

Задание для студентов гр. ОП-3

Дисциплина МДК03

Преподаватель Денис И.А.

Почта для обратной связи: verbitskaya_i@mail.ru

Тел. 89244294401 – WhatsApp

Задание:

1. Составить конспект по теме «Операции, проводимые в пути следования грузов. Виды операций в пути следования. Прием и сдача вагонов и перевозочных документов в пути следования. Порядок выявления, устранения и оформления коммерческих неисправностей»

2. Ответить на вопросы по теме.

Операции в пути следования.

Основные положения по перевозке грузов и заключение договоров утверждаются приказом МПС России от 18.06.2006 №41 и применяется при перевозке грузов случаях, когда железнодорожная станция отправления (назначения) находится на территории РФ. В международном сообщении перевозка грузов производится в соответствии с международными договорами РФ.

В случаях если свойства груза или их состояние, либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, в соответствующих договорах у перевозчиков с грузоотправителями могут устанавливаться особые условия перевозок таких грузов и ответственность сторон за их перевозку и сохранность. При этом грузоотправитель перед заключением с перевозчиком договора перевозки груза должен согласовать данные условия с грузополучателем. При невозможности осуществления перевозок грузов перевозчику отправляется грузоотправителю мотивированный отказ.

Виды операций.

Для обеспечения безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов и своевременной доставки их по назначению в пути следования выполняется комплекс коммерческих операций. К ним относится приём и сдача вагонов на технических станциях, осмотр поездов и вагонов в коммерческом отношении, учёт передачи вагонов, контейнеров, экипировка рефрижераторных секций, обработка автономных рефрижераторных вагонов, водопой живности, сортировка мелких отправок и контейнеров, проверка положения негабаритных грузов при передаче их дорогам, перегрузка из вагонов одной колеи в вагоны другой, а так же на другой вид транспорта сдача и приём от других видов транспорта или от строящихся линий грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, или с участием строящихся железнодорожных линий, таможенный досмотр на пограничных станциях, оформление таможенного транзита, таможенных деклараций и др. На станциях формирования поездов или смены локомотивов груженные вагоны проверяют в коммерческом отношении.

К коммерческим операциям, выполняемых в пути следования, так же относится погрузка из одного вагона в другой, вследствие технических и коммерческих неисправностей, проверка и досылка груза, устранение коммерческих неисправностей, переадресовка и другая необходимость этих операций возникает вследствие нарушения Технических условий размещения и крепления грузов и правил перевозок, превышение установленных скоростей при маневрах, взаимоотношении поставщиков и потребителей продукции и др.

Приём и сдача вагонов и перевозочных документов по пути следования грузов.

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

При смене локомотивных бригад без смены локомотивов параллельно с техническим обслуживанием и техническим осмотром новая локомотивная бригада принимает локомотив и перевозочные документы непосредственно от прибывшей локомотивной бригады. Прием и сдачу локомотива и перевозочных документов удостоверяют подписями машинистов в обоих маршрутах с указанием времени оформления и передачи. В случае повреждения пакета или контрольного бланка оператор СТЦ обязан сличить документы с натурным листом, проверить их полноту, состояние и составить акт общей формы ГУ-23, в котором должен отразить характер обнаруженных неисправностей, а при недостатке документов — номер вагона, на который отсутствуют документы. Номер акта общей формы и дата его составления указываются в Книге сдачи документов (форма ДУ-40). Акт общей формы составляется в двух экземплярах, он подписывается дежурным по станции и оператором СТЦ, а при получении документов непосредственно от машиниста — также машинистом поездного локомотива. Акт общей формы служит основанием для составления коммерческого акта формы ГУ-22, составляемого при разъединении вагонов от документов и документов от вагонов.

Коммерческий осмотр транзитных поездов — важный элемент работы перевозчиков по обеспечению безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов. Коммерческой неисправностью считается такое состояние вагона или груза, которое может угрожать безопасности движения или сохранности грузов: повреждение или отсутствие запорно-пломбировочных устройств (если о них есть отметка в перевозочных документах), отсутствие сведений о ЗПУ в перевозочных документах и самих ЗПУ на вагонах и контейнерах, если в соответствии с Правилами перевозок они должны быть, неясные или неполные знаки на ЗПУ (если нельзя установить контрольные знаки), признаки хищения или утраты груза, пролом дверей, кузова вагонов или контейнеров, несоответствие контрольных знаков на ЗПУ с накладной и вагонным листом, если об этом не составлен акт общей формы о замене ЗПУ, просыпание грузов, возможность доступа к нему из-за повреждения кузова вагона, течь груза из кузова крытого вагона или котла цистерны через сливное устройство из-за него неплотного закрытия, наличие «колодцев» в вагонах, загруженных контейнерами, неправильно закрытые люки полувагонов (на одну задвижку), 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 в вагонах и контейнерах, расстройство погрузки в открытом подвижном составе (сдвиг и перекос груза, выход его за пределы концевой балки полувагонов и платформ более чем на 400 мм, развал штабелей и др.), отсутствие или повреждение крепления груза (излом стоек, подкладок, прокладок и распорных брусков, разрыв и ослабление растяжек и др.).

