

Г. Ф. БАБУШКИН,
И. П. ЗАВГОРОДНИЙ

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА НА ПРОМЫШЛЕННОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

«ВИЩА ШКОЛА»

*Геннадий Федорович Бабушкин,
Иван Павлович Завгородний*

**Организация перевозок и коммерческая работа
на промышленном железнодорожном транспорте**

Редактор Л. М. Триленко
Обложка художника А. Ф. Мороза
Художественный редактор А. Д. Бондаренко
Технический редактор Л. Ф. Волкова
Корректоры Т. Ю. Ходырева, Н. Н. Шевченко

Информ. бланк № 5227

Сдано в набор 21.11.80. Подп. в печать 29.07.81. БФ 37841. Формат 60×90^{1/16}. Бумага тип. № 2. Лпт. гарн. Выс. печать. 15,5 печ. л. 15,81 кр.-отт. 17,72 уч.-изд. л. Тираж 2000 экз. Изд. № 4954. Зак. 3046.
Цена 70 к.

Главное издательство издательского объединения «Вища школа»,
252054, Киев-54, ул. Гоголевская, 7.

Отпечатано с матриц Главного предприятия республиканского
производственного объединения «Полиграфкнига» Госкомиздата
УССР, г. Киев, Довженко, 3, в Харьковской городской типогра-
фии № 16, Харьков-3, Университетская, 16. Зак 1182.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава I. Устав железных дорог СССР и его основные положения	
§ 1. Назначение и содержание Устава железных дорог СССР	7
§ 2. Основные обязанности органов железнодорожного транспорта, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров	9
§ 3. Требования Устава железных дорог СССР к промышленным подъездным путям	11
§ 4. Правила перевозок грузов и пассажиров, тарифы железнодорожного транспорта	12
Глава II. Технические средства и устройства для грузовых и коммерческих операций	
§ 1. Железнодорожные станции	13
§ 2. Грузовые дворы и товарные конторы	15
§ 3. Склады	18
§ 4. Погрузочно-разгрузочные машины и устройства	23
§ 5. Весовое хозяйство	27
§ 6. Грузовые вагоны	31
Глава III. Планирование грузовых перевозок	
§ 1. Плановая организация перевозок	35
§ 2. Виды планов перевозок и порядок их разработки	36
§ 3. План перевозок грузов маршрутами	39
§ 4. Пути устранения нерациональных перевозок	41
§ 5. Изменения, вносимые в план перевозок	43
§ 6. Выполнение плана перевозок	44
Глава IV. Прием грузов к перевозке	
§ 1. Классификация перевозок и операции по их оформлению	50
§ 2. Подготовка документов на станции отправления	54
§ 3. Подготовка и прием груза к перевозке	56
§ 4. Подготовка вагонов к загрузке	58
§ 5. Пломбирование вагонов и составление грузовых документов	59
§ 6. Графики технологического процесса погрузки	63
Глава V. Операции в пути следования грузов	
§ 1. Состав операций, выполняемых в пути следования	63
§ 2. Коммерческий осмотр и устранение коммерческих неисправностей	66
§ 3. Переход грузов на другую железную дорогу	68
§ 4. Досылка и переадресовка грузов	69
§ 5. Ответственность железной дороги за сохранность грузов	71
§ 6. Сроки доставки грузов	72

Глава VI. Операции на станции назначения

§ 1. Информация о подходе и прибытии грузов	73
§ 2. Прием груженых вагонов и документов на станции назначения	75
§ 3. Выгрузка и выдача грузов	75
§ 4. Сроки хранения и передача грузов другим организациям	78
§ 5. Документооборот	80

Глава VII. Подъездные пути

§ 1. Классификация, характеристика и техническое оснащение подъездных путей	80
§ 2. Эксплуатация подъездных путей	81
§ 3. Фронты погрузки-выгрузки	84
§ 4. Учет простоя вагонов на подъездных путях	85
§ 5. Оборот вагонов на подъездных путях	91
§ 6. Отправительская маршрутизация	93

Глава VIII. Единый технологический процесс работы станции примыкания и подъездных путей

§ 1. Значение, содержание и порядок разработки единого технологического процесса	95
§ 2. Увязка работы станции примыкания и подъездного пути	97
§ 3. Увязка технологий обработки вагонов и основного производства	104
§ 4. Передовые методы работы по единой технологии	106

