**Содержание**

Содержание

Введение

1 Характеристика перевозимых грузов

1.1 Общее положение

2 Классификация подвижного состава

2.1 Общее положение

3 Операция по оформлению приёма груза на станцию отправления

3.1 комплект перевозочных документов

3.2 оформление вагонного листа

3.3 подготовка груза к перевозке

3.4 погрузка и размещение на подвижной состав

3.5 определение массы груза

4 Операция в пути следования

4.1 Коммерческий и технический осмотр

4.2 Рассылка и переадресовка

5 Операция по прибытию груза на станцию назначения

5.1 информация о прибытии груза

5.2 Раскредитование документов и окончательный расчёт за перевозку

5.3 выгрузка выдача груза грузополучателю

5.4 очистка, промывка подвижного состава

6 Охрана труда

6.1 Общее положение

6.2 Прием дежурства

6.3 Меры безопасности при нахождении на путях

Заключение

Используемая литература

**Введение**

Железные дороги являются важнейшим видом транспорта для нашей страны. На их долю приходится более половины общего грузооборота страны. Железные дороги имеют важную роль не только при перевозках внутри страны, но и в развитии связей с зарубежными партнерами. Если сравнивать железнодорожный транспорт с другими видами транспорта, то он имеет ряд преимуществ:

* регулярность в работе, независимо от времени года, суток и условий погоды;
* неограниченная дальность и достаточно высокая скорость перевозок;
* способность перевозить самые различные грузы и выполнять массовые перевозки пассажиров и грузов;
* возможность прокладки железных дорог в любом направлении и в любой регион страны.

Основной задачей стоящей перед железнодорожным транспортом является своевременное и наиболее полной удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозках по доставке грузов от сферы производства к сфере потребления.

Важное место в эксплуатационной деятельности железнодорожного транспорта занимает грузовая и коммерческая работа, которая включает в себя комплекс вопросов, связанных с перевозочным процессом, главным образом с его начальными и конечными операциями – погрузкой и выгрузкой, с организацией прогрессивных видов перевозок – контейнерных и маршрутных.

Главным критерием оценки перевозочного процесса должны быть степень удовлетворения требований клиента и экономическая эффективность.

Крупные резервы сокращения эксплуатационных расходов кроются в улучшении качественных показателей использования подвижного состава, а эффективность в управлении издержками можно достигнуть путем создания информационной системы, своевременно обеспечивающей управленческий аппарат необходимой и достоверной информацией о расходах.

В этих условиях особенно актуальным становится вопрос разработки новой технологии грузовой и коммерческой работы на базе внедрения АРМ. В дипломном проекте рассмотрен вопрос внедрения АРМ маневрового диспетчера.

**1 Характеристика перевозимых грузов**

**1.1 Общее положение**

железная дорога состав путь

Единицы техники размещают как на одиночных вагонах, так и на сцепах

Техническими условиями устанавливаются способы размещения и крепления на платформах и в полувагонах машин на колесном ходу, автомобилей, тракторов, прицепов, полуприцепов — и другой техники с обрезиненными и стальными колесами, имеющих:

- вес Q отдельных единицы техники не должна превышать:

* с обрезиненными колесами при наличии исправной тормозной системы — 24 т, при ее отсутствии — 7т;
* со стальными колесами при наличии исправной тормозной системы — 15 т, при ее отсутствии — 5т;

- наветренная поверхность каждой единицы техники, размещенной в вагоне, не должна превышать 3 м2 на 1 т ее массы;

- расстояние **Lmin** от плоскости, проведенной через центр тяжести единицы техники параллельно поперечной плоскости симметрии вагона, до ближайшей точки опирания единицы техники должно быть не менее высоты ее центра тяжести от пола вагона **hцт**, т. е. при **L2>L1 и L1>*h*цт**;

-расстояние В**min**от плоскости, проведенной через центр тяжести единицы техники параллельно продольной плоскости симметрии вагона, до ближайшей точки опирания единицы техники должно быть не менее 80% высоты ее центра тяжести от пола вагона ***h*цт, т. е. при *B*2*>B*1и B1>0,8*h*цт;**

высота общего центра тяжести груза над полом платформы должна быть не более 1,7 м при суммарной массе единиц техники до 40 т включительно, не более 1,5 м при суммарной массе единиц техники более 40 т.

Единицы техники размещают как на одиночных вагонах, так и на сцепах

В зависимости от массы, размеров и других конструктивных особенностей единиц техники их размещают горизонтально в один-два ряда по ширине вагона и в один-два яруса по высоте, шасси грузовых автомобилей могут размещать наклонным способом.

Если ширина единицы техники превышает ширину пола платформы, боковые борта платформы опускают и каждую опущенную секцию закрепляют в соответствии с требованиями главы 1 настоящих ТУ

При установке нескольких единиц техники в наклонном или горизонтальном положении между ними должны быть оставлены зазоры не менее 270 мм со стороны единицы техники, находящейся над сцеплением и не закрепленной на вагоне от продольного перемещения, и не менее 50 мм — во всех остальных случаях.

Не допускается размещение автокранов, экскаваторов, легковых автомобилей, грузовых автомобилей, укомплектованных специальным ценным оборудованием, над местом сцепления вагонов.Единицу техники с металлическими колесами без гребней или с обрезиненными колесами при размещении на платформы устанавливают непосредственно на пол.

Задние борта единиц техники, за исключением установленных последними, должны быть открыты и закреплены имеющимися на них специальными цепями или проволокой. Размещение и крепление единиц техники в наклонном положении в вагоне или сцепе из них производят в зависимости от конструктивных особенностей таких единиц техники.

**2 Классификация подвижного состава**

**2.1 Общее положение**

2.1.1. Платформы предназначены для перевозки длинномерных грузов, металлоконструкций, контейнеров, колесной и гусеничной техники, пакетированных грузов и некоторых сыпучих грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков. К универсальным платформам относятся четырехосные платформы с боковыми бортами, шарнирно связанными с рамой и могущими откидываться вниз до вертикального положения при перевозке грузов, ширина которых больше ширины платформы, а также с торцевыми бортами, которые в открытом положении ложатся горизонтально на кронштейны концевых (лобовых) балок рамы платформы. Высота торцевых бортов (400 мм) выбрана из такого расчета, чтобы при откинутых в горизонтальное положение бортов у двух сцепленных платформ и сжатых поглощающих аппаратах автосцепок обеспечивалось расстояние, достаточное для размещения человека между платформами. В горизонтальном положении торцевые борта сцепленных платформ образуют мостик для проезда самоходом при погрузке на платформы колесной и гусеничной техники. Борта кроме усилий от распора сыпучих грузов в восприятии действующих на платформу эксплуатационных нагрузок участия не принимают, поэтому платформа имеет мощную раму, способную нести на себе все виды эксплуатационных нагрузок. Основные технические характеристики платформ приведены в табл. 1.

2.1.2.Платформа модели 13-4012 постройки Днепродзержинского вагоностроительного завода (Украина) предназначена для эксплуатации на железных дорогах России и других стран СНГ, а также на западноевропейских железных дорогах шириной колеи 1435 мм.

Платформа имеет комбинированный настил пола: металлический шириной 1200 мм в средней части и деревянный из коротких досок *6* толщиной 55 мм с армировкой по бокам П-образными и Г-образными гнутыми элементами. На боковых продольных двутавровых балках *2* равного сопротивлению изгибу укреплены лесные скобы, кронштейны шарниров и упоры *3* клиновых запоров продольных бортов 7.

**Таб. 1.**

**Технические характеристики универсальных платформ**

|  |  |
| --- | --- |
| Показатели. | Модели |
| 13-4012 | 13-401 | 13-491 |
| Грузоподъемность, т | 71 | 70 | 73 |
| Масса тары, т | 21,4 | 21 | 21 |
| Площадь пола, м" | 36,8 | 36,8 | 50,8 |
| База платформы, м | 9,72 | 9,72 | 14,4 |
| Длина, м: |  |  |  |
| по осям сцепления автосцепок | 14,62 | 14,62 | 19,62 |
| по концевым балкам рамы | 13,4 | 13,4 | 18,4 |
| внутри кузова | 13,3 | 13,3 | 18,3 |
| Ширина, м: |  |  |  |
| максимальная | 3,15 | 3,14 | 3,06 |
| внутри кузова | 2,17 | 2,17 | 2,87 |
| Высота от уровня головок рельсов, м: |  |  |  |
| максимальная | 1,81 | 1,81 | 1,81 |
| до уровня пола | 1,32 | 1,3 | 1,3 |
| Коэффициент тары | 0,3 | 0,3 | 0,4 |
| Удельная площадь пола, м2/т | 0,518 | 0,52 | 0,8 |
| Осевая нагрузка, кН | 2,28 | 2,28 | 2,45 |
| Погонная нагрузка, кН/м | 63,2 | 62 | 51 |
| Габарит по ГОСТ 9238-83 | 0-ВМ | 0-ВМ | 1-ВМ |
| Конструкционная скорость, км/ч | 120 | 120 | 120 |

2.1.3. Универсальная платформа модели 13-401 отличается от модели 13-4012 конструкцией рамы и настилом пола. Хребтовая балка состоит из двух двутавров № 60В, а не из двух двутавров № 70, пол полностью сделан из досок толщиной 55 мм и не покрыт металлическим листом в средней части. Все вспомогательные продольные и поперечные балки одинаковой высоты по длине изготовлены из двутавра № 10, а раскосы консольной части рамы — из двутавра № 12.

