;
- по прибытии (отправлению) поезда – номер и индекс поезда, время прибытия (отправления), номер пути и наименование парка станции;
- в ходе коммерческого осмотра – номер вагона, характер коммерческой неисправности с указанием правой или левой стороны по ходу прибытия поезда, количество пломб (ЗПУ), оттиски (знаки) с каждой стороны по документам, их фактическое наличие и состояние, принятые меры по исключению доступа к грузам, меры по устранению коммерческой неисправности.

АРМ старшего приёмщика поездов ПКО обеспечивает создание электронных и бумажных копий документов, в том числе:

- актов общей формы ГУ-23 на вагоны с обнаруженными коммерческими неисправностями;

- оперативных донесений о выявленных коммерческих неисправностях, угрожающих безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, с передачей их содержания (текста) по установленным адресам;
- книги ф. ГУ-98 о результатах коммерческого осмотра поездов и вагонов.

12.4 Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ)

В условиях оптимизации эксплуатационной работы железнодорожного транспорта решение проблем обеспечения сохранности перевозки грузов в пути следования, повышения безопасности движения, поездов осуществляется за счет внедрения комплексов технических средств выявления коммерческих неисправностей на ПКО – автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ).

АСКО ПВ является программно-техническим комплексом средств автоматизации в составе ПКО с последующим сбором, обработкой, хранением и документированием результирующей информации о коммерческом состоянии вагонов и грузов и передачей ее в автоматизированную систему оперативного управления перевозками (АСОУП) по стыку с автоматизированной системой управления сортировочной (грузовой) станции.

АСКО ПВ целесообразно применять на пограничных и межгосударственных передаточных станциях, международных пунктах, сортировочных и грузовых станциях.

Система АСКО ПВ (рисунок 12.2) предназначена:

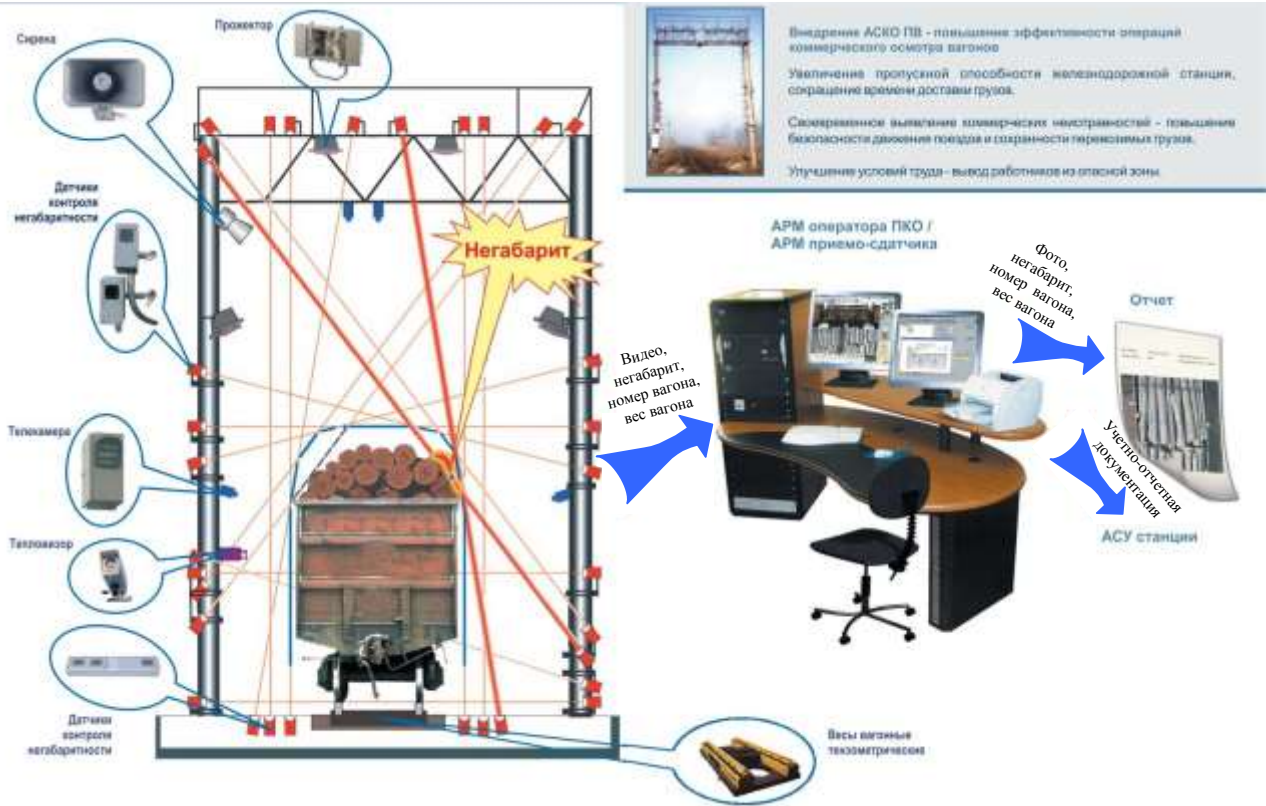
- для визуального контроля и регистрации состояния вагонов и грузов (на открытом подвижном составе) на ходу поезда, а также состояния открытого подвижного состава в части очистки и качества крепления грузов. В процессе контроля состояния оцениваются: состояние крыши, верхних и боковых люков вагонов, пробоины и прорубы в контейнерах, равномерность погрузки, повреждение груза или упаковки груза в полувагонах или на платформах, заделы и проломы в стенах вагона, состояние (открыто, закрыто) торцовых дверей в полувагонах и дверей в крытых порожних вагонах, состояние разгрузочных люков в полувагонах, наличие посторонних предметов, груза или деталей вагонов, выходящих за габарит погрузки, исправность погрузки груза на платформах (исправность стяжек, растяжек, упорных и распорных брусков, сдвиг груза);
- контроля габаритов грузов, погруженных на открытый подвижной состав, в процессе их движения;
- визуального и электронного контроля оценки состояния люков цистерн на предмет наличия, целостности пломб (ЗПУ);

– проверки правильности размещения и крепления груза на открытом подвижном составе, наличия остатков груза, реквизитов крепления и определение веса каждого вагона.