Глава IX. Железнодорожный транспорт промышленных предприятий

§ 1. Назначение и задачи промышленного железнодорожного транспорта	107
§ 2. Управление промышленным железнодорожным транспортом	109
§ 3. Приемо-сдаточные операции и порядок их оформления	112
§ 4. Планирование внешних и внутренних перевозок, обеспечение выполнения плана	115
§ 5. Внутренние перевозки в вагонах заводского парка	118
§ 6. Расчеты за выполнение перевозок	120
§ 7. Суточное и сменное планирование грузовой работы	121
§ 8. Показатели использования и анализ работы железнодорожного транспорта	123
§ 9. Зачисление вагонов на простой	127
§ 10. Ответственность железнодорожных и производственных цехов за выполнение плана перевозок	128

Глава X. Железнодорожные тарифы и правила их применения

§ 1. Виды тарифов	130
§ 2. Тарифные руководства и их содержание	131
§ 3. Определение тарифных расстояний	133
§ 4. Наименование груза, округление массы и платежей	135
§ 5. Расчет провозных платежей	136
§ 6. Передовые методы таксировки и расчетов за перевозки	142

Глава XI. Технические условия погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе

§ 1. Общие сведения	143
§ 2. Погрузка и крепление лесоматериалов	150
§ 3. Погрузка и крепление металлопродукции и металлолома	152
§ 4. Погрузка и крепление грузов, не предусмотренных Техническими условиями	159
§ 5. Погрузка и крепление негабаритных грузов	163
§ 6. Погрузка и крепление тяжеловесных грузов	167

Глава XII. Перевозка грузов на особых условиях

§ 1. Общие требования к перевозке навалочных грузов	171
§ 2. Особенности организации перевозок отдельных видов навалочных грузов	173
§ 3. Предохранение массовых навалочных грузов от смерзания	175
§ 4. Перевозка опасных грузов	179
§ 5. Перевозка наливных грузов	182

Глава XIII. Перевозка грузов в прямом смешанном железнодорожном и автомобильном сообщениях

§ 1. Единая транспортная система СССР	189
§ 2. Организация смешанных перевозок	190
§ 3. Перевозка в смешанных сообщениях массовых металлургических грузов	191
§ 4. Организация автомобильных перевозок в промышленности	194
§ 5. Направления совершенствования и повышения эффективности прямых смешанных сообщений и ЕТС	199

Глава XIV. Международные перевозки

§ 1. Общие положения	201
§ 2. Планирование и организация международных перевозок	203
§ 3. Работа пограничных станций	208

Глава XV. Перевозка грузов мелкими отправлениями

§ 1. Общие условия перевозок мелкопартионных грузов	211
§ 2. Сортировка мелких отправок	214
§ 3. Организация перевозок мелкопартионных и малотоннажных отправок с подъездных путей металлургических заводов	216

Глава XVI. Организация контейнерных и пакетных перевозок

§ 1. Состояние и перспективы развития контейнерных и пакетных перевозок	217
§ 2. Классификация и стандартизация контейнеров и средств пакетирования	220
§ 3. Планирование, технология и организация контейнерных перевозок	222
§ 4. Организация работы контейнерного пункта	224
§ 5. Перевозка грузов в специализированных контейнерах	226
§ 6. Технология пакетных перевозок	227
§ 7. Транспортно-экспедиционное обслуживание предприятий	228
§ 8. Расчет потребного количества контейнеров и средств пакетирования	230

Глава XVII. Ответственность железных дорог, грузоотправителей и грузополучателей за перевозки и обеспечение сохранности грузов

§ 1. Виды и причины несохранности грузов	231
§ 2. Ответственность сторон за несохранность грузов	233
§ 3. Документальное оформление несохранности грузов	235
§ 4. Претензии и иски	237
§ 5. Розыск грузов	240
§ 6. Меры борьбы с несохранностью грузов	240

Список литературы	243
-----------------------------	-----

Г. Ф. БАБУШКИН,
И. П. ЗАВГОРОДНИЙ

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА НА ПРОМЫШЛЕННОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Допущено Министерством
черной металлургии СССР
в качестве учебника
для средних специальных
учебных заведений

Киев
Головное издательство
издательского объединения «Вища школа»
1981

Организация перевозок и коммерческая работа на промышленном железнодорожном транспорте. Бабушкин Г. Ф., Завгородний И. П. — Киев: Вища школа. Головное изд-во, 1981. — 248 с.

В учебнике рассмотрены технические средства и устройства для выполнения грузовых и коммерческих операций, порядок планирования грузовых перевозок, оформление отправительской и грузосопроводительной документации. Описаны операции с грузами при приеме их к перевозке, в пути следования и на станции назначения, эксплуатация подъездных путей и внутризаводского железнодорожного транспорта, единый технологический процесс работы станции примыкания и подъездных путей. Показаны особенности погрузки и крепления грузов на подвижном составе, перевозок на особых условиях, в прямом, смешанном и международном сообщениях, мелкими отправлениями, в контейнерах, пакетах и на поддонах.