2.1.4.Анализ технико-экономических показателей и конструкций универсальных платформ показывает, что их грузоподъемность в течение последних лет постройки увеличилась с 62 т до 71 т, а линейные размеры и погрузочная площадь пола при этом остались практически неизменными. В результате этого уменьшилась удельная площадь пола, приходящаяся на тонну грузоподъемности платформы, упала средняя статическая нагрузка платформы и снизилась эффективность платформ в эксплуатации. Платформы совершенствуются в основном путем повышения грузоподъемности, прочности и надежности конструкций.

**3 Операция по оформлению приёма груза на станцию отправления**

**3.1 Комплект перевозочных документов**

3.1.1. Перевозочный документ – транспортная железнодорожная накладная – состоит из четырех листов:

Лист 1 – оригинал накладной (выдается перевозчиком грузополучателю);

Лист 2 – дорожная ведомость (составляется в необходимом количестве экземпляров, предусмотренных Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, - для перевозчика и участников перевозочного процесса, в том числе не менее двух дополнительных экземпляров для каждой участвующей в перевозке грузов инфраструктуры: один экземпляр – для входной железнодорожной станции, находящейся в данной инфраструктуре, второй – для выходной станции из инфраструктуры);

Лист 3 – корешок дорожной ведомости (остаётся у перевозчика);

Лист 4 квитанция о приёме груза (остаётся у грузоотправителя).

Перевозки грузов повагонными, мелкими отправками, а так же порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, оформляются одной из следующих фирм:

* Лист 1 – на бланке формы ГУ-27, листы 2, 3, 4 – Машино печатной формы ГУ-29у-ВЦ. Лист 1 заполняется грузоотправителем и передаётся перевозчику для дальнейшего заполнения. Листы 2, 3, 4 заполняются перевозчиком компьютерным способом на основании листа 1.
* Листы 1, 2, 3, 4 – на бланках формы ГУ-29-О. Листы 1, 2, 3, 4 накладной заполняются грузоотправителем и передаются перевозчику для дальнейшего оформления. Форма листов 1, 2, 3, 4 накладной позволяет с помощью копировальной бумаги производить заполнение идентично расположенных граф.
* Лист 1 – машинопечатной формой ГУ-27у-ВЦ, листы 2, 3, 4 – машинопечатной Фомой ГУ-29у-ВЦ. Лист 1 заполняется грузоотправителем компьютерным способом и передаётся перевозчику для дальнейшего оформления, а также для формирования компьютерным способом на его основе листов 2, 3, 4 накладной.

3.1.2.Формы перевозочных документов и особенности их заполнения при перевозке грузов, а также не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров маршрутными или групповыми отправками приведены в Правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом группами вагонов по одной накладной, утвержденных в установленном порядке.

Формы перевозочных документов и особенности их заполнения при перевозке грузов в контейнерах, а также не принадлежащих перевозчику порожних контейнеров приведены в Правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом в универсальных контейнерах и Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом в специализированных контейнерах, разработанных в установленном порядке.

3.1.3. Формы перевозочных документов и порядок их оформления при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются в соответствии с Правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении, разработанных в установленном порядке.

Лист 1 накладной на бланке формы ГУ-27 и листы 1, 2, 3, 4 накладной на бланках формы ГУ-29-О изготавливаются типографским или компьютерным способом и печатаются шрифтом чёрного цвета на бумаге формата А4.

Лист 1 накладной формы ГУ-27у-ВЦ и листы 2, 3, 4 накладной формы ГУ-29у-ВЦ изготавливаются компьютерным способом и печатаются шрифтом черного цвета на бумаге формата А4 или рулонной.

Листы 1, 2, 3, 4 накладной заполняются машинописным, в том числе компьютерным, способом. Отдельные сведения могут указываться в виде штемпелей.

3.1.4. Графы, обведенные рамками в листах накладной на бланках, заполняются перевозчиками

Подчистки и помарки в перевозочных документах не допускаются. При необходимости изменения сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель заполняет новый бланк документа. Внесенные в перевозочный документ перевозчиком изменения и дополнения сведений заверяются подписью и строчным штемпелем этого перевозчика.

Порядок обеспечения перевозчиком грузоотправителя бланками перевозочных документов определяется соглашение сторон.

Оформление перевозочных документов в электроном виде – электронная транспортная железнодорожная накладная – производится:

* Грузоотправителем и перевозчиком при наличии договора об электроном обмене данными или обмене электронными документами между грузоотправителем перевозчиком;
* Перевозчиком при перевозке груза в сопровождении электронной накладной;
* Грузополучателем и перевозчиком при наличии договора об электроном обмене документами между грузополучателем и перевозчиком.

3.1.5. При перевозке грузов, оформленных перевозочными документов в бумажном виде, оригинал накладной вместе с дорожной ведомостью следует с грузом до станции назначения. Оригинал накладной выдаётся грузоотправителю под роспись в дорожной ведомости. Квитанция о приёме груза выдаётся грузополучателю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости При наличии договора об электроном обмене документов между перевозчиком и грузоотправителем грузоотправителю выдаётся электронная квитанция о приёме груза, подписанная электронной цифровой подписью перевозчика. Подтверждением получения грузоотправителем от перевозки электронной квитанции о приёме груза является электронный корешок дорожной ведомости, подписанный ЭЦП грузоотправителя. Корешок дорожной ведомости остаётся у перевозчика на станции отправления.

3.1.6. Перевозчика груза по электронной накладной осуществляется в сопровождении электронной накладной без перевозочных документов в бумажном виде. При наличии договора об электроном обмене документами между перевозчиком и грузополучателем перевозчиком на станции назначения выдаётся грузополучателю электронный оригинал накладной, подписанный ЭЦП перевозчика. Подтверждением получения грузополучателем перевозчика электронного оригинала накладной является электронная дорожная ведомость, подписанная ЭЦП грузополучателя. При отсутствия договора об обмене электронными документами между перевозчиком и грузополучателем перевозчиком на станции назначения выдаётся грузополучателю оригинал накладной по форме ГУ-27у-ВЦ, заверенный в порядке, установленном в пункте 5 настоящих Правил, под роспись в дорожной ведомости формы ГУ-29у-ВЦ.

Не допускается оформление одной накладной перевозок:

Грузов, которые по своим свойствам не допускаются к совместной

* перевозке в одном вагоне;
* Грузов, требующих при перевозке соблюдения особых мер предосторожности, с грузами, которые натребуют таких мер;
* Грузов, требующих соблюдения санитарных, ветеринарных иных особых норм и правил, с грузами, не требующими соблюдения таких норм и правил.

3.1.7. Перевозка грузов (за исключением транзитных), следующих через порты Российской Федерации в непрямом международном сообщении, оформляется перевозочными документами, предусмотренными пунктами 1.3-1.6 настоящих Правил.

Перевозчик по просьбе грузоотправителя может составлять за него накладную в соответствии договором. В этом случае правильность внесенных в накладную сведений удостоверяется подписью грузоотправителя.

В соответствии со статьей 27 Устава перевозчик имеет право проверять достоверность массы грузов и других сведений, указанных грузоотправителями в накладных.

3.1.8. Перевозочные документы наряду с текстовой информацией содержат её кодированную информацию. Места для кодированной информации предусмотрены в соответствующих местах перевозочных документов.

3.1.9. Порядок кодирования содержащихся в перевозочных документах информации устанавливается МПС России.

Перечень уполномоченных лиц перевозчика, в обязанности которых входит заполнения соответствующих граф накладной на станциях отправления, назначения и в пути следования, устанавливается перевозчиком.

**3.2 Оформление вагонного листа**

3.2.1. На каждый загруженный вагон приемосдатчик составляет вагонный лист, как и накладная, вагонный лист является носителем первичной кодированной информации для необходимости составлении перевозочного документа на состав поезда.

3.2.2. Для каждого вида отправления определена форма вагонного листа, содержащие сведения характерные для данного вида отправок: повагоная – ГУ-38а; маршрутной – ГУ-38б; полотонажной – ГУ-38с; контейнерной – Гу38-

3.2.3. В верхней части каждой формы бланка вагонного листа напечатана таблица «коды для натурного листа». Кроме того в верхней части вагонного листа указывается восьмизначный номер вагона, наименование станции составляющая вагонный лист. Число, месяц и год его составления. Отдельно указывается сведения о ЗПУ, грузоотправителя и перевозчика.

3.2.3. В форме отдельной таблицы заполняются сведения с груза: номер отправки, станция отправления и назначения, грузополучатель, тара, число мест, род упаковки, номер вагона в который перегружен груз.

В вагоном листе отмечают время подачи вагона под погрузку – выгрузка и

окончательный этап работ.

