

Погрузка и операции по отправлению грузов Подготовка вагонов и контейнеров к погрузке

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

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

Пункты подготовки вагонов к перевозкам размещаются, как правило, в местах массовой погрузки и выгрузки грузов. В зависимости от типа подготавливаемых вагонов различают пункты подготовки полувагонов и платформ, пункты комплексной подготовки крытых и изотермических вагонов, промывочно-пропарочные станции и пункты подготовки цистерн.

Пункты технического обслуживания вагонов размещаются на сортировочных и участковых станциях. При техническом обслуживании проверяется состояние и износ узлов и деталей и их соответствие установленным размерам, исправность тормозного оборудования и автосцепного устройства, исправность кузовов, гарантирующая сохранность перевозимых грузов, исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней.

Запрещается подача вагонов под погрузку грузов без предьявления вагонов к техническому обслуживанию и записи в Книге (форма ВУ-14) работником вагонного хозяйства о признании их годными.

Порожние вагоны, подаваемые под погрузку на станции, где нет пунктов подготовки вагонов к перевозкам или пунктов технического обслуживания, а также груженные вагоны, которые намечено использовать на таких станциях под сдвоенные операции, должны быть осмотрены, а в необходимых случаях и отремонтированы на ближайшем пункте подготовки вагонов к перевозкам или пункте технического обслуживания, расположенном перед станцией погрузки. Порядок предьявления вагонов к техническому обслуживанию и уведомления об их годности устанавливаются начальником дороги.

Коммерческий осмотр вагона и контейнера должен гарантировать сохранность груза при перевозке. Исправность вагона и контейнера в коммерческом отношении характеризуется: качеством очистки от ранее перевозимого груза; отсутствием постороннего запаха, масляных пятен и других загрязнений, которые могут испортить груз; отсутствием щелей и отверстий, через которые может произойти утечка груза или проникнуть влага или искры от локомотива; отсутствием внутри вагона в стенах или на полу торчащих гвоздей или болтов, которые могут повредить груз; плотным закрытием и надежностью закрепления боковых и потолочных люков, а также разгрузочных люков самоуплотняющихся дверей; исправностью запорных устройств для наложения запорно-пломбировочных устройств, стоечных скоб платформ и увязочных косынок полувагонов; правильностью закрепления на болт колпачка типовой печной разделки; отсутствием в обшивке стен крытого вагона заделок с наружной стороны (кроме металлических заделок, выполненных в деповских условиях), в полу вагона и незаделанных конструктивных отверстий в направляющих желобах дверей и др.

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

Основные требования к погрузке грузов в вагоны и контейнеры

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

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

Размещение и крепление грузов в вагонах, в том числе в открытом подвижном составе, и контейнерах осуществляется в соответствии с требованиями Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденных РЖД (в

дальнейшем Технические условия). Максимальное использование грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров достигается за счет рационального размещения в них грузов. Причем размещение это должно производиться не столько исходя из габаритов самого груза, сколько из требования равномерного распределения нагрузки его массы по площади пола вагона, контейнера.

Общие требования, а также условия размещения в вагонах, контейнерах грузов изложены в Технических условиях (см. главы 28, 29, 30, 31, 32, 33 учебника). Для осуществления погрузки, крепления и перевозки требуется применение приспособлений, оборудования и материалов (печи, дверные ограждения, в т.ч. овощные, хлебные щиты, щиты ограждений, стяжки, решетки, турникеты и др.). Все это, согласно статье 24 Устава, предоставляется грузоотправителями, независимо от того, кем осуществляется погрузка и крепление груза. Установка же указанного оборудования, средств пакетирования и иных приспособлений производится грузоотправителями, грузополучателями или перевозчиком в зависимости от того, кем осуществляется погрузка. Такой порядок обоснован тем, что только грузоотправитель, исходя из своей потребности в перевозке того или иного груза, зная особенности этого груза, может и должен подготовить его к перевозке и принять меры к обеспечению безопасности движения, сохранности груза, вагонов, контейнеров.