Система АСКО ПВ базируется на комплексе аппаратно-программных средств автоматизированного рабочего места пункта коммерческого осмотра, который включает в себя АРМ О ПКО и АРМ ПС ПКО. АРМ О ПКО построено на базе графического интерфейса с установленным программным обеспечением «ВИДЕОИНСПЕКТОР». На компьютерном мониторе в удобном для оператора виде выводится информация о контролируемом составе. При выявлении негабаритности происходит звуковое оповещение оператора о событии. АРМ О ПКО может размещаться на значительном удалении от места, где установлена несущая конструкция системы АСКО О ПВ и осуществляется контроль состава. Оператор имеет возможность формирования и печати на принтере отчета с видеокадрами.

Через локальную вычислительную сеть информация о контролируемом составе передается на АРМ ПС ПКО, на котором оператор анализирует и формирует отчет по установленной форме.

В системе АСКО ПВ соблюдение границ габаритности контролируется с помощью лучевых инфракрасных датчиков. Датчики закреплены на несущей конструкции и расположены таким образом, что инфракрасные лучи формируют границу зоны габаритности. Если какой-либо предмет выступает за установленные границы, то он перекрывает инфракрасный луч. При этом датчик формирует тревожное извещение, которое с помощью оборудования передачи сигналов передается на АРМ О ПКО и отображается на компьютерном мониторе оператора в виде красного отрезка линии, обозначающей соответствующую зону негабаритности. Факт негабаритности регистрируется в журнале событий с фиксацией порядкового номера вагона, в котором обнаружен негабарит.



Внедрение АСКО ПВ - повышение эффективности операций коммерческого осмотра вагонов
 Увеличение пропускной способности железнодорожной станции, сокращение времени доставки груза.
 Своевременное выявление скрытых неисправностей - повышение безопасности движения поезда и сохранности перевозимых грузов.
 Улучшение условий труда - вывод работников из опасной зоны

Рисунок 12.2 – Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ)

Система АСКО ПВ предоставляет оператору АРМ О ПКО возможность визуального контроля состояния крыш, бортов вагонов подвижного состава, верхних люков цистерн, а также крепления грузов на открытых вагонах в реальном масштабе времени при прохождении состава через несущую конструкцию (рисунок 12.3). Для этого на ней закреплены телекамеры, направленные на вагон с трёх сторон: справа, слева и сверху. Отдельная четвертая телекамера установлена с целью формирования изображения люков цистерн. Телекамеры формируют видеоизображения, которые с помощью оборудования передачи сигналов поступают на автоматизированное рабочее место и отображаются на компьютерном мониторе АРМ О ПКО. Одновременно с этим в автоматическом режиме производится регистрация видеоизображений, позволяющая после прохождения состава в замедленном режиме произвести анализ прошедшего состава. Регистрация видеоизображений производится на жесткий диск сетевого хранилища данных системы. Видеонаблюдение в темное время суток обеспечивается подсистемой освещения. С этой целью на несущей конструкции закреплены пять прожекторов, освещающих вагон с трех сторон: слева, справа и сверху. Включение прожекторов происходит автоматически при уровне естественного освещения ниже установленного порога.