Вагонный лист составляют в одном экземпляре, а при погрузке в сборных вагонах в двух или трёх экземплярах. По окончанию выгрузки вагонные листы хранят, подобранными по дням выгрузки.

**3.3 Подготовка груза к перевозке**

3.3.1.Перед погрузкой пол вагона, опорные поверхности груза, подкладок, упорных и распорных брусков, а также поверхности груза в местах контакта с обвязками и растяжками должны быть дополнительно очищены отправителем от снега, льда и грязи. В зимнее время грузоотправитель должен посыпать пол вагона и поверхности подкладок в местах опирания груза тонким слоем

(1—2 мм) чистого сухого песка.

У колесных, гусеничных и других машин, оборудованных тормозами, проверить надежность тормозной системы, и после погрузки затормозить машину так, чтобы не могло произойти самооттормаживания.

3.3.2. Наличие топлива в баках не должно превышать для легковых автомобилей, колесных тракторов малой и средней мощности, автомобилей грузоподъемностью до 5 т 10 л; для автомобилей грузоподъемностью свыше 5 т, гусеничных тракторов и тяжелых дорожных машин — 15 л;

застопорить фиксаторами и закрепить все подвижные и поворотные части машин и оборудования способом, исключающим перемещения их в продольном и поперечном направлениях и разворот;

снять и упаковать или защитить упаковочным материалом все бьющиеся и легкоснимаемые части груза, а также незащищенные бензо- и электромоторы;

при погрузке и выгрузке автомобилей, тракторов и других колесных и тяжеловесных грузов применять переносные мостики и другие приспособления, предохраняющие от повреждения борта платформ. При подаче под погрузку и выгрузку к высоким рампам борта платформы должны быть опущены, а после окончания погрузки или выгрузки — подняты и закреплены.

**3.4 Погрузка и размещение на подвижной состав**

3.4.1. В соответствии с правилами, прием к перевозке груза мелкими отправками (коме продовольственных и промышленных товаров народного потребления и домашних вещей) планируют с мест общего и необщего

пользования по развернутым планам перевозок и декадным заявкам грузоотправителей, согласованным с начальником станции.

В целях защиты интересов отправителя ему предоставляется право объявить ценность груза предъявляемого к перевозке (статья 16 Устава) Оформление перевозочных документов на такие грузы должно осуществляться в порядке установленном «Правилами перевозки». Объявления ценности обязательно при перевозке драгоценных металлов камней и изделий музейных и антикварных ценностей предметов искусства художественных изделий грузов

3.4.2. Объявление ценности в отношении указанных грузов вынуждает перевозчика уделять их перевозке повышенную заботу и внимание, что требует определенных дополнительных организованных технических мер.

За объявленную ценность грузов взимается сбор указанной в «Тарифном руководстве № 4». Они зависят от объявленной ценности и расстояние перевозки. Сбор за объявленную ценность предотвращает так же возможности завышения грузоотправителя размера, объявлена им ценность. В целях повышения достоверности размера объявленной грузоотправителя ценности груза станция на основание статьи 27 Устава имеет права проверить ее соответствии физического состояния груза. При предъявлении груза с объявленной ценностью грузоотправитель в месте с накладной предоставляет станции опись на перевозку груза с объявленной ценностью. Опись составляется в двух экземплярах.

Техническими условиями устанавливаются способы размещения и крепления на платформах и в полувагонах машин на колесном ходу, автомобилей, тракторов, прицепов, полуприцепов — и другой техники с обрезиненными и стальными колесами, имеющих:

- вес Q отдельных единицы техники не должна превышать:

* с обрезиненными колесами при наличии исправной тормозной системы — 24 т, при ее отсутствии — 7т;
* со стальными колесами при наличии исправной тормозной системы — 15 т, при ее отсутствии — 5т;

- наветренная поверхность каждой единицы техники, размещенной в вагоне, не должна превышать 3 м2 на 1 т ее массы;

- расстояние **Lmin** от плоскости, проведенной через центр тяжести единицы техники параллельно поперечной плоскости симметрии вагона, до ближайшей точки опирания единицы техники должно быть не менее высоты ее центра тяжести от пола вагона **hцт**, т. е. при **L2>L1 и L1>*h*цт**;

-расстояние В**min**от плоскости, проведенной через центр тяжести единицы техники параллельно продольной плоскости симметрии вагона, до ближайшей точки опирания единицы техники должно быть не менее 80% высоты ее центра тяжести от пола вагона ***h*цт, т. е. при *B*2*>B*1и B1>0,8*h*цт;**

— высота общего центра тяжести груза над полом платформы должна быть не более 1,7 м при суммарной массе единиц техники до 40 т включительно, не более 1,5 м при суммарной массе единиц техники более 40 т.

3.4.3.Единицы техники размещают как на одиночных вагонах, так и на сцепах.

В зависимости от массы, размеров и других конструктивных особенностей единиц техники их размещают горизонтально в один-два ряда по ширине вагона и в один-два яруса по высоте, шасси грузовых автомобилей могут размещать наклонным способом.

Если ширина единицы техники превышает ширину пола платформы, боковые борта платформы опускают и каждую опущенную секцию закрепляют в соответствии с требованиями главы 1 настоящих ТУ

При установке нескольких единиц техники в наклонном или горизонтальном положении между ними должны быть оставлены зазоры не менее 270 мм со стороны единицы техники, находящейся над сцеплением и не закрепленной на вагоне от продольного перемещения, и не менее 50 мм — во всех остальных случаях. Минимальный зазор между нижними частями единицы техники, установленной с опорой на другую единицу техники в наклонном положении, и ее рамой (полом кузова) должен быть не менее 50 мм.

Не допускается размещение автокранов, экскаваторов, легковых автомобилей, грузовых автомобилей, укомплектованных специальным ценным оборудованием, над местом сцепления вагонов.

Таб.1.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ширина обода колеса, мм | Расстояние от продольной плоскости симметрии платформыдо центра опоры колеса на пол, мм | Допускаемая нагрузка, кгс, передаваемая от одного колеса единицы техники непосредственно на пол платформы при диаметре колеса, мм |
| От100 до 199 вкл. | от200 до399 вкл. | от400 до599 вкл. | от600 до799 вкл. | отх800до999вкл. | от 1000 до!199 вкл. | от 1200до 1399вкл. | от 1400 до 1599вкл. | от 1600и более |
| От100до 199 вкл. | 0—275; 7 11— 875; 1261—1335 | 265\* | 370\* | 530\* | 650\* | 750\* | 840\* | 925\* | 990\* | 1000\* |
| 385—602; 972—1163; 279—384; 603—710 | 265 | 310 | 310 | 310 | 310 | 310 | 310 | 310 | 310 |
| 876—971; 1164—1260; 0—325; 661—925 | 265 | 375 | 530 | 650 | 730 | 730 | 730 | 730 | 730 |
| 1211—1285 | 530\* | 750\* | 1060\* | 1300\* | 1505\* | 1685\* | 1850\* | 1980\* | 2125\* |
| От 200 до 299 вкл. | 410— 577; 997— 1138 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| 326-^09; 578—660 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| 926—996; 1139—1210 | 530 | 640 | 640 | 640 | 640 | 640 | 640 | 640 | 640 |
| От 300 до 599 вкл. | 0—375; 61 1—975; 1 161-1235 | 795\* | 1128\* | 1595\* | 1965\* | 2360\* | 2530\* | 2775\* | 2970\* | 3185\* |
| 376— 610; 976— 1160 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 | 410 |
| От600 до 999 вкл. | 0—1085 | 1590\* | 2260\* | 3200\* | 3920\* | 4520\* | 5060\* | 5550\* | 5950\* | 6400\* |
| От1000 до 1399 вкл. | 0—885 | 2650\* | 3760\* | 5320\* | 6520\* | 7540\* | 8440\* | 9250\* | 9900\* | 10630\* |
| От1400 и более | 0—685 | 3720\* | 5270\* | 7460\* | 9150\* | 10560\* | 11 810\* | 13 000\* | 13 900\* | 14 900\* |

3.4.4.Единицу техники с металлическими колесами без гребней или с обрезиненными колесами при размещении на платформы устанавливают непосредственно на пол, если передаваемая ими нагрузка не превышает величин, приведенных в таблице 1. Для колес с обрезиненными ободами или с пневматическими шинами учитывают ширину обода.

Ширину обода двойного (спаренного) колеса определяют как удвоенную ширину одной из его единиц. Центром опоры такого колеса считается его середина.

3.4.4.Если нагрузки, передаваемые отдельными колесами единицы техники на пол вагона, превышают величины, приведенные в таблице 1, то под эти колеса должны быть установлены продольные деревянные подкладки (доски). Концы всех подкладок затесывают под углом 25—35° для облегчения наезда на них колес единиц техники.

Единица техники с имеющими гребни колесами при размещении на платформе устанавливается во всех случаях на продольные подкладки. Размеры подкладок в зависимости от нагрузки и расположения колес по ширине платформы приведены в таблице 2. При этом каждое колесо в зависимости от ширины устанавливают:

— при ширине его обода до 250 мм включительно — на одну продольную подкладку;

— при ширине обода от 251 до 400 мм включительно — на две;

— при ширине обода более 400 мм — на три подкладки.