Правильность размещения и крепления массовых грузов (угля, балласта, руды и т.д.) проверяет приемосдатчик груза, а остальных (способы размещения и крепления которых предусмотрены Техническими условиями) — приемосдатчик груза шестого разряда, а в пунктах, где его нет, — начальник станции или его заместитель. Невыполнение Технических условий может привести к опасным последствиям — смещению груза, выходу его за габарит и даже падению на путь.

Основные технические условия размещения и крепления грузов в крытых вагонах

Размещать и крепить грузы в крытых вагонах необходимо с учетом обеспечения безопасности движения поездов, производства маневровых и погрузочно-разгрузочных работ, полного использования грузоподъемности и вместимости вагонов, сохранности перевозимых грузов и подвижного состава.

Груз размещается в вагоне равномерно. Если невозможно обеспечить равномерное размещение грузов, то допускается смещение общего центра массы грузов в соответствии с требованиями Технических условий. При совместной погрузке в один вагон грузов разной массы, а также в различной упаковке, грузы большей массы и грузы в жесткой упаковке должны размещаться внизу, а грузы меньшей массы в мягкой, решетчатой, фанерной, картонной и тому подобной упаковке — наверху.

Запрещается совместная погрузка в один вагон таких грузов, которые по своим свойствам могут повредить или испортить другие грузы.

Грузы в крытом вагоне должны быть уложены от торцов к междверному пространству плотно, без зазоров в поперечном и продольном направлениях так, чтобы не было сдвига, падения, навалов на двери, потертости и повреждения их при перевозке. В междверном пространстве груз также укладывается плотно и без зазоров, а в целях исключения в процессе перевозки навала его на двери они должны быть ограждены щитами, брусками или досками толщиной не менее 40 мм в зависимости от груза и на всю высоту погрузки. Зазоры, в результате которых груз может сместиться, должны заполняться малоценными материалами (например, горбыль, обрезки древесины, картона, пенопласта, выбракованные резиновые покрышки и др.).

При погрузке в вагон тарно-штучных грузов должно обеспечиваться свободное открывание дверей для выгрузки с обеих сторон. Грузы в междверном пространстве должны быть уложены на расстоянии 250 мм от дверей. Если грузы, уложенные в междверном пространстве неустойчивы от поперечного сдвига, их необходимо закреплять упорами и распорными брусками, обвязками и другими приспособлениями. В Технических условиях размещения и крепления грузов в крытых вагонах рассматривается порядок размещения и крепления различных грузов (фанеры, листового и сортового металла, бочек, ящиков, бумаги в рулонах и др.). Грузовые места, относящиеся к одной отправке необходимо укладывать в вагоне так, чтоб была видна их маркировка. Грузовые места, имеющие маркировку в виде манипуляционных знаков и надписей, следует укладывать в вагоне согласно требованиям этой маркировки и таким образом, чтобы знаки (надписи) были видны.

Погрузка грузов в вагоны средствами перевозчика

К моменту подачи порожних вагонов под погрузку приемосдатчик определяет очередность и порядок погрузки, знакомит комплексную механизированную бригаду с порядком выполнения предстоящей работы. Расстановку вагонов под погрузку по участкам склада выполняет составитель поездов по указанию приемосдатчика. После расстановки вагонов приемосдатчик проверяет установленным на станции порядком наличие отметок о проведенном техническом осмотре вагонов, определяет пригодность их в коммерческом отношении для погрузки конкретного груза и дает указание бригадиру комплексной механизированной бригады приступить к погрузке.

После подачи и расстановки порожних вагонов с помощью дисплея по установленному макету приемосдатчик вводит в ЭВМ информацию о количестве, номерах и позициях, на которых размещены поданные на места погрузки порожние вагоны. ЭВМ составляет план погрузки вагонов, который состоит из планов комплектования грузов на каждый вагон, и расписание выполнения рейсов погрузочно-разгрузочными машинами. Приемосдатчику ЭВМ через дисплей выдается план комплектования грузов в форме вагонного листа.

В процессе погрузки в вагон приемосдатчик контролирует количество погруженного груза по данным компьютера. После окончания погрузки приемосдатчик при помощи дисплея по макету МЗ вводит информацию в память ЭВМ о погрузке груза в вагон.