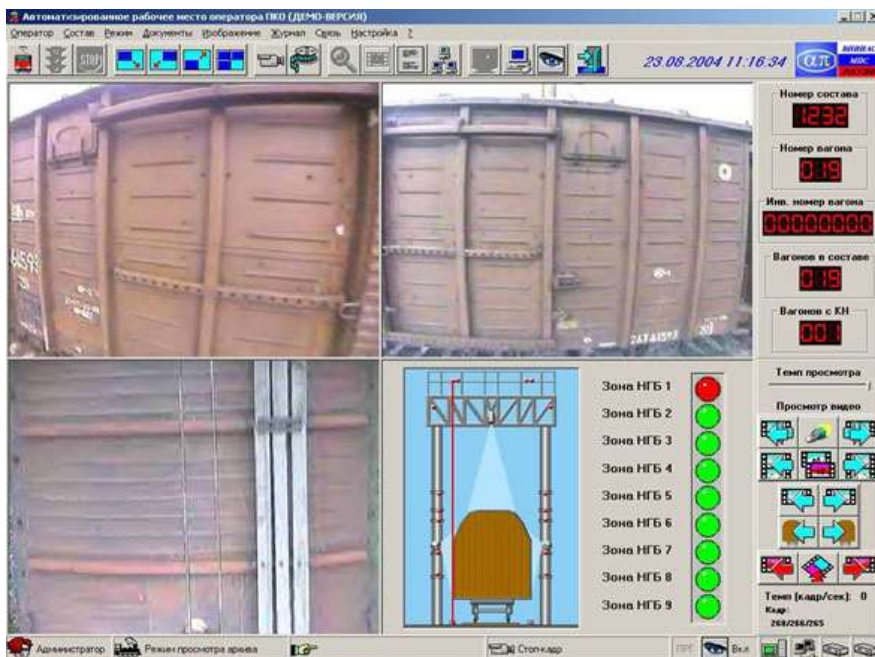


Рисунок 12.3 – Визуальный контроль осматриваемого вагона в системе АСКО ПВ

От весового рельса АРМ О ПКО получает информацию о результатах взвешивания контролируемого состава. При значительном удалении АРМ О ПКО от несущей конструкции (свыше 500 м) для передачи сигналов используются оптоволоконные линии связи и специальные приемники-передатчики сигналов. С целью предупреждения противоправных действий, связанных с попытками нарушения функционирования системы, хищения установленного оборудования на несущей конструкции установлена звуковая сирена. При обнаружении посторонних лиц в зоне контроля оператор системы может включить звуковой предупреждающий сигнал в створе ворот. Через локальную вычислительную сеть АРМ О ПКО соединено с АРМ ПС ПКО. АРМ О ПКО получает с АРМ ПС ПКО информацию о составе (натурный лист) и осуществляет индикацию на экране монитора инвентарных номеров проходящих вагонов. При отсутствии соединения с АРМ ПС ПКО оператор вводит данные о составе в ручном режиме.

12.5 Перегрузка и проверка грузов в пути следования

Необходимость перегрузки и проверки грузов в пути – следствие нарушения правил погрузки, небрежного осмотра вагонов в техническом и коммерческом отношениях, превышения установленных скоростей соударения подвижного состава при роспуске с горок и др. Перегружают грузы, если дальнейшее следование вагона угрожает безопасности движения и может привести к утрате, порче или повреждению груза, а исправить положение без перегрузки невозможно. При этом перевозчик обязан проверить наличие груза согласно перевозочным документам. При обнаружении недостачи или порчи груза перевозчик составляет коммерческий акт, о чём делается отметка в оригинале накладной и дорожной ведомости. Один экземпляр коммерческого акта прилагают к оригиналу накладной. Кроме того, в случае технической неисправности вагона составляют акт о техническом состоянии вагона (ф. ГУ-106).

В оригинале накладной и дорожной ведомости перечеркиваются сведения о первоначальном вагоне (так, чтобы при необходимости можно прочесть зачеркнутые), и над ними вписываются новые данные. Эти исправления заверяются подписью ответственного работника железнодорожной станции, руководившего перегрузкой, и штемпелем железнодорожной станции, на которой груз был перегружен в другой вагон. Составляется новый вагонный лист, а первоначальный прилагают к первому экземпляру коммерческого акта. Если коммерческий акт не составлялся, то первоначальный вагонный лист остается на станции перегрузки и на нём делают отметку о причине перегруза и указывают номер вагона, в который перегружен груз. Перегрузка груза в другой вагон выполняется на специально выделенных путях станции или на грузовом терминале в соответствии с технологиче-

ским процессом работы станции. При перегрузке нужно следить, чтобы не повредить груз и разместить его в вагоне согласно техническим условиям размещения и крепления грузов. Под перегрузку обычно подают вагоны однотипные с перегружаемым вагоном, одинаковой с ним грузоподъемности и полезным объемом кузова, чтобы после перегрузки не было остатка и не возникла необходимость в досылке груза. Массу и состояние груза в пути следования проверяют также при обнаружении отсутствия или неисправности пломбы (ЗПУ) на вагонах, загруженных штучными и тарно-упаковочными грузами. Грузы, перевозимые навалом или насыпью, проверяются по наружному осмотру путем обмера или другими способами. 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 из вагонов.

Результаты проверки груза в пути следования оформляют актом общей формы, если Правилами не предусмотрено составление коммерческого акта.

Обнаруженные в пути следования обрыв пломб на автомобилях, тракторах и сельхозмашинах, повреждение деталей, а также недостача запасных частей, деталей и инструмента после проверки и наложения пломб оформляются актом общей формы. Первый экземпляр акта при перевозочных документах следует на станцию назначения груза, где в присутствии получателя происходит проверка груза, по результатам которой в соответствующих случаях составляют коммерческий акт.

12.6 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.

На досылаемую часть груза составляется *досылочная дорожная ведомость*, которая заполняется на листах 2 и 3 накладной ф. ГУ-29-О (внутриреспубликанское сообщение) или дополнительных листах дорожной ведомости накладной СМГС (международное сообщение). Лист (дорожная ведомость) следует с грузом до железнодорожной станции назначения, а лист 3 (корешок дорожной ведомости) остается на железнодорожной станции

оформления досылочной дорожной ведомости. При составлении электронной накладной перевозчиком оформляется электронная досылочная ведомость.

Досылочная дорожная ведомость составляется на перевозку:

1) выгруженного излишка массы сверх максимальной подъемной силы или сверх допускаемой нагрузки на ось вагона, за что взыскиваются провозные платежи как за самостоятельную отправку;

2) остатка груза, не вместившегося в вагон при перегрузке, провозные платежи за которую не взыскиваются.

При перевозке груза в международном сообщении досылочная дорожная ведомость составляется в количестве экземпляров по числу перевозчиков, которые участвуют в дальнейшей перевозке, а также одного экземпляра, который остается на железнодорожной станции оформления и на железнодорожной станции выдачи груза.

Заполнение граф досылочной дорожной ведомости производится в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования и СМГС. Дополнительно под наименованием груза делается отметка *«Досылается к отправке № _____ для выдачи _____ (наименование грузополучателя, его почтовый адрес)»*. К документам на основную отправку прикладывают копию коммерческого акта, который составляют при необходимости досылки.

При обнаружении на станции бездокументного груза перевозчиком принимаются срочные меры по установлению его принадлежности. На обнаруженный бездокументный груз составляют коммерческий акт. После установления принадлежности бездокументного груза и адреса грузополучателя производится соответствующая отметка в коммерческом акте и оформляется его досылка.

Досылка вагона или нескольких 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 по причине 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 ИРЦ. 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.