Допускается устанавливать на одну подкладку два колеса. При этом длина подкладки должна быть увеличена по сравнению с размерами, указанными в таблице 2 настоящей главы, не менее чем в 2 раза.

Число гвоздей, которыми закрепляют каждую подкладку, принимают в зависимости от нагрузки, передаваемой обоими колесами.

Для колес с пневматическими шинами автомобильного типа указанные значения допускаемой нагрузки могут быть увеличены в 2 раза.

Таб.2.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Расстояние от продольной плоскости симметрии платформы до центра опоры колеса на пол платформы, мм | Число основных подкладок под одно колесо машины, шт. | Наименьшие допускаемые размеры \* продольных прокладок, мм, при нагрузке от одного колеса, тс |
| 4-5 | 5-6 | 6-7 | 7-8 |
| 0-275; 711-875; 1261-1335 | 1, 2, 3 | — | 50x100x600 | 50x100x600 | 50x100x700 |
| 276-384; 603-710 | 1 | 50x150x1100 | 60x150x1300 | 100x150x1600 | 100x150x1800 |
| 876-971; 1164-1260 | 2, 3 | — | — | 50x100x600 | — |
| 385 — 602; 972----1163 | 1 | — | — | — | — |
| 2, 3 | 100x150x2000 | — | — | — |

Подкладки закрепляют к полу платформы гвоздями диаметром 6 мм и длиной, превышающей высоту подкладки на 50 мм. Число гвоздей в зависимости от числа подкладок и передаваемых нагрузок определяется по таблице 3.

Таб.3.

|  |  |
| --- | --- |
| Количество размещаемых под колесо подкладок | Количество гвоздей на одну подкладку в зависимости от нагрузки, передаваемой через колесо, тс |
| до 1 вкл. | >1,1до 1,5 вкл. | >1,6до 3 вкл. | >3,1до 4 вкл. | >4,1до 6 вкл. | >6,1до 8 вкл. |
| 1 | 2 | 6 | 8 | 12 | 20 | 26 |
| 2 | 2 | 3 | 4 | 6 | 10 | 13 |
| 3 | 2 | 2 | 3 | 4 | 7 | 9 |

Во всех случаях длина подкладок должна обеспечивать возможность постановки на них упорных брусков.

3.4.5.При размещении единицы техники в вагонах ее закрепляют проволочными растяжками.

При этом при размещении единицы техники на платформах производится подклинивание колес упорными брусками, расположенными с наружных сторон или с обеих сторон колес, или только растяжками, а в полувагонах — проволочными растяжками.

Упорные бруски для подклинивания колес могут изготовляться из древесины хвойных и лиственных твердых пород, за исключением осины, ольхи, липы и сухостойного дерева других пород. По согласованию со службой контейнерных перевозок и коммерческой работы дороги допускается применение других материалов для изготовления упорных брусков с обязательным представлением расчетов на, их прочность, например бруски из смеси цемента, песка и древесных опилок или шлака с заранее заготовленными деревянными пробками для забивки гвоздей. При этом число пробок должно быть на одну-две больше, чем число гвоздей, которыми брусок будет прибит. Форма упорных брусков для случая прилегания их к колесу длинной стороной приведена на рисунке 11 настоящей главы.

Таб.4.

|  |  |
| --- | --- |
| Упорные бруски | Диаметр колеса, мм |
| менее 500 | От 5ОО до799 вкл. | От 800 до 1099 вкл. | От 11ОО до1399вкл. | от 1400до 1599вкл. | от 1600 иболее |
| Высота, мм | 40 | 50 | 75 | 100 | 135 | 150 |
| Ширина, мм | 100 | 100 | 120 | 160 | 200 | 220 |

При этом число нитей в каждой растяжке при размещении единицы техники на платформе в зависимости от массы единицы техники определяется в зависимости от принятого способа крепления упорных брусков по таблице 5.

3.4.6.При размещении единицы техники с имеющимися на стальных колесах гребнями либо с обрезиненными колесами на платформе с открытыми бортами единица техники должна закрепляться от поперечного смещения четырьмя упорными брусками с наружной или внутренней стороны каждого колеса. При этом для колеса диаметром до 1200 мм применяют упорный брусок размером не менее 75x75x500 мм, а при большем диаметре — 150x220x700 мм.

Таб.5.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Масса единицы техники, т | При креплении гвоздями | При креплении скобами |
| Число нитей проволоки диаметром 6 мм в растяжке | Число гвоздей на один упорный брусок | Число нитей проволоки диаметром6 мм в растяжке |
| До 3 включительно | 2 | 4/2\* | 2 |
| > 3,1 до 6,0 вкл. | 4 | 8/4 | 4 |
| > 6,1 до 9,0 вкл. | 4 | 16/8 | 4 |
| >9,1 до 12,0вкл. | 6 | —/10 | 6 |
| *>* 12,1 до 15,0 вкл. | 8 | —/12 | 6 |

При массе единицы техники до 12 т каждый упорный брусок закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм, при массе единицы техники свыше 12 т до 24 т — восемью гвоздями диаметром 6 мм.

3.4.7.У единицы техники, допускаемой к размещению над сцеплением вагонов, подклинивают с двух сторон только задние колеса. Число гвоздей, необходимое для закрепления одного бруска, определяют по таблице 6.

Параллельно передним колесам с наружной или внутренней стороны на расстоянии 20—30 мм от их боковой поверхности при диаметре колес до 1200 мм устанавливают продольные направляющие бруски размером не менее 75x75x500 мм, а при большем диаметре колес устанавливают бруски размером 150x220x1000 мм. Каждый упорный брусок при массе единицы техники до 12 т включительно закрепляют четырьмя гвоздями (длина гвоздей должна на 50 мм превышать высоту бруска), а при массе единицы техники свыше 12т — восемью гвоздями.

3.4.8.При размещении единицы техники с обрезиненными колесами проволочные растяжки устанавливают в соответствии с требованиями ТУ.

Один конец растяжки закрепляют за буксирные крюки, петли, полуоси задних мостов, шасси, технологические отверстия рам, а также за другие детали машин, которые не могут быть повреждены растяжкой и одновременно не вызовут срез проволочной растяжки. Другой конец растяжки закрепляют за торцовые, боковые стоечные скобы и опорные кронштейны платформ или за нижние увязочные косынки полувагона. Во всех случаях растяжки не должны касаться резиновых покрышек колес единицы техники.

Таб.6.

|  |  |
| --- | --- |
| Крепежный реквизит | Масса единицы техники с тормозами, т |
| до 2 вкл. | Х2,1 до 4,0 вкл. | >4,1 до 6,3 вкл. | >6,4 ДО 12 вкл. | >12,1 до 18вкл. | >18,1до 24 вкл. |
| Число нитей проволоки диаметром 6 мм в одной растяжке | 2 | 2 | 2 | 4 | 6 | 8 |
| Число гвоздей на один брусок | при четырех поперечных упорных брусках на единицу техники | 2 | 4 | 6 | 12 | 18 | 24 |
| при восьми поперечных упорных брусках на единицу техники | 2 | 2 | 3 | 6 | 9 | 12 |

При этом число нитей в каждой растяжке при размещении единицы техники на платформе в зависимости от массы единицы техники определяется:

— при креплении имеющей тормоза единицы техники с обрезиненными колесами

— по таблице 6;

— при креплении не имеющей тормозов единицы техники с обрезиненными колесами

— по таблице 7.

3.4.9.Единицу техники с обрезиненными колесами, установленную горизонтально на платформе, закрепляют, кроме упорных брусков, четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм, располагаемыми по две с передней и задней сторон единицы техники и направленными в противоположные стороны.

При размещении единицы техники над сцеплением вагонов закрепляют растяжками только заднюю сторону единицы техники, при этом растяжки направляют в противоположные стороны.

Таб.7.

|  |  |
| --- | --- |
| Крепежный реквизит | Масса единицы техники, не имеющей тормозов, т |
| до 3,5 вкл. | >3,6 до 7,0 вкл. |
| Число нитей проволоки диаметром 6 мм в одной растяжке | 2 | 4 |
| Число гвоздей на один брусок | при четырех поперечных брусках на единицу техники | 4 | 8 |
| при восьми поперечных брусках на единицу техники | 2 | 4 |

3.4.10.При размещении единиц техники в два ряда по ширине платформы каждую из них дополнительно закрепляют от поперечного перемещения упорными брусками, которые размещают с наружной или внутренней стороны к колесам и закрепляют четырьмя гвоздями длиной, превышающей толщину бруска на 50 мм.

Для предотвращения боковой качки обрессоренных единиц техники под лонжерон со стороны, обращенной к середине платформы, устанавливают деревянную подставку, которую закрепляют к полу платформы под углом 45° двумя гвоздями длиной 200 мм.

Размещение и крепление единиц техники в наклонном положении в вагоне или сцепе из них производят в зависимости от конструктивных особенностей таких единиц техники.

Задние борта единиц техники, за исключением установленных последними, должны быть открыты и закреплены имеющимися на них специальными цепями или проволокой.