Перегрузка и проверка груза в пути.

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

О неисправности вагона составляют, кроме того, акт о техническом состоянии вагона (форма ГУ-106). В оригинале накладной и дорожной ведомости зачеркивается первоначальный номер вагона и другие сведения о нем, а затем, проставляются новые данные о вагоне, в который перегружен груз. Это исправление заверяется подписью работника станции, руководившего перегрузкой, и штампом станции. Составляют новый вагонный лист, а первоначальный прилагают к первому экземпляру коммерческого акта. Если последний не составляли, первоначальный вагонный лист остаётся на станции перегрузки и на нем делают отметку о причине ее и указывают номер вагона, в который перегружен груз.

Перегружают на специально выделенных путях станции по правилам, установленным для переработки данного груза. Под перегрузку обычно подают вагоны однотипные с перегружаемым, одинаковой с ним грузоподъемности и полезным объемом кузова, чтобы после перегрузки не было остатка и не возникла необходимость в досылке груза. При перегрузке из вагонов широкой колеи в вагоны узкой колеи грузов, следующим по документам, составленным на весь путь следования, в накладной и дорожной ведомости также зачеркивается номер и другие данные о вагоне широкой колеи, а в верхней части указываются номера всех вагонов узкой колеи, в которые погружен груз. Другие данные о вагонах узкой колеи не указываются. Массу, количество мест и состояние груза в пути следования проверяют при отсутствии или неисправности ЗПУ на вагонах или контейнерах, загруженных тарно-штучными грузами.

Грузы, перевозимые навалом или насыпью, проверяются по наружному осмотру. Если обнаружены признаки перегруза сверх грузоподъемности указанной на трафарете, то вагон взвешивают на вагонных весах. Масса наливных грузов в пути следования не проверяется. Скоропортящиеся грузы, перевозимые с охлаждением, отоплением или утеплением, а также в крытых вагонах с открытыми люками, проверяются только по наружному осмотру без выгрузки их из вагонов. Запрещается грузить в вагон грузы разных наименований, если их совместная перевозка может привести к порче этих грузов. Результаты проверки груза в пути следования оформляют актом общей формы, если Правилами не предусмотрено составление коммерческого акта.

Переадресовка груза

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

переадресовкой грузов, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем, по инициативе которых осуществляется переадресовка, в соответствии с договором. Заявление о переадресовке перевозимого груза подается в письменном виде (в том числе по факсу, телетайпу и телеграфу) грузоотправителем или грузополучателем в адрес руководителя, разрешающего переадресовку. В заявлении о переадресовке груза указывается номер вагона или контейнера, номер накладной, наименование груза, масса груза, наименование грузоотправителя и его код, наименование первоначального грузополучателя и его код, наименование станции отправления и ее код, наименование станции первоначального назначения и ее код, наименование нового грузополучателя и его код. Заявление о переадресовке груза подписывается руководителем организации, заявляющей о переадресовке, и заверяется печатью.

К заявлению на переадресовку должно быть приложено согласие нового грузополучателя на прием груза.

Переадресовка осуществляется перевозчиком по согласованию с владельцами инфраструктур, в зонах деятельности которых проводится переадресовка. Перечень подразделений перевозчика и его уполномоченных лиц, в функции которых входит принятие решений по переадресовке и ее оформление, устанавливается перевозчиком. Перечень подразделений владельца инфраструктуры и его уполномоченных лиц, в функции которых входит согласование переадресовки, устанавливается владельцем инфраструктуры.

Перевозчик регистрирует у себя поступившее заявление на переадресовку, рассматривает его и согласовывает с владельцем инфраструктуры. По итогам рассмотрения и согласования перевозчик принимает решение в течение не более двух суток об осуществлении переадресовки либо об отказе в ее осуществлении. Порядок передачи разрешений на переадресовку структурным подразделениям перевозчика, в том числе уполномоченным представителям на станции, на которой осуществляется переадресовка, устанавливается перевозчиком. Переадресовка грузов может производиться на станции назначения или в пути следования. Переадресовка грузов в пути следования осуществляется по первоначальным перевозочным документам. Переадресовка грузов в прямом сообщении на станции назначения осуществляется по новым перевозочным документам за исключением негабаритных грузов и грузов, перевозка которых не предусмотрена техническими условиями погрузки и крепления грузов.