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.

12.7 Переадресовка грузов

Переадресовкой называется изменение указанных в перевозочных документах железнодорожной станции назначения и (или) грузополучателя. 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.

Переадресовка груза производится перевозчиком по заявлению грузоотправителя или грузополучателя в порядке, предусмотренном п. 52 УЖТ и в Правилах переадресовки грузов на железнодорожном транспорте общего пользования.

Переадресовка оформляется по письменному заявлению грузоотправителя или грузополучателя. В заявлении на переадресовку груза должны быть указаны следующие данные:

- номер вагона, контейнера;
- номер транспортной железнодорожной накладной;
- наименование груза;
- индекс негабаритности (для негабаритных грузов);
- наименование грузоотправителя;
- наименование железнодорожной станции отправления;
- наименование первоначального грузополучателя;

- наименование железнодорожной станции первоначального назначения;
- наименование железнодорожной станции нового назначения и её код;
- наименование нового грузополучателя, его код и почтовый адрес;
- согласие нового грузополучателя принять груз;
- при перевозке груза на особых условиях о согласии нового грузополучателя обеспечить их выполнение;
- гарантии и порядок оплаты причитающихся платежей, связанных с переадресовкой.

По требованию подразделений перевозчика к заявлению о переадресовке груза должно быть приложено письменное подтверждение согласия нового грузополучателя принять груз на станции назначения.

Кроме того, при оплате провозных платежей через экспедиторскую организацию к заявлению о переадресовке груза должно быть приложено подтверждение данной организации об оплате вновь начисленных провозных платежей.

Заявление о переадресовке груза подается в письменной форме (в том числе с передачей по факсу, телетайпу и телеграфу). Заявление о переадресовке груза может быть передано в электронном виде, если грузоотправитель или грузополучатель имеют с перевозчиком договор об электронном обмене документами. Все прилагаемые к заявлению документы в этом случае также передаются заявителем в электронном виде.

Заявление о переадресовке от юридических лиц оформляется на бланке организации, заявляющей переадресовку, подписывается руководством организации и заверяется печатью.

Заявление о переадресовке груза должно быть рассмотрено подразделением перевозчика в течение двух рабочих дней с момента его получения.

Разрешение на переадресовку направляется подразделением перевозчика в письменном виде на железнодорожную станцию, на которой осуществляется переадресовка.

При переадресовке груза в пути следования разрешение на переадресовку направляется также на железнодорожную станцию первоначального назначения.

Перевозчик может отказать в переадресовке, если это не осуществимо или создаст затруднение на железнодорожной станции, на которой предусматривается осуществление переадресовки, может нарушить технологию перевозочного процесса, а также в случае действия запрещения или ограничения погрузки в соответствии с п. 38 УЖТ в отношении новой железнодорожной станции назначения или грузополучателя.

Решение о возможности переадресовки груза в международном сообщении принимается подразделением перевозчика с учетом согласования пере-

возки с перевозчиками других государств в случаях, предусмотренных СМГС, правилами приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Переадресовка грузов может производиться на железнодорожной станции назначения или в пути следования.

Переадресовка грузов осуществляется как по первоначальным перевозочным документам, так и по старым. Переадресовка грузов в пути следования осуществляется по первоначальным перевозочным документам, по ним же производится переадресовка грузов на основании заявления грузоотправителя.

Переадресовка на железнодорожной станции назначения грузов, следующих во внутривнутриреспубликанском сообщении, по заявлению грузополучателя, при изменении железнодорожной станции назначения, осуществляется по новым перевозочным документам за исключением случаев переадресовки грузов в пределах Белорусской железной дороги по первоначальным перевозочным документам внутривнутриреспубликанского сообщения, к которым относятся:

- негабаритные;
- перевозимые на открытом подвижном составе, способ размещения и крепления которых не предусмотрен правилами размещения и крепления грузов.

При оформлении переадресовки по новым перевозочным документам грузополучатель обязан оформить получение груза по первоначальным перевозочным документам с внесением по ним всех провозных платежей и оформить новые перевозочные документы с оплатой всех причитающихся платежей.

Переадресовка в пределах Белорусской железной дороги на железнодорожных станциях назначения грузов, следующих в международном сообщении, осуществляется по первоначальным перевозочным документам международного сообщения. Если первоначальные перевозочные документы международного сообщения раскредитованы, но груз грузополучателю фактически не выдан, то переадресовка грузов во всех случаях оформляется новыми перевозочными документами международного сообщения.

При переадресовке грузов на железнодорожной станции назначения с оформлением новых перевозочных документов без изменения этой железнодорожной станции назначения провозная плата по новым перевозочным документам не начисляется.

Перевозчик откажет в переадресовке если раскредитованы перевозочные документы и осуществлена фактическая выдача груза грузополучателю.

Переадресовка грузов по новым перевозочным документам при исправных пломбах или ЗПУ первоначального грузоотправителя осуществляется

без их снятия. В этом случае пломбы, ЗПУ первоначального грузоотправителя считаются пломбами, ЗПУ нового грузоотправителя. В новых перевозочных документах в соответствующей графе под наименованием груза грузополучателем делается отметка: *«Вагон переадресован с исправными пломбами (ЗПУ) первоначального грузоотправителя»*. Грузополучатель также вправе произвести переадресовку груза со снятием пломб, ЗПУ первоначального грузоотправителя и наложением новых пломб, ЗПУ.

Переадресовка грузов по первоначальным перевозочным документам осуществляется без снятия пломб, ЗПУ первоначального грузоотправителя.