Единицы техники-шасси, кроме первой, наклонно установленной, и единиц техники, погруженных над сцеплением вагона, должны устанавливаться передней осью на специальную облегченную деревянную подставку, укладываемую и закрепляемую на раме впереди стоящей единицы техники. Передняя ось этих единиц техники шасси связывается проволокой с рамой впереди стоящей единицы техники.

Параллельно передним колесам наклонно размещенных единиц техники на расстоянии 20—30 мм от боковой наружной поверхности колес устанавливают продольные направляющие бруски, скрепляющие одновременно доски разгрузочных щитков сечением не менее 50x75 мм и длиной не менее 400 мм. Каждый из направляющих брусков закрепляют к разгрузочным щиткам четырьмя гвоздями диной 100—150 мм.

3.4.11.При размещении на платформе единиц техники, имеющих тормоза, у первой, установленной в горизонтальном положении и заторможенной, задние колеса подклиниваются с двух сторон, а передние — только с наружных сторон. У единиц техники, не имеющих тормозов, у первой горизонтально установленной единицы техники подклинивают колеса только с наружных сторон. У всех единиц техники, установленных в наклонном положении, подклинивают с обеих сторон только задние колеса.

Число гвоздей диаметром 6 мм и длиной, превышающей высоту бруска на 50 мм, для крепления одного упорного бруска определяют в зависимости от массы единицы техники и наличия тормозов по таблице 8.

Таб. 8.

|  |  |
| --- | --- |
| Масса единицы техники, т | Число гвоздей на упорный брусок |
| При наличии тормоза |
| До 3,9 включительно | 4 |
| Свыше 3,9 до 4,2 вкл. | 5 |
| > 4,3 до 6,3 вкл. | 6 |
| При отсутствии тормоза |
| До 2,7 вкл. | 3 |

Единицы техники, расположенные над сцеплением вагонов, закрепляют упорными брусками и двумя растяжками, направленными в сторону позади стоящей машины. Число нитей в одной растяжке из проволоки диаметром 6 мм определяют в зависимости от массы единицы техники по таблице 9.

В числителе указано число нитей проволоки в растяжках, направленных в сторону горизонтально установленной единицы техники, в знаменателе — в растяжках, направленных в противоположную сторону.

Таб.9.

|  |  |
| --- | --- |
| Масса единицы техники, т | Число нитей в одной растяжке для закрепления единицы техники, установленной |
| горизонтально | наклонно | над сцеплением |
| первая | последняя |
| До 3,9 включительно | 2 | 2/4\* | 4/2 | 2 |
| Свыше 3,9 до 6,3 вкл. | 2 | 4/6 | 6/4 | 2 |

Горизонтально установленную единицу техники-шасси, имеющую тормоза, кроме упорных брусков, закрепляют четырьмя проволочными растяжками, наклонно установленную — закрепляют за задний мост четырьмя растяжками, из них две направлены в сторону горизонтально установленной единицы техники, а две другие — в противоположную сторону.

Передние колеса единиц техники-шасси, кроме единиц техники, погруженных над сцеплением, закрепляют двумя растяжками.

Число нитей проволоки диаметром 6 мм в одной растяжке определяют в зависимости от массы единицы техники по таблице 10.

Таб.10.

|  |  |
| --- | --- |
| Масса единицы техники, т | Число нитей проволоки диаметром 6 мм в одной растяжке |
| До 3,4 включительно | 2/2\* |
| > 3,5 до 4,0 вкл. | 4/2 |
| >4,1 до 6,3 вкл. | 4/4 |

При размещении единиц техники без тормозов массой до 2,7 т, кроме упорных брусков, каждую горизонтально и наклонно установленную единицу техники закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.

**3.5 Определение массы груза**

3.5.1. Грузоотправитель в соответствии со статьёй 26 Устава при предъявления груза к перевозке должен указать в накладной их массу, число мест, кроме того, указывается предельная погруженность.

Определение массы предъявляемых к перевозке грузов может производиться различными способами:

* Путём взвешивания
* Расчётным путем, стандартным
* Средства обмера

Определение массы груза согласно стандарта, расчетным путем обмера производится грузоотправителем.

В целях обеспечения безопасности движения определения массы грузов, грузобагажа погрузка которых до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение их допустимой грузоподъемности осуществляется взвешиванием.

3.5.2. В местах общего пользования грузоотправителем взвешивание обеспечивается в местах не общего пользования. Масса грузов перевозимых в контейнерах во всех случаях определяется грузоотправителями.

Порядок и технология взвешивания грузов и методы измерения грузов приведены в Инструкции о порядке и технологии взвешивания грузов.

3.5.3. Способ определения массы груза, а так же кем была определена, масса груза указывается в накладной. Результаты проводимых перевозчиком взвешивание груза на вагонных весах, а так же на товарных весах регистрируют соответственно в «Книгах перевозки» (форма ГУ-38) порядок изложен в Инструкции по ведению Станционной и коммерческой работы.

Обратная сторона зажима содержит следующую информацию:

4 – сокращенное буквенное наименование железной дороги;

5 – семизначный контрольный номер;

6 – разделительный знак.

**4 Операция в пути следования**

**4.1. Коммерческий и технический осмотр**

В случае обнаружения вагонов с запорно-пломбировочными устройствами (ЗПУ) с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности грузов, доступ к грузу должен быть незамедлительно устранен и при необходимости наложены новые запорно-пломбировочные устройства или пломбы.

Вагоны с неисправностями, требующими перегруза, с наличием признаков хищения (проломы, пробоины стен, крыши, пола вагона, следы вскрытия тары и выемки грузовых мест), проверяют.

Проверка наличия и состояния груза в вагоне должна быть сделана в двухсуточный срок после отцепки вагона для устранения коммерческих неисправностей или перегрузки в другой вагон.

Во всех случаях обнаружения вагонов с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности перевозимых грузов, в акте общей формы отражают факт обнаружения неисправности и результаты проверки груза. В том числе в акте указывается:

• Состояние запорно-пломбировочнъгх устройств (пломб), закруток, плашек, запоров на дверях и люках;

• Состояние кузова вагона;

• Состояние погрузки с указанием полноты загрузки вагона;

• Равномерность поверхности груза;

• Число ярусов в междверном пространстве и т. п.

Если груз погружен навалом и подсчет рядов и ярусов невозможен, расположение груза в междверном пространстве описывается по равномерности погрузки, номерам грузовых мест, особым приметам упаковки. При наличии признаков хищения они описываются подробно, с указанием точного местоположения, размеров выемок груза, номер вскрытых грузовых мест и т. п. В акте общей формы указывают также способ устранения доступа к грузу сведения об оттисках на запорно-пломбировочных устройствах (пломбах), наложенных на вагон.

Акт общей формы приобщается к перевозочным документам, а на станции назначения направляется соответствующая телеграмма.

Если вагон поступил на станцию с коммерческой неисправностью, уже оформленной актом общей формы, и состояние вагона (груза) по сравнению с описанием в акте не изменилось, то повторно акт общей формы не составляется.

К коммерческому акту в случае его составления приобщается копия акта общего формы.

Для предотвращения разъединения вагонов сцепа при маневровых работах в пути следования рукоятки расцепных рычагов должны быть закреплены к кронштейнам проволокой, а на боковых бортах вагонов с обеих сторон должна быть нанесена несмываемой краской надпись «Сцеп не разъединять».

**4.2 Рассылка и переадресовка**

4.2.1. По заявлению в письменной форме грузоотправителя или грузополучателя, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, перевозчик может производить переадресовку с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. В отношении воинских эшелонов (транспортов) переадресовка осуществляется на основании заявок военно-транспортных органов. Особенности их переадресовки определяются Уставом воинских железнодорожных перевозок и другими нормативными правовыми документами.

4.2.2. Переадресовка грузов, в том числе следующих в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщениях, осуществляется перевозчиком по согласованию с владельцами инфраструктур, в зонах деятельности которых проводится переадресовка или расположены железнодорожные приграничные передаточные станции, порт, предусмотренные маршрутом следования груза.

4.2.3. В заявлении грузоотправителя или грузополучателя о переадресовке указывается:

наименование перевозчика;

номер вагона, контейнера;

номер транспортной железнодорожной накладной (далее — накладная);

наименование груза, масса груза;

индекс негабаритности (для негабаритных грузов);

наименование грузоотправителя и его код по Общероссийскому классификатору предприятий и организаций (далее — ОКПО) (для резидентов Российской Федерации);

наименование станции отправления и ее код;

наименование первоначального грузополучателя и - его код по ОКПО (для резидентов Российской Федерации);

наименование станции первоначального назначения и ее код;

наименование станции нового назначения и ее код;

наименование нового грузополучателя и его код по окпо.

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

Заявление о переадресовке от юридических лиц оформляется на бланке организации, заявляющей переадресовку, подписывается руководством организации и заверяется печатью.

4.2.4.Заявление о переадресовке может быть передано в электронном виде, если грузоотправитель или грузополучатель имеет с перевозчиком договор об электронном обмене документами.