В Правилах переадресовки грузов на железнодорожном транспорте предусмотрен порядок переадресовки грузов в прямых и в непрямых международных сообщениях, переадресовка порожних собственных или арендованных вагонов, грузов с признаками порчи, повреждения, недостачи и др.

Переадресовка грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, перевозимых в контейнерах и мелкими отправками, производится уполномоченным представителем перевозчика на станции назначения по письменному заявлению грузополучателя. При оформлении переадресовки заявитель обязан произвести расчеты за перевозку по первоначальным документам, внести все платежи по новым перевозочным документам. Переадресовка отдельных вагонов, следующих в составе маршрутной или групповой отправки, допускается только на станциях назначения с оформлением перевозки по новым перевозочным документам.

Переадресовка груза, находящегося под таможенным контролем, проводится при наличии согласия таможенного органа. В случае, если перевозка груза угрожает здоровью

и жизни людей, безопасности движения, экологической безопасности, переадресовка таких грузов проводится без согласования с соответствующим таможенным органом, грузоотправителем, грузополучателем с последующим незамедлительным их уведомлением.

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

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

За время простоя вагонов, контейнеров в ожидании переадресовке по независящим от перевозчика и владельца инфраструктуры обстоятельствам, грузоотправителем, грузополучателем вносится плата за пользование вагонами, контейнерами по договору, если другое не предусмотрено законодательством Российской Федерации. Переадресовка грузов, в прямом смешанном сообщении, производится в порядке установленных Правил перевозок грузов.

Досылка груза и её оформление

Досылкой считается досылаемая по назначению часть груза, не отправленная по какой-либо причине в одном вагоне с основной партией груза, перевозимого по одному перевозочному документу. Досылки возникают при перегрузке вагонов, если невозможно загрузить в один вагон всю партию груза из-за недостаточной его грузоподъемности или вместимости, при обнаружении грузов без документов или части груза, ошибочно не отправленной с основной партией, при обнаружении в порту (пристани) перевалки после отгрузки всей партии остатка груза, в случае отцепки в пути следования вагона (группы вагонов) от маршрутной или групповой отправки вследствие его (их) неисправности и др. Если груз по основной отправке из-за неместимости в вагон полностью не погружен, на оставшуюся часть груза составляется досылочная дорожная ведомость. В графе дорожной ведомости «Наименование груза» указывается «Досылается к основной отправке ...№... согласно коммерческому акту № для выдачи получателю». Факт недогруза основной отправки оформляется коммерческим актом, второй экземпляр которого прикладывается к основным перевозочным документам.

Груз, прибывший на станцию назначения по основной отправке с недогрузом, который оформлен коммерческим актом, выдается на общем основании. Коммерческий акт регистрируется и выдается грузополучателю. Прибывшая на станцию назначения досылка выдается под расписку в досылочной дорожной ведомости по предъявлению грузополучателем коммерческого акта и основной накладной, на оборотной стороне которой станция делает отметку о выдаче недостающего груза. В случае прибытия груза по

досылочным перевозочным документам ранее прибытия груза по основным перевозочным документам выдача прибывшей части груза производится под расписку грузополучателя в досылочной дорожной ведомости. Кроме того, грузополучатель выдает станции справку в том, что полученная часть груза им будет зачтена в счет основной отправки. В случае прибытия по досылочным перевозочным документам всего груза (согласно квитанции о приеме груза) станция на основании данной квитанции составляет копии накладной и дорожной ведомости (взамен утраченных) и оформляет выдачу груза в установленном порядке. При обнаружении бездокументного груза станцией принимаются срочные меры к установлению принадлежности груза и досылке по назначению. При этом составляется коммерческий акт. После установления принадлежности бездокументного груза и адреса грузополучателя производится соответствующая отметка в коммерческом акте и оформляется его досылка.

Досылка отдельных мест или части груза, оказавшегося без документов, проводится по дорожной ведомости. Досылка всего груза, оказавшегося без документов, производится по полным перевозочным документам. В этих случаях в качестве грузоотправителя в перевозочных документах указывается начальник станции, осуществляющей досылку, а грузополучателем — начальник станции назначения. К дорожной ведомости прилагается копия коммерческого акта. На станции назначения выдача грузов производится по досылочной дорожной ведомости.

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

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

Передача груза между подразделениями перевозчика.