Переадресовка отдельных вагонов, следующих в составе группы вагонов по одной накладной, допускается только на железнодорожной станции назначения на основании заявления грузополучателя. При этом перевозчик вносит соответствующие отметки о переадресовке в первоначальную накладную с оформлением новых накладных на все вагоны, в том числе на выгружаемые на железнодорожной станции переадресовки, по которым провозная плата в новых накладных не должна начисляться.

Переадресовка вагонов, следующих по основной отпавке, оформленной одной накладной на группу вагонов, от которой в пути следования отцеплена часть вагонов, а также вагонов, следующих по досылочной дорожной ведомости, в пути следования не допускается.

Переадресовка грузов, находящихся под таможенным контролем, проводится при наличии согласия таможенного органа, в регионе деятельности которого находится железнодорожная станция, на которой осуществляется переадресовка грузов.

На основании заявления о переадресовке груза грузополучателя об изменении грузополучателя переадресовка грузов с признаками недостачи, повреждения (порчи), а также с неисправными пломбами, ЗПУ, нарушением температурного режима и порядка вентилирования и актами попутных железнодорожных станций не допускается.

Во всех случаях изменения грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения груза грузоотправитель или грузополучатель, по заявлению которых проведено такое изменение, является ответственным перед первоначальным грузополучателем (грузоотправителем) за последствия этого изменения и обязан урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным и фактическим грузополучателями.

При этом заявитель переадресовки несет ответственность перед перевозчиком за достоверность сведений, указанных в заявлении о переадресовке.

Грузоотправитель или грузополучатель вносит перевозчику плату за переадресовку груза.

Особенности оформления перевозочных документов при переадресовке грузов и исчисления провозных платежей подробно рассмотрены в [5] и

отражены на рисунке 12.4.

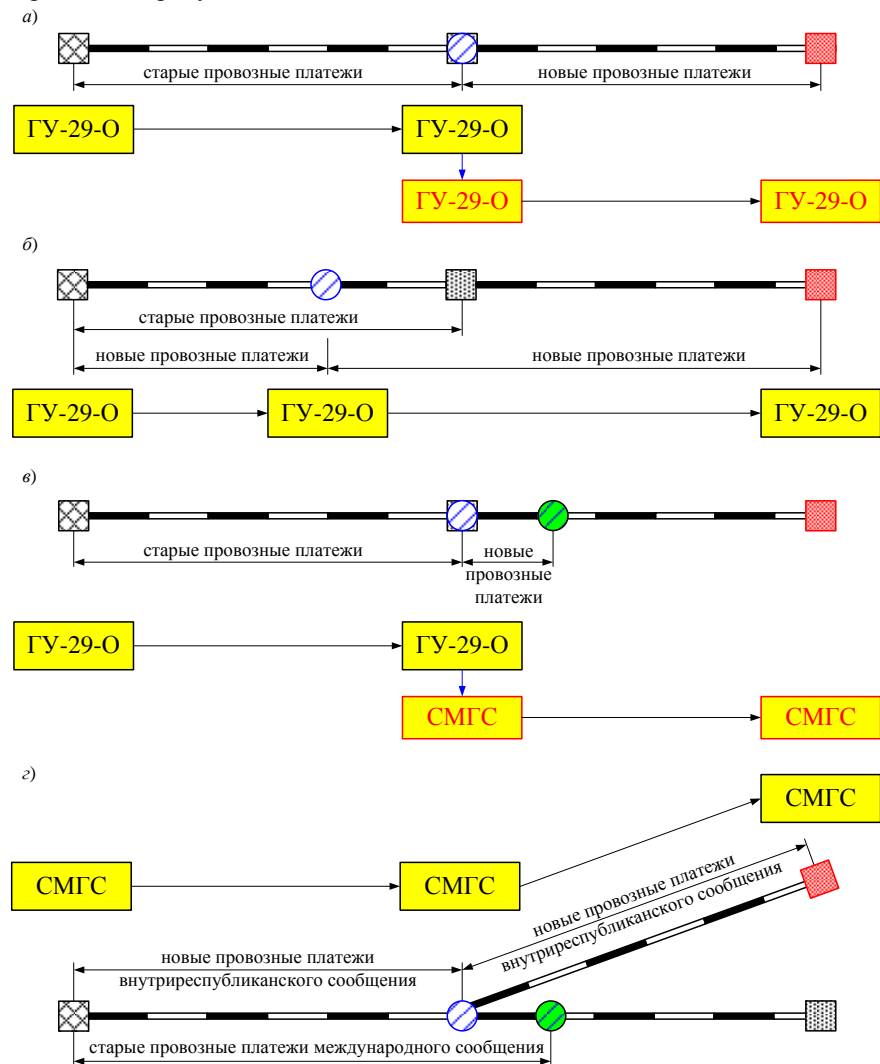


Рисунок 12.4 (начало) – Особенности исчисления провозных плат при переадресовке груза в различных видах сообщений:

а – переадресовка на станции назначения, внутриреспубликанское сообщение (пп. 21.1 и 21.3 [5]); *б* – переадресовка в пути следования, внутриреспубликанское сообщение (пп. 21.2 и 21.3 [5]); *в* – переадресовка на станции назначения (внутриреспубликанское сообщение) с дальнейшей перевозкой в международном сообщении (п. 22 [5]); *г*) переадресовка в пути

следования, в т. ч. на выходной станции (международное сообщение) с дальнейшей перевозкой во внутриреспубликанском сообщении (п. 23.1 [5])