Все прилагаемые к заявлению документы в этом случае также передаются заявителем перевозчику в электронном виде.

4.2.5.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.

4.2.6.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.

При переадресовке в пути следования перевозчик должен проинформировать первоначального грузоотправителя, если он не являлся заявителем переадресовки.

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

4.2.8.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 случаев переадресовки по первоначальным документам к которым относятся:

— негабаритные грузы;

— грузы, перевозка которых не предусмотрена Техническими условиями погрузки и крепления грузов.

Переадресовка грузов, следующих на экспорт в непрямом международном сообщении через российские порты осуществляется по первоначальным перевозочным документам в случае, если их таможенное оформление не завершено, или по новым перевозочным документам, если их таможенное оформление завершено.

Переадресовка грузов, перевозимых в непрямом международном сообщении из российских портов, осуществляется на станциях назначения по первоначальным перевозочным документам в случаях, если их таможенное оформление не завершено, или по новым перевозочным документам, если их таможенное оформление завершено.

Переадресовка грузов на станциях назначения, оформленных перевозочными документами международного сообщения, осуществляется по первоначальным документам.

При оформлении переадресовки по новым перевозочным документам заявитель переадресовки обязан внести все платежи по первоначальным перевозочным документам и произвести расчеты по всем причитающимся платежам по новым перевозочным документам.

В случае, если грузополучателем раскредитованы перевозочные документы, переадресовка грузов во всех случаях оформляется новыми перевозочным документами.

4.2.9.Переадресовка грузов по новым перевозочным документам при исправных запорно-пломбировочных устройствах первоначального грузоотправителя осуществляется без снятия ЗПУ.

В этом случае в перевозочных документах в графе под наименованием груза заявителем переадресовки делается отметка «Вагон переадресован за исправными ЗПУ первоначального грузоотправителя».

Заявитель переадресовки вправе произвести переадресовку груза со снятием первоначальных ЗПУ и наложением новых ЗПУ.

Переадресовка грузов по первоначальным перевозочным документам осуществляется без снятия ЗПУ первоначального грузоотправителя.

4.2.10.Особенности переадресовки скоропортящихся грузов, грузов, подконтрольных Госветнадзора, подкарантинных грузов предусмотрены соответственно Правилами перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов, Правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов, подконтрольных Госветнадзора, Правила-ми перевозок железнодорожным транспортом подкарантинных грузов.

4.2.11.Переадресовка отдельных вагонов, следующих в составе маршрутной или групповой отправки, допускается только на станциях назначения с оформлением дальнейшей перевозки по новым перевозочным документам.

4.2.12.Переадресовка грузов, находящихся под таможенным контролем, проводится при наличии согласия таможенного органа, в регионе деятельности которого находится станция, на которой будет осуществляться переадресовка грузов.

В случае, если перевозка грузов, в том числе находящихся под таможенным контролем, угрожает здоровью или жизни граждан, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, экологической безопасности, изменение пункта назначения таких грузов проводится перевозчиком без согласования с соответствующим таможенным органом, грузоотправителем, грузополучателем.

Перевозчик о такой переадресовке обязан незамедлительно уведомить таможенный орган, в регионе деятельности которого расположены станции отправления, переадресовки и назначения груза, а также грузоотправителя и грузополучателя.

При переадресовке воинских грузов в указанных случаях перевозчик уведомляет также органы военных сообщений.

4.2.13.Переадресовка грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, производится в порядке, предусмотренном Правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

4.2.14.Переадресовка грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, осуществляется в соответствии с Правилами оказания услуг по перевозкам пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, железнодорожным транспортом и настоящими Правилами.

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.

4.2.15.Переадресовка грузов с признаками порчи, повреждения, недостачи, а также с неисправными запорно-пломбировочными устройствами, нарушением температурного режима и порядка вентилирования и актами попутных станций не допускается.

4.2.16.Оформление перевозочных документов при переадресовке грузов осуществляется в соответствии с правилами заполнения перевозочных документов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

4.2.17.Переадресовка порожних собственных или арендованных вагонов и контейнеров производится в порядке, аналогичном настоящим правилам, как для груженых вагонов и контейнеров.

4.2.18.В случае изменения грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения по заявлению грузоотправителя или грузополучателя сторона, по заявлению которой проведена переадресовка грузов, является ответственной перед первоначальным грузополучателем за последствия такого изменения и обязана урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным грузополучателем и фактическим грузополучателем без участия перевозчика.

4.2.19.При переадресовке на станциях назначения грузов, погруженных в открытый подвижной состав, погрузка и крепление которых не предусмотрены Техническими условиями погрузки и крепления грузов, после проверки соответствия указанных в накладной реквизитов крепления грузов, под отметками о размещении и закреплении грузов согласно схеме делается отметка «Количество и наименование реквизитов крепления в вагоне соответствует указанным в накладной». Указанная отметка заверяется подписями работника, ответственного за погрузку, размещение и крепление грузов, уполномоченного заявителем переадресовки и уполномоченного представителя перевозчика с указанием должности и фамилии, а также штемпелем станции.

Переадресовка негабаритных и тяжеловесных грузов производится с учетом требований Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах.

4.2.20.За время простоя вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки по не зависящим от перевозчика или владельца инфраструктуры обстоятельствам грузоотправителем, грузополучателем вносится плата за пользование вагонами, контейнерами по договору, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации. В случае задержки переадресовки грузов по вине перевозчика плата за пользование вагонами, контейнерами не вносится.

Расходы перевозчика, возникающие в связи с переадресовкой грузов, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем, по инициативе которых осуществляется переадресовка грузов, в соответствии с договором.

При задержке вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки уполномоченным представителем перевозчика 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 расчета причитающихся перевозчику платежей. При переадресовке в пути следования акт общей формы прикладывается к перевозочным документам, о его составлении делается соответствующая отметка в графе «Отметки перевозчика» накладной для проведения расчетов на станции назначения с грузополучателем.

4.2.21.Время для начисления платы за пользование вагонами, контейнерами при переадресовке на станции назначения исчисляется с момента получения уведомления грузополучателем о прибытии вагонов на станцию до момента оформления грузополучателем перевозочных документов и оплаты перевозчику всех причитающихся платежей по данной перевозке.

4.2.22.Исчисление сроков доставки грузов при переадресовке производится в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.

**5 Операция по прибытию груза на станцию назначения**

**5.1 Информация о прибывшем грузе**

5.1.1. В соответствии со статьей 34 Устава перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее, чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия.

Передача уведомления одновременно регистрируется уполномоченным представителем перевозчика в книге уведомлений о прибытии грузов по установленной перевозчиком форме, а также указывается в оригинале транспортной железнодорожной накладной (далее — накладная) и дорожной ведомостей в порядке, установленном Правила-ми заполнения перевозочных документов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Перевозчик уведомляет грузополучателя о прибывших в его адрес грузах письменным или телефонным способом, если иной способ не предусмотрен соглашением сторон.

Для обеспечения приема уведомлений грузополучателем определяются ответственные по приему уведомлений лица, с указанием их фамилии и номера телефонов (факсов, телексов), которые в письменной форме сообщаются уполномоченному представителю перевозчика.

О прибытии на станцию назначения грузов, находящихся под таможенным контролем, перевозчик обязан уведомить соответствующий таможенный орган, в регионе деятельности которого расположена станция назначения, в порядке, согласованном перевозчиком с таможенным органом.

5.1.2. В соответствии со статьей 34 Устава в случае, если перевозчик не уведомляет грузополучателя о прибытии грузов, то грузополучатель освобождается от платы за пользование вагонами, контейнерами и от платы за хранение грузов до момента получения уведомления об их прибытии. Перевозчик уведомляет грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки грузополучателем не позднее, чем за два часа до объявленной подачи вагонов, контейнеров, если иное не предусмотрено соглашением сторон. Поданное перевозчиком уведомление о подаче вагонов под выгрузку средствами грузополучателя может считаться уведомлением о

прибытии грузов.

Перевозчик может в соответствии с договором предоставлять грузополучателю предварительную информацию о

подходе в его адрес грузов. Способ предоставления информации устанавливается договором.

**5.2 Раскредитование документов и окончательный расчёт за перевозку**

5.2.1.Оформление выдачи груза и окончательный расчёт за перевозку с получателем называют раскредитование перевозочных документов. При выдаче груза с получателей взыскивают не только платежи за операции, выполненные станцией назначения, но и суммы, по каким либо причинам не взысканные станцией отправления. Для этого по каждой отправке проводят проверочную таксировку и уточняют правильность исчисления платежей и сборов станцией отправления, а также определяют, какие платежи, сборы и штрафы, связанные с операциями в пути и на станции назначения (сбор за выгрузку, хранение, простой вагонов), должны быть взысканы с получателя.

5.2.2.При обнаружении неправильно исчисленных станцией отправления сумм провозных платежей и дополнительных сборов таксировщик станции назначения зачёркивает эти суммы, а также общий итог и вносит в графу «Расчёт платежей» накладной и дорожной ведомости суммы, которые должны быть взысканы за перевозку. Недобор после выдачи накладной грузополучателю не взыскивают.