Для разграничения ответственности между подразделениями перевозчика за сохранность и своевременную доставку грузов, определение балансового наличия грузовых вагонов и контейнеров на сети в целом, а также для определения уровня выполнения заданных норм передачи поездов, грузовых вагонов и контейнеров на станциях передачи осуществляется передача груженых крытых вагонов, грузов, следующих в открытом подвижном составе и перевозочных документов, а также учет перехода поездов, грузовых вагонов и контейнеров. Перечень станций передачи устанавливается перевозчиком. Основным документом по учету перехода поездов, груженых вагонов и контейнеров являются телеграммы, натурные листы поезда (ТГНЛ), данные которых передаются по каналам связи в ИВЦ подразделения перевозчика в виде специальных сообщений. В ИВЦ по каждому стыковому пункту составляется Отчет о переходе поездов, грузовых вагонов и контейнеров формы ДО-1. Формирование отчета осуществляется через систему ДИСПАРК (автоматизированную систему пономерного учета, контроля, дислокации,

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

Для контроля за правильностью учета перехода вагонов и контейнеров ИВЦ дороги по окончании учетного периода выдают пунктам перехода оперативные справки взамен ручного журнала учета перехода вагонов и контейнеров. Эти справки на стыковых пунктах подшиваются и хранятся в делах станции и служат для документального подтверждения фактической передачи поездов, вагонов и контейнеров.

Работники СТЦ проверяют при отправлении и прибытии каждый поезд как в отношении правильности записи и подсчета числа и рода вагонов и контейнеров, так и в отношении точного учета в натурном листе поезда времени их перехода. Операторы СТЦ тщательно следят за тем, чтобы на все груженные вагоны были документы (накладные, дорожные ведомости и вагонные листы), а также все требуемые Правилами приложения к перевозочным документам. В случае обнаружения расхождения данных ТГНЛ с результатами натурной проверки состава, осуществляется корректировка данных натурального листа. Результаты сверки и корректировки сообщением 09 передаются в АСОУП.

При передаче груженных вагонов работники СТЦ на всех дорожных ведомостях проставляют календарный штамп станции. Штампели должны иметь ясный оттиск и проставляться на оборотной стороне дорожной ведомости в специально предусмотренных клетках и в строго последовательном порядке их номеров. По календарным штампелям устанавливают фактический путь следования груза.

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

Сохранность груза.

В процессе перевозки грузов может возникнуть утрата, порча, недостача, хищение или порча груза принятого к перевозке дорогой, происшедшие до выдачи его грузополучателю. Основной признак несохранности – количественная недостача против данных, указанных в накладной, или поломки, повреждения и другие признаки понижения качества груза или полной его не пригодности и использованию по назначению. Главные причины несохранности перевозок – различные нарушения технологии и правил выполнения коммерческих операций, приводящие к утрате или порче груза, а так же плохая организация его охраны, что приводит к хищениям.

Основные виды несохранности перевозимых грузов следующие: хищение, недостача мест и веса груза, утрата, порча или повреждение. Каждая несохранная перевозка должна быть оформлена, причины её расследуются в специально установленные сроки. По результатам расследования принимают соответствующие меры. Важнейшее условие обеспечение полной сохранности грузов – точное выполнение требований Устава железных дорог РФ и правил перевозок. Ликвидации потерь способствуют механизация погрузочно-разгрузочных работ и правильный выбор подвижного состава.

Хищение – основная причина.

Сохранность груза – один из самых значимых критерий в перевозочном процессе. Такой вывод следует из результатов опроса среди клиентов железнодорожного транспорта в сфере грузовых перевозок, проведённого на сайте ОАО «РЖД» в конце 2007 года. 28% респондентов поставили этот аспект взаимодействия с железной дорогой на 1 место. Клиенты железных дорог отмечают, что в целом в последние годы картина сохранности грузов очевидно улучшилась.

Самым тяжёлым в этом отношении на железных дорогах России называют середину 90-х годов, когда случаи хищения грузов и спецоборудования с подвижного состава приобрели массовый характер. Отмечается, что среди наиболее часто расхищаемых грузов были продукты питания, товары народного потребления, а так же навесное оборудование транспортных средств, содержащее цветные металлы.

Учитывая кризисность ситуации, МПС и МВД России были вынуждены принять срочные меры по её исправлению. В частности, были внесены определённые изменения в систему пломбирования железнодорожных вагонов и контейнеров, которые предусматривали использование силовых запорно-пломбировочных устройств с контрольными заводскими знаками. Массовое внедрение таких ЗПУ значительно снизило убытки от несохранных перевозок.