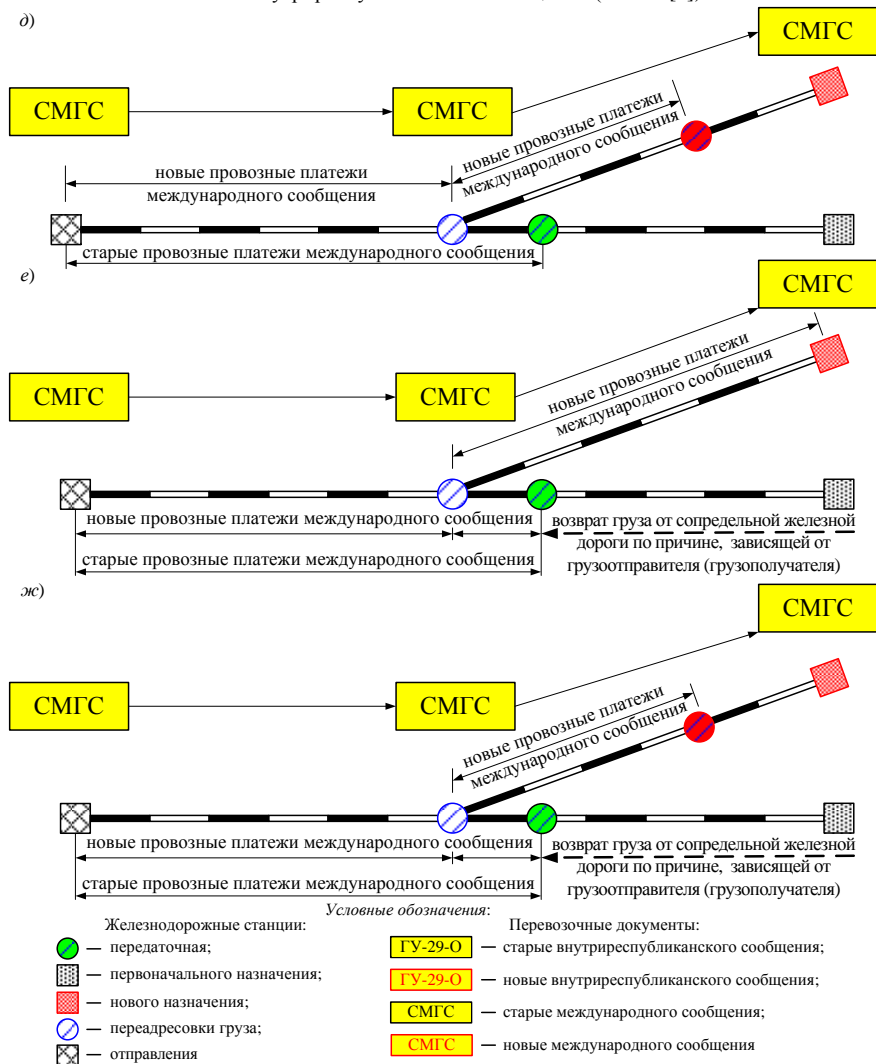


Рисунок 12.4 (окончание) – Особенности исчисления провозных плат при переадресовке груза в различных видах сообщений:

д) переадресовка в пути следования, в т. ч. на выходной станции (международное сообщение) с дальнейшей перевозкой в международном сообщении с изменением выходной пограничной станции (п. 23.2 [5]); е) переадресовка на передаточной станции после возврата от сопредельной железной дороги (международное сообщение) с дальнейшей перевозкой во внутриреспубликанском сообщении (п. 23.3 [5]); ж) переадресовка на передаточной станции после возврата

от сопредельной железной дороги (международное сообщение) с дальнейшей перевозкой в международном сообщении с изменением выходной пограничной станции (п. 23.4 [5])

При задержке вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя, в ожидании переадресовки уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции составляется акт общей формы, в котором указываются причина задержки вагонов, контейнеров; количество всех задержанных вагонов, контейнеров, а также их номера; время начала и окончания задержки. Акт общей формы является основанием для взимания причитающихся платежей. При переадресовке по первоначальным перевозочным документам акт общей формы прикладывается к перевозочным документам, о его составлении делается соответствующая отметка в графе накладной, предназначенной для отметок перевозчика, для проведения расчетов на железнодорожной станции назначения с грузополучателем.

Исчисление сроков доставки грузов при переадресовке производится в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Устав железнодорожного транспорта общего пользования. – Минск : Амалфея, 2016. – 128 с.
- 2 Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования. – Минск : Амалфея, 2016. – 592 с.
- 3 Технические условия размещения и крепления грузов. Приложение 3 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (по состоянию на 1 июля 2015 г.). – Минск : Амалфея, 2015. – 704 с.
- 4 Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. – М. : Планета, 2007. – 192 с.
- 5 Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования. – Минск, 2018.
- 6 Организация перевозок грузов : учеб. для студ. учреждений сред. проф. образования / В. М. Семенов [и др.]. – М. : Академия, 2015. – 304 с.
- 7 **Перепоп, В. П.** Организация перевозок грузов : учеб. для техникумов и колледжей ж.-д. трансп. – М. : Маршрут, 2003. – 614 с.
- 8 Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте : учеб. для вузов / А. А. Смехов [и др.] ; под ред. А. А. Смехова. – М. : Транспорт, 1990. – 351 с.
- 9 Грузоведение, сохранность и крепление грузов / А. А. Смехов [и др.] ; под ред. А. А. Смехова. – М. : Транспорт, 1987. – 239 с.
- 10 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) : действует с 1 ноября 1951 г. с изм. и доп. на 1 июля 2015 г. – Минск : Амалфея, 2015. – 216 с.
- 11 Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам : утв. на пятнадцатом заседании Совета по железнодорожному транспорту 05.04.1996 г. (с изм. и доп. по состоянию на 01.07.2009 г.). – Минск : Тесей, 2009. – 592 с.
- 12 Правила перевозок опасных грузов. Приложение 2 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (по состоянию на 1 июля 2015 г.). – Минск : Тесей, 2015. – 704 с.
- 13 Правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума : утв. на пятидесятом заседании Совета по железнодорожному транспорту 22.05.2009 г. – Минск : Тесей, 2009. – 96 с.
- 14 Аварийные карточки на опасные грузы, перевозимые по железным дорогам стран СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики :

утв. на сорок восьмом заседании Совета по железнодорожному транспорту 29.05.2008 г. (с изм. и доп. по состоянию на 01.07.2009 г.). – Минск : Тесей, 2009. – 896 с.