5.2.3.В тех случаях, когда станцией назначения выявлен перебор провозных платежей, последний засчитывают в счёт дополнительных платежей, возникших по данной отправке в пути следования или на станции назначения. Остаток суммы перебора станция назначения указывает в накладной и дорожной ведомости над графой «Провозная плата». Суммы перебора в этих случаях грузополучателю выплачивает финансовая служба дороги после проверки в действительно причитающемся размере перебора. После внесения получателем платежей за перевозку и расписки его в соответствующей графе дорожной ведомости с указанием суммы, взысканной при выдаче груза, товарный кассир вручает получателю накладную.

5.2.4.При расчётах за перевозки грузов через РТК товарный кассир станции проверочной таксировки не делает. После расписки получателя в дорожной

ведомости товарный кассир станции проверяет правильность указания восьмизначного кода плательщика, номер счёта и отделения банка, номер постоянной или временной доверенности.

Сборы за информацию, хранение, погрузочно-разгрузочные операции включаются в накопительную карточку для взыскания с получателя груза. После этого на дорожной ведомости и накладной проставляют календарный штемпель в графах «Дата выдачи груза» и выдают получателю груза накладную.

5.2.4.Если груз был получен по доверенности, в расписке на дорожной ведомости о получении груза должно быть указано, что груз получен по доверенности с указанием номера и даты.

Для получения груза, адресованного предприятию, организации или учреждению, представитель его должен предъявить разовую или постоянную доверенность, подписанную руководителем и главным бухгалтером и заверенную печатью. Разовая доверенность действительна на получение груза по определенной накладной, и после оформления выдачи прилагается к дорожной ведомости. Постоянная доверенность выдаётся на определенный срок и хранится в товарной конторе, а у лица, получающего грузы, должна быть её копия. Доверенное лицо по требованию товарного кассира обязано предъявить документ, удостоверяющий его личность. Частным лицам грузы выдают по документам, удостоверяющим их личность и местожительство, под расписку в дорожной ведомости с указанием даты получения груза, номера паспорта или документа, его заменяющего, и места жительства.

5.2.5.На станциях с большим грузооборотом для вывоза груза с грузового двора установлены особые пропуска (форма ГУ-43), которые вручают получателю в товарной конторе одновременно с накладной. В этом случае пропуск является документом на вывоз груза с грузового двора. На станциях с транспортно-экспедиционным обслуживанием грузополучателей раскредитование перевозочных документов выполняет представитель транспортно-экспедиционной организации по постоянной доверенности.

Порядок оформления выдачи груза в этом случае определяется по соглашению между начальниками станции и транспортно-экспедиционной организацией.

**5.3 Выгрузка выдача груза грузополучателю**

5.3.1. Правила разработаны в соответствии со статьей 35 Федерального закона от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) (далее — Устав) и регулируют порядок выдачи грузов на местах общего и необщего пользования.

Настоящие Правила применяются в отношении выдачи грузов при перевозках в международном сообщении, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации.

5.3.2. По грузам (за исключением контейнеров), перевозимым в вагонах открытого типа подвижного состава, перевозчиком осуществляется проверка путем визуального осмотра груза в вагоне на наличие признаков утраты, недостачи или повреждения, и, при отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость перевозчика принять

участие в выдаче груза в соответствии со статьей 41 Устава, такие грузы выдаются в вагонах без проверки.

5.3.3.При наличии обстоятельств, возлагающих в соответствии со статьей 41 Устава на перевозчика принимать обязанности участия в выдаче груза с проверкой, подтверждением фактической массы груза являётся приемосдаточный акт.

Форма приемосдаточного акта устанавливается МПС России.

5.3.4. При передаче вагонов с грузами, в том числе вагонов, загруженных контейнерами, подлежащих в соответствии со статьей 41 Устава выдаче с участием перевозчика, в памятке приемосдатчика перевозчиком делается отметка о наличии обстоятельств, подтверждающих необходимость участия перевозчика в выдаче груза с проверкой (например, акт общей формы, попутный коммерческий акт и т. п.), заверенная подписью уполномоченных представителей перевозчика.

5.3.5.В случаях, когда перевозчик в соответствии со статьей 41 Устава обязан принимать участие в выдаче груза из вагона, контейнера, но вскрытие вагона, контейнера произведено грузополучателем без участия перевозчика, всю ответственность за сохранность данного груза несет грузополучатель, и прием груза производится грузополучателем без участия перевозчика. Факт вскрытия вагона, контейнера грузополучателем без участия перевозчика оформляется перевозчиком актом общей формы в порядке, установленном Правилами составления актов при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

5.3.6.Выдача грузов в вагонах, контейнерах, прибывших в сменном или постоянном сопровождении проводников грузоотправителя (грузополучателя), производится перевозчиком без проверки.

Порядок выдачи и подтверждение фактической выдачи грузов без проверки аналогичен порядку, предусмотренному пунктами 5 и 7 настоящих Правил.

5.3.7.В соответствии со статьей 36 Устава грузополучатель обязан принять прибывший в его адрес груз.

Ответственность за порчу груза вследствие несвоевременной выгрузки и вывоза груза грузополучателем или в случае задержки вагонов на железнодорожных путях необщего пользования и железнодорожных путях станции по причинам, зависящим от грузополучателя или владельца железнодорожного пути необщего пользования, несет соответственно грузополучатель или владелец железнодорожного пути необщего пользования, или пользователь.

5.3.8.В соответствии со статьей 35 Устава грузы выдаются на станции назначения грузополучателю после внесения им перевозчику платы за перевозку груза и иных причитающихся перевозчику платежей, если таковые не были внесены грузоотправителем.

В случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей перевозчик вправе удерживать грузы, уведомив об этом грузоотправителя в письменной форме, который течение четырех суток после получения такого уведомления должен распорядиться грузом. В случае, если грузы прибыли до истечения срока доставки, указанный срок может исчисляться только после окончания срока доставки грузов.

5.3.12.Перевозчик уведомляет грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки грузополучателем или на железнодорожные выставочные пути при обслуживании грузополучателя локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или пользователя не позднее, чем за два часа до объявленной подачи вагонов, контейнеров, если иное не предусмотрено соглашением между ними.

При подаче перевозчиком вагонов без уведомления поданные вагоны учитываются за грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования или пользователем, обслуживающим грузополучателей своим локомотивом, по истечении двух часов после фактической подачи вагонов.

5.3.13.Тарные штучные грузы, масса которых при отправлении была определена по стандарту и по трафарету, выдаются с проверкой количества мест и массы или количества единиц груза только в поврежденных местах.

**5.4 Очистка, промывка подвижного состава**

После выгрузки грузов вагоны, контейнеры должны быть очищены от мусора, остатков груза и внутри и снаружи, с них должны быть сняты приспособления для крепления груза, за исключением несъемных приспособлений для креплений, а также должны быть приведены в исправное техническое состояние несъемные инвентарные приспособления для крепления (в. том числе турникеты) грузополучателем или перевозчиком — в зависимости от того, кем обеспечивалась выгрузка грузов.

5.4.2. Очищенными признаются вагоны и контейнеры (кроме вагонов-цистерн, бункерных полувагонов), из которых после выгрузки грузов удалены все остатки или скопления грузов внутри и снаружи на кузове вагонов и контейнерах, а также на ходовых частях вагонов (балках, тележках, крышках люков) и межвагонных соединений, кроме несъемного и съемного оборудования вагонов, которые не вытащатся вместе с грузом,

Очищенными признаются вагоны-цистерны и бункерные полувагоны при условии, если на внутренней и на внешней поверхностях котлов или бункеров не имеется наличия остатков грузов.

5.4.3. Наличие незначительного количества снега в очищенном вагоне не является признаком его загрязнения.

4.5.4. Знаки и трафареты на вагоне, контейнере и раме вагона должны быть ясночитаемые.

5.4.5. Наружная и внутренняя поверхности вагона, контейнера должны быть очищены от загрязняющих вагон остатков защитной пленки, эмульсий, а также наклеек, ярлыков, бирок, меловой разметки, за исключением случаев, когда наличие таких же ярлыков на данном порожнем вагоне, контейнере либо при перевозке в данном вагоне, контейнере иного груза предусматривается правилами перевозок этих грузов.

5.4.5. Факт промывки вагона железной дорогой подтверждается актом общей формы, составляемым железной дорогой с указанием в нем номеров промытых вагонов.

**6 Охрана труда.**

**6.1 Общее положение**

6.1.1.Перед погрузкой пол вагона, опорные поверхности груза, подкладок, упорных и распорных брусков, а также поверхности груза в местах контакта с обвязками и растяжками должны быть дополнительно очищены отправителем от снега, льда и грязи. В зимнее время грузоотправитель должен посыпать пол вагона и поверхности подкладок в местах опирания груза тонким слоем

(1—2 мм) чистого сухого песка.

Для предотвращения разъединения вагонов сцепа при маневровых работах в пути следования рукоятки расцепных рычагов должны быть закреплены к кронштейнам проволокой, а на боковых бортах вагонов с обеих сторон должна быть нанесена несмываемой краской надпись «Сцеп не разъединять».