Сегодня, по мнению грузоотправителей, тенденция такова: если уровень хищения грузов как таковых заметно уменьшился, то с пропажей деталей вагонов в пути следования приходится сталкиваться регулярно. Особенно этот вопрос волнует грузовладельцев, имеющих собственный подвижной состав. Отмечается, что эффективного метода борьбы с этим явлением пока никто из них не придумал.

Одной из главных причин несохранности перевозок были и остаются хищения: их доля, по данным компании, постоянно увеличивается и на данный момент составляет наиболее значительную часть убытков – около 60%. По данным ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации», если в 2005 году было совершено всего 198 краж охраняемых и не охраняемых грузов, то за 11 месяцев 2006-го этот показатель вырос до 667-ми.

Что касается предпочтений грабителей, то в последнее время наблюдается динамика увеличения краж нефти и нефтепродуктов, металла и металлопродукции. Потери от хищений нефтепродуктов за период с 2004 по 2006 год составили более половины всей суммы ущерба от несохранности перевозок, металла и металлопродукции – более 25%. В ОАО «РЖД» констатируют, что положение дел по обеспечению сохранности перевозимых грузов удовлетворительным назвать никак нельзя.

Профилактические мероприятия в наше время.

Среди условий, которые влияют на обеспечение сохранности перевозимых грузов, клиенты железнодорожного транспорта называют наиболее существенными состояние нормативно-правовой базы, выполнение профилактических мероприятий, соблюдение технологии перевозочного процесса, техническую исправность вагонов и контейнеров, уровень информационных технологий, а так же тесное взаимодействие с органами внутренних дел на транспорте.

Стоит признать, что железнодорожники за последние годы предприняли не мало усилий, что бы улучшить ситуацию с обеспечением сохранности грузов. В частности, одним из активных направлений деятельности стало развитие и внедрение соответствующих технических средств, позволяющих выявлять недогрузки в вагонах против массы, указанной в перевозочных документах. Это, например, электронные вагонные весы с автоматической регистрацией результатов взвешивания, которые

позволяют своевременно выявлять умышленные искажения сведений в транспортной железнодорожной накладной.

Чтобы повысить эффективность работы специализированных пунктов коммерческого осмотра (ПКО) — основного подразделения, обеспечивающего контроль за сохранностью перевозимых грузов — на сети с 1995 года внедряется автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ). Она имеет несколько подсистем контроля: автоматического весового, идентификации состояния и целостности запорно-пломбировочных устройств. АСКО ПВ позволяет своевременно выявить несохранную перевозку благодаря возможности создания электронного архива по коммерческим неисправностям. Сюда входит и фотографическое изображение, которое может сыграть незаменимую роль при расследовании обстоятельств несохранной перевозки. Благодаря АСКО ПВ повышается и эффективность работы приемщиков поездов, которые иногда не в состоянии произвести качественный осмотр полувагонов из-за наличия контактной сети.

Чтобы более эффективно контролировать полноту налива в цистернах (а соответственно, и выявлять случаи умышленного сокрытия их недолива), на железных дорогах начато внедрение тепловизоров — комплексов дистанционного контроля загрузки вагонов. Они позволяют также с большой долей вероятности определить место хищения груза.

Большое внимание уделяется сегодня вопросу условий перевозки металла в открытом подвижном составе. Рассматриваются различные возможности обеспечения его сохранности: в их числе изменение грузоотправителями технологий погрузки и крепления грузов, пересмотр ГОСТов и Технических условий в части условий транспортировки. В компании сегодня рассматривают предложения железных дорог О ТОМ, чтобы на верхнее изделие каждого штабеля грузоотправителями обязательно наносится предохранительная маркировка.

Так же на железных дорогах выявляются наиболее опасные в плане хищений участки — с тем, чтобы организовать на них пропуск поездов без остановок под диспетчерским контролем.

Большие надежды железнодорожники связывают с электронными запорно-пломбировочными устройствами, опытные образцы которых уже созданы. В 2005 году был разработан, изготовлен и испытан макетный образец новой конструкции электронно-механического запирающего узла для перевозки светлых нефтепродуктов. В отличие от неприменяемых в настоящее время, устройство представляет собой неразъемную конструкцию, которая устанавливается стационарно на крышке люка цистерны и позволяет увеличить надежность защиты.

Вопросы.

1. Какие операции производят в пути следования грузов?
2. Какой документ составляется при обнаружении коммерческой неисправности?
3. На основании какой статьи устава ж.д. производится переадресовка грузов?
4. Назовите несколько подсистем контроля АСКОПВ.