В ходе погрузки приемосдатчик следит за правильностью укладки и крепления груза, не допуская разъединения грузовых мест в данной отправке. О предстоящей готовности вагонов к уборке приемосдатчик уведомляет маневрового диспетчера по телефону, радиосвязи и с помощью других передающих устройств.

По окончании погрузки механизаторы закрывают двери вагонов.

Приемосдатчик устанавливает запорно-пломбировочные устройства (ЗПУ) на вагон, а также заполняет Книгу пломбирования (форма ГУ-37) и Книгу приема грузов к отправлению (форма ГУ-34).

При составлении вагонного листа на повагонную отправку груза приемосдатчик вводит код номера вагона в ЭВМ и по его команде компьютер выдает на печать код отправки со всеми реквизитами, содержащимися в вагонном листе. Вагонный лист подписывается приемосдатчиком.

По местам погрузки, на которых отсутствуют печатающие устройства, оформление вагонных листов производится в товарной конторе.

Товарный кассир вызывает программу составления вагонного листа по номеру вагона, получает информацию, внесенную приемосдатчиком, проводит окончательную проверку данных по запросу, выдает вагонный лист на печать, который затем подписывается приемосдатчиком.

Погрузка повагонных отправок средствами грузоотправителей на местах общего пользования

О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, осуществляемую грузоотправителями, работники железнодорожных станций уведомляют грузоотправителей не позднее чем за два часа до подачи вагонов, контейнеров под погрузку (ст. 27 Устава). Для записи уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку на станции ведется Книга уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку формы

ГУ-2, ГУ-2-ВЦ (при наличии АРМ). Порядок уведомления устанавливает начальник станции (телефон, телеграф, телефонная почта и др.). В соглашении о форме уведомления грузоотправитель указывает лиц, ответственных за их прием. До начала погрузки приемосдатчик получает от грузоотправителя накладную, проверяет разрешение на ввоз и погрузку груза, записывает в памятку приемосдатчика на подачу и уборку (формы ГУ-45, ГУ-45а, ГУ-45-ВЦ) в числителе — номер вагона, в знаменателе — наименование груза, код железнодорожной администрации, принадлежность вагона, вид операции (ППР) и время ее выполнения. Памятка приемосдатчика на подачу составляется в 2-х экземплярах и подписывается приемосдатчиком и представителем грузоотправителя. Затем грузоотправитель приступает к погрузке груза в вагон из склада или непосредственно с автомобиля.

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

Загруженный вагон грузоотправитель предъявляет приемосдатчику железнодорожной станции, который принимает его по наружному осмотру с проверкой установленных грузоотправителем ЗПУ (если груз должен быть опломбирован) и

правильности размещения и крепления (если груз провозится в открытом подвижном составе). В этом случае грузоотправитель заполняет графу 1 оборотной стороны накладной и заверяет подписью с указанием должности, фамилии и инициалов. Об окончании погрузки грузоотправитель передает в товарную контору станции уведомление о завершении грузовой операции формы ГУ-2в-ВЦ.

Уведомление записывается в Книгу уведомлений о завершении грузовой операции формы ГУ-2а-ВЦ.

Время окончания погрузки приемосдатчик записывает в вагонном листе. На уборку вагонов составляется «Памятка приемосдатчика на уборку вагонов» в двух экземплярах, в которой проставляется время получения уведомления о завершении грузовой операции и время уборки вагона.

Памятка подписывается грузоотправителем (который сдает вагон) и приемосдатчиком железной дороги (который принимает груженный вагон). При незначительных объемах погрузки допускается оформление одной памятки подачи и уборки вагонов (одиночные вагоны, небольшие группы).

Накладная, вагонный лист, памятки приемосдатчика, акт общей формы на задержку грузовой операции по вине грузоотправителя (если он составляется в момент приемки или уборки вагонов в случае обнаружения коммерческой неисправности) пересылаются в товарную контору.

В товарной конторе на основании полученных документов и Книги уведомления о завершении грузовой операции составляется ведомость подачи и уборки вагонов формы ГУ-46 (ГУ-46-ВЦ при наличии АРМ) для расчета почасовой платы за пользование вагонами.