6.1.2. Растяжка — средство крепления, закрепляемое одним концом за увязочное устройство на грузе, другим — за специально предназначенное для этого увязочное устройство на кузове вагона. Обвязка — средство крепления, охватывающее груз и закрепляемое обоими концами за увязочные устройства на кузове вагона. Стяжка — средство крепления, предназначенное для соединения между собой и натяжения других средств крепления (как правило, растяжек, обвязок, стоек). Увязка — средство крепления, предназначенное для объединения отдельных единиц груза в одно грузовое место.

Для изготовления растяжек, обвязок, стяжек, увязок используют следующие материалы:

— стальную проволоку по ГОСТ 3282 в термообработанном (отжиг) состоянии, круглого сечения (ГОСТ 2590), квадратного сечения (ГОСТ 2591);

— прокат или полосу стали (ГОСТ 103);

— стальные цепи, тросы.

Использование для изготовления растяжек, обвязок, стяжек, увязок иных материалов допускается по согласованию с МПС России при условии подтверждения их надежности в порядке, предусмотренном для разработки ТУ и МТУ.

Диаметр сечения круглого проката должен быть не менее 5 мм; площадь поперечного сечения некруглого проката должна быть не менее 20 мм2.

На поверхности проката не должно быть механических повреждений, трещин, перекруток, расслоений, задиров.

Перед опусканием и увязкой бортов у платформы должны быть тщательно осмотрены и заправлены буксы.

6.1.3. Для размещения и крепления груза на открытом подвижном составе применяются растяжки, обвязки, упорные и распорные бруски, стойки, подкладки, прокладки, щиты, турникеты и другие приспособления, а также стандартное крепление многократного использования.

Запрещается применять стойки, подкладки, прокладки и прочий реквизит из осины, ольхи, липы и сухостойного дерева других пород. Допускается применение подкладок и прокладок из осины и ольхи, работающих только на сжатие и к которым не крепятся упорные и распорные бруски и другие элементы крепления.

Вместо проволочных растяжек, деревянных брусков и других видов креплений, предусмотренных Техническими условиями погрузки и крепления грузов, грузоотправитель может использовать приспособления многократного применения, прочность которых должна быть обоснована и не ниже, чем у реквизитов крепления, предусмотренных данными Техническими условиями погрузки и крепления грузов. На эти приспособления грузоотправитель обязан иметь утвержденные документацию и Инструкцию по эксплуатации. Перед погрузкой грузов отправитель обязан проверить соответствие приспособлений документации и их исправность. Ответственность за качество и прочность этих приспособлений, и их эксплуатацию несет грузоотправитель.

Крепить растяжки к другим деталям вагонов, в том числе к лесным скобам полувагонов, увязочным кольцам, расположенным на верхнем обвязочном брусе полувагонов и боковых балках платформ, запрещается.

в растяжках (обвязках) и увязке стоек не допускается.

6.1.4. Для крепления грузов должны применяться гвозди согласно ГОСТ 283—75 и 4028—63, размеры которых приведены в табл. 1.16.

Гвозди диаметром 6 мм допускается заменять гвоздями других диаметров.

При закреплении деревянных деталей гвозди необходимо забивать отвесно к полу вагона без загиба головок на расстоянии не менее 30 мм от краев и не менее 90 мм от торцов досок пола вагона. Гвозди должны быть на 50—60 мм длиннее высоты деталей крепления с тем, чтобы при закреплении этих деталей гвозди пробивали доски пола вагона. Не допускается забивать гвозди между досками пола вагона. Во всех случаях, кроме специально указанных в настоящих Технических условиях, должны соблюдаться минимальные расстояния между гвоздями, а также между гвоздями и продольными.

Толщина деревянных деталей крепления, соединяемых друг с другом гвоздями, должна быть не менее 35 мм.

Клинья, упорные и распорные бруски и другие деревянные детали крепления прибиваются гвоздями так, чтобы дерево не получало трещин. Если

применяются твердые лиственные породы (дуб, граб и др.) то, прежде чем забить гвозди, необходимо предварительно просверлить отверстия.

6.1.5. Грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность движения поездов и сохранность груза в процессе транспортирования: надежно закрепить груз внутри упаковки, проверить прочность узлов и деталей груза, предназначенных для постановки крепления, с тем, чтобы они могли воспринимать передаваемые на них усилия от крепления;

при необходимости оборудовать груз приспособлениями для его крепления;

Запрещается:

выгружать грузы с платформ и полувагонов грейферами, имеющими зубья, и опускать грейферы с ударом об пол платформ и полувагонов; ударять грейфером о борта платформ, обшивку и верхнюю обвязку кузова полувагонов; при выгрузке с помощью лебедки касаться тросами о верхнюю обвязку кузова полувагона;

**6.2 Прием дежурства**

Перед вступлением на дежурство все работники станции должны иметь достаточный отдых, являться на работу в установленной форме или производственной одежде, удовлетворяющей требованиям техники безопасности.

Явку на дежурство, проверку работоспособности вступающей смены, состояние спецодежды, сигнальных принадлежностей обеспечивают: в цехе движения - заместитель начальника станции по оперативной работе, в грузовом цехе - заместитель начальника станции по грузовой и коммерческой работе.

Работники станции к месту работы и с работы по территории станции должны проходить по специально установленному маршруту, указанному в ТРА станции.

**6.3 Меры безопасности при нахождении на путях**

6.3.1. При нахождении на путях работники станции обязаны: - проходить вдоль путей по обочине пути или посередине междупутья и следить при этом за движущимися поездами, маневровыми составами, обращая особое внимание, нет ли в движущемся подвижном составе предметов, выступающих за пределы габарита, находиться от движущегося состава на расстоянии не менее 2м от ближайшего рельса; - обращать особое внимание на устройства, находящиеся на пути (предельные столбики, устройства СЦБ и связи, водоотводные устройства и т.д.);

-при выходе на путь из-за подвижного состава, зданий и др. предварительно убедиться в отсутствии движущегося по этому пути подвижного состава;

-при одновременном движении по смежным путям поездов или локомотивов заблаговременно выйти на следующее свободное междупутье; если это не предоставляется возможным — остановиться посередине междупутья и продолжить движение после прохода подвижного состава;

-если какое-либо препятствие мешает пройти по междупутью, то прежде, чем зайти внутрь колеи пути, нужно посмотреть в обе стороны, не движется ли по нему подвижной состав, затем идти по колее, миновав место препятствия, выйти на междупутье и продолжить по нему движение;

-переходить пути под прямым углом, предварительно убедившись, что в этом месте нет движущегося подвижного состава, не становиться на рельс, между рамным рельсом и остряком или в желоба на стрелочном переводе;

-при обходе группы вагонов или локомотивов, стоящих на путях, проходить путь на расстоянии не менее 5 м, переходить в пространстве между расцепленными вагонами при расстоянии между ними не менее 10 м;

-при переходе через путь, занятый подвижным составом, пользоваться только тормозной площадкой вагона.

6.3.2. Прежде чем сойти с тормозной площадки на междупутье, необходимо убедиться в исправности подножки и поручней, отсутствии посторонних предметов на междупутье, движущегося подвижного состава.

6.3.3. Запрещается пролезать под стоящими вагонами, переносить под ними инструменты, приборы и материалы.

**Заключение**

Главное правило для работников железно дорожного транспорта, это удовлетворение в перевозках груза, и соблюдение техники безопасности на рабочем месте.

Железно дорожный транспорт сам не производит никакой продукции, но его доход зависит от перевозок грузов и пассажиров. Поэтому легковесные грузы, а именно грузовые автомобили, перевозят согласно техническим условиям в наклонном положении.

Длина платформы 14м, грузоподъемность 65 – 70т, следовательно на ней можно разместить 3 – 4 грузовых автомобиля общей массой 12 – 15т, при размещении в наклонном положении на сцепе, эти числа можно увеличить.

7 – 8 автомобилей общей массой 30 – 35т.

Из этого сделаем вывод: При размещении грузов на подвижной состав необходимо добиваться максимальной грузовместимости. Такой вид перевозок выгоден железной дороге.

**Используемая литература**

1. Правила перевозок грузов железно дорожным транспортом сборник. Книга 1 – М.: Юридическая фирма «Юртранс», 2003г.
2. Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах – М.: Юридическая фирма «Юртранс», 2003г.
3. Технические условия погрузки и крепления грузов.
4. Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом - Приказ № 21 от 16 июня 2003г..
5. Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом — Приказ № 28 от 18 июня 2003г.
6. Правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом - Приказ № 39 от 18 июня 2003г..
7. Перепон В.П., Поликарпочкин П.В. Грузовая и коммерческая работа: Учебник для техникумов ж.д. транспортом -М.: Транспорт, 1986
8. Охрана труда на железнодорожном транспорте: Справочная книга/ Крутяков В.С., Левицкий А.Л., Сибаров Ю.Г. и др.- М.: Транспорт, 1987.-312с.
9. Журнал РЖД Партнёр.
10. Вагоны общий курс. В.В Лукин, П.С. Анисимон, Ю.П. Федосеев.