15 О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь : № 237-3 от 6 января 1999 г. (в редакции Закона Респ. Беларусь от 31.12.2014 № 227-3). – Минск, 2014.

16 Правила технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь. – Минск : Официальное издание Белорусской железной дороги, 2016. – 192 с.

17 Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь. Приложение 8 к Правилам технической эксплуатации железной дороги в Респ. Беларусь. – Минск : Официальное издание Белорусской железной дороги, 2016. – 324 с.

18 Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь. Приложение 7 к Правилам технической эксплуатации железной дороги в Респ. Беларусь. – Минск : Официальное издание Белорусской железной дороги, 2016. – 152 с.

19 Типовой технологический процесс работы грузовой станции Белорусской железной дороги. – Минск, 2005. – 244 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ А
(информационное)

ЗАЯВКА
на перевозку грузов маршрутами

_____ (наименование номенклатурной группы груза)

По станции _____
(наименование станции отправления)

Грузоотправитель _____

Дата подачи вагонов	Станция назначения (выгрузки)	Станция распыления	Количество	
			маршрутов	вагонов
1	2	3	4	5

Всего _____

Подпись грузоотправителя или уполномоченного
представителя грузоотправителя _____

М.П.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б
(информационное)

ОБРАЗЕЦ ВАГОННОГО ЛИСТА НА ПОВАГОННУЮ ОТПРАВКУ

Форма ГУ-38а

ВАГОННЫЙ ЛИСТ
на повагонную отправку

Сведения о вагоне	
Кол-во осей	Грузоподъемность, т
4	0070

Коды для натурального листа									
Масса груза в тоннах	Станция назначения вагона	Код груза	Код получателя	Особые отметки	Кол-во ЗПУ (пломб)	Кол-во контейнеров	Выходная пограничная станция	Тара вагона	Примечание
				1-й знак – маршрут, нераб. парк, 2-й знак – код прикрытия, 3-й знак – негаб., живн., ДБ, НГ		1-й, 2-й зн. – груженых, 3-й, 4-й зн. – порожних			
000	000000	00000000	0000	000	0	0000	000000	000	000000
056	158708	01400	1760	000	7			022	

ВАГОН **95803151 21**

Станция УЗА БЕЛ ж. д. 01.11.2016

Способ определения массы груза согласно накладной ± на вагонных весах 0,2 %; цена деления 50

Пункт выгрузки _____

СВЕДЕНИЯ О ЗАПОРНО-ПЛОМБИРОВОЧНЫХ УСТРОЙСТВАХ (ПЛОМБАХ)

Количество ЗПУ (пломб)	Тип	Контрольные знаки	Кто установил (отправитель, ж. д., таможня)
7	Пломбы БЧ-21	Уза Бел. ж. д. Б. неф. Особино-Э	отправитель

Место для отметок

Окончание приложения Б

Оборот формы ГУ-38а

№ отправки	Станция отправления груза	Станция назначения груза	Масса груза в кг	Наименование груза	Получатель	Кол-во мест	Род упаковки	№ вагона, в который перегружен груз
1	2	3	4	5	6	7	8	9
08943508	УЗА	РУМИНО БЕЛ	55550	014003 Ячмень	ЗАО «Экомол Агро» (1760)	НАС	Н/У	

Вагон подан под погрузку 31.10 14 ч. 20 мин. Вагон подан под выгрузку _____
дата (число, месяц) время (час, мин) дата (число, месяц) время (час, мин)

Погружен 01.11 10 ч. 30 мин. Выгружен _____
дата (число, месяц) время (час, мин) дата (число, месяц) время (час, мин)

Приемосдатчик Мороз Е. С. Приемосдатчик _____

Груз погружен и закреплен правильно. Наличие растяжек от разворота проверил.
(ненужное зачеркнуть)

Должность _____ Фамилия _____ Подпись _____

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Термины, используемые в учебном пособии	4
1 Содержание дисциплины «Управление грузовой и коммерческой работой»	7
1.1 Техническая и коммерческая эксплуатация, их значение в организации перевозочного процесса	7
1.2 Структура управления грузовой и коммерческой работой на Белорусской железной дороге. Задачи в области грузовой и коммерческой работы	10
1.3 Организация транспортного обслуживания на Белорусской железной дороге	13
1.4 Классификация перевозок по сообщениям, скорости и видам отправок ...	17
2 Устав железнодорожного транспорта общего пользования и его роль в организации грузовой и коммерческой работы	20
2.1 История развития Устава железных дорог	20
2.2 Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте»	25
2.3 Основные положения Устава железнодорожного транспорта общего пользования о грузовой и коммерческой работе	30
2.4 Правила перевозок грузов и другие нормативные правовые акты	33
3 Эксплуатационная характеристика вагонов грузового парка и улучшение использования их грузоподъемности	36
3.1 Классификация и структура вагонов грузового парка. Коммерческая и эксплуатационная характеристики грузовых вагонов	36
3.2 Нумерация вагонов грузового парка	42
3.3 Эксплуатационно-экономические характеристики и показатели грузовых вагонов	42
3.4 Улучшение использования вагонов грузового парка	45
3.5 Техническое обслуживание и коммерческий осмотр грузовых вагонов ..	46
3.6 Признаки пригодности вагонов под погрузку	49
4 Инфраструктура Белорусской железной дороги для выполнения начально-конечных операций	51
4.1 Коммерческие и грузовые операции, выполняемые на станциях	51
4.2 Технические средства для выполнения грузовых и коммерческих операций	53
4.3 Концентрация грузовой и коммерческой работы	55
4.4 Специализация грузовых станций в крупных узлах	56

4.5	Управление и оперативное руководство работой грузовой станции	57
4.6	Основные обязанности приемосдатчиков грузов и товарных кассиров ..	59
5	Техническое оснащение грузовых терминалов	61
5.1	Назначение, классификация и техническое оснащение грузовых терминалов	61
5.2	Назначение и классификация терминальных складов	64
5.3	Специальные погрузочно-разгрузочные устройства	66
6	Технические средства для измерения массы грузов	68
6.1	Роль и значение массы груза в процессе его доставки	68
6.2	Порядок определения массы грузов	69
6.3	Типы, устройство и принцип действия весоизмерительных приборов ..	71
6.4	Электронные весы	75
6.5	Прочие весы	79
6.6	Основные метрологические характеристики весов	79
6.7	Порядок и технология взвешивания грузов	81
6.8	Техническое обслуживание и калибровка средств измерения массы (СИМ)	85
7	Согласование объемов перевозимых грузов	88
7.1	Особенности согласования грузовых перевозок	88
7.2	Порядок представления, рассмотрения и принятия заявок грузоотправителей на перевозки грузов	89
7.3	Выполнение согласованного объема перевозок грузов	92
7.4	Изменение согласованного объема перевозок, временные ограничения и запрещения погрузки грузов	96
7.5	Ответственность за невыполнение согласованного объема перевозок ..	98
8	Маршрутизация перевозок грузов	101
8.1	Основы отправительской маршрутизации	101
8.2	Особенности документального оформления перевозок грузов отправительскими маршрутами	105
8.3	Эффективность отправительской маршрутизации	107
9	Подготовка и прием груза к перевозке	110
9.1	Подготовка груза к перевозке грузоотправителем	110
9.2	Транспортная маркировка грузов	111
9.3	Перевозочные документы и их заполнение	116
9.4	Прием груза к перевозке в местах общего пользования	122
9.5	Определение массы груза и погрузка его в вагон	125
9.6	Пломбирование вагонов и контейнеров	129
9.7	Оформление перевозочных документов в товарной конторе	132
9.8	Операции по отправлению грузов со станции	136
10	Операции на станции назначения	139
10.1	Информация о подходе поездов и вагонов	139
10.2	Прием груженых вагонов и перевозочных документов на станции назначения	140
10.3	Уведомление грузополучателей о прибытии груза и времени подачи вагонов, контейнеров под выгрузку	142
10.4	Выгрузка, регистрация и маркировка выгруженных грузов	143
10.5	Очистка и промывка вагонов после выгрузки	146

10.6	Складирование и хранение грузов	147
10.7	Оформление выдачи грузов в товарной конторе	150
10.8	Выдача и вывоз грузов со станции	152
10.9	Проверка состояния, массы и количества мест груза на станции назначения	153
10.10	Нормы естественной убыли грузов и погрешность измерений массы груза	156
10.11	Возврат и реализация грузов перевозчиком	157
11	Грузовые тарифы и таксировка	159
11.1	Тарифы и сборы за услуги железнодорожного транспорта общего пользования	159
11.2	Цели и принципы государственного регулирования железнодорожных тарифов	160
11.3	Система построения грузовых тарифов	161
11.4	Виды грузовых тарифов	162
11.5	Тарифные руководства	163
11.6	Понятие о таксировке	164
11.7	Определение тарифных расстояний	166
11.8	Наименование груза	167
11.9	Округление массы груза и платежей	167
11.10	Общий порядок определения провозной платы за перевозку грузов	168
11.11	Определение провозной платы за перевозку грузов в универсальных и специализированных вагонах	169
11.12	Определение платы за перевозку грузов в сборном вагоне и в контейнерах	171
11.13	Платы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов	172
11.14	Автоматизация расчета плат за перевозку грузов	173
11.15	Примеры расчета тарифов за перевозку грузов	173
12	Коммерческие операции, выполняемые с грузами в пути следования	180
12.1	Виды операций, выполняемые в пути следования	180
12.2	Сроки доставки грузов и правила их исчисления	180
12.3	Технология работы пунктов коммерческого осмотра	185
12.4	Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ)	190
12.5	Перегрузка и проверка грузов в пути следования	194
12.6	Досылка груза и ее оформление	195
12.7	Переадресовка грузов	197
	Список литературы	204
	Приложение А Заявка на перевозку грузов маршрутами	206
	Приложение Б Образец вагонного листа на повагонную отправку	207

Учебное издание

ЕЛОВОЙ Иван Александрович

КОЛОС Максим Михайлович

КУХАРЧИК Анатолий Алексеевич

УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВОЙ И КОММЕРЧЕСКОЙ РАБОТОЙ

Учебное пособие

Часть I

Редактор А. А. Павлюченкова
Технический редактор В. Н. Кучерова

Подписано печать 11.06.2018 г. Формат 60×84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 12,32. Уч.-изд. л. 13,06. Тираж 200 экз.
Зак. № Изд. № 11.

Издатель и полиграфическое исполнение:
Белорусский государственный университет транспорта.
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,
распространителя печатных изданий
№ 1/361 от 13.06.2014.
№ 2/104 от 01.04.2014.
№ 3/1583 от 14.11.2017.
Ул. Кирова, 34, 246653, Гомель