Для учащихся специальности «Эксплуатация промышленного железнодорожного транспорта». Может быть использован студентами вузов, обучающимися по специальности «Промышленный транспорт», и инженерно-техническими работниками.

Введение, главы I, III, V—X и § 1, 2, 4 гл. II, § 1, 2, 5 гл. IV написал Г. Ф. Бабушкин, главы XI—XVII и § 3, 5, 6 гл. II, § 3, 4, 6 гл. IV — И. П. Завгородний.

Табл. 11 Ил. 40 Библиогр. 27 назв.

Рецензенты: кандидат технических наук *Б. К. Бадюл*, *А. М. Москаленко* (Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта), *Г. Я. Островецх*, *Ф. Н. Вожадаев* (Макеевский металлургический техникум)

Редакция литературы по экономике и организации производства

Зав. редакцией *С. К. Деревец*

ВВЕДЕНИЕ

Производство продукции считается полностью законченным лишь тогда, когда она доставлена (перевезена) из места ее производства к потребителям. Эту задачу выполняет *транспорт* — совокупность средств и путей сообщения, а также различных устройств и сооружений, обеспечивающих их нормальную работу.

Средства сообщения — это подвижной состав (транспортные средства): вагоны, локомотивы, автомобили, тягачи, прицепы, тележки, вагонетки и т. п. *Пути сообщения* — специально оборудованные и приспособленные пути для движения подвижного состава (железнодорожные пути, автомобильные дороги, канат канатной дороги и пр.). *Технические устройства и сооружения* на транспорте состоят из ремонтных мастерских, складов, погрузочно-разгрузочных пунктов, станций, средств связи, сигнализации и т. п.

Любые продукты производства или добычи после поступления на транспорт называются *грузами*. Предприятия, организации, учреждения и отдельные граждане, сдающие грузы к перевозке, называются *грузоотправителями*, а получающие грузы — *грузополучателями*.

Транспорт общего пользования (магистральный) продолжает и завершает процесс производства в сфере обращения. Поэтому Карл Маркс называл его транспортной промышленностью. Он писал: «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая отрасль материального производства. Это транспортная промышленность, все равно перевозит она людей или товары»*.

Транспорт, как и всякая отрасль материального производства, имеет свою особую продукцию, измеряемую при грузовых перевозках в тоннах или тонно-километрах. Продукция транспорта обладает некоторой спецификой: ее нельзя накопить; все грузы (сырье, полуфабрикаты и готовая продукция) попадают на транспорт в готовом виде; транспорт не создает новых продуктов и не изменяет свойства перевозимых грузов; транспортная продукция неотделима от транспортных средств; производственный процесс и продукция на транспорте совпа-

* Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 26, ч. 2, с. 422.

дают во времени; стоимость перевозимых грузов увеличивается на сумму транспортных расходов.

Совокупность различных видов транспорта (железнодорожного, водного, воздушного, трубопроводного и автомобильного), обслуживающих сферу обращения, а также пассажирский транспорт называется *транспортной системой*. Транспортная система совместно с системой складских баз составляет материальную основу сферы обращения.

В народном хозяйстве СССР транспорт выполняет ряд важных функций: способствует развитию производительных сил страны и их наиболее рациональному размещению; связывает производящие и потребляющие районы и обеспечивает необходимое перераспределение продуктов общественного производства; помогает укреплять экономические, политические и культурные связи внутри страны и с другими государствами.

Промышленный транспорт перемещает предметы и орудия труда, готовую продукцию, отходы производства, а иногда и рабочую силу. Он представляет собой составную часть средств производства и технологических процессов тех предприятий, которые обслуживает. Поэтому промышленный транспорт не является самостоятельной отраслью производства и не входит в транспортную систему страны. Однако экономически и технологически он тесно связан с транспортной системой, выступая ее конечным и начальным звеном. Достаточно сказать, что на железнодорожном транспорте Советского Союза около $\frac{4}{5}$ всех погрузочных и разгрузочных работ осуществляется на путях промышленных предприятий [7].

Значение промышленного транспорта велико, особенно для нашей страны с ее развитой промышленностью. Поэтому Коммунистическая партия и Советское государство уделяют постоянное внимание его развитию и совершенствованию. В постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении работы промышленного железнодорожного транспорта» (июнь 1971 г.) указывается, что важнейшей задачей являются ускорение его технической реконструкции и повышение эффективности. На это же нацеливают программные документы, принятые ноябрьским (1979 г.) и октябрьским (1980 г.) Пленумами ЦК КПСС, XXVI съездом партии. Улучшение взаимодействия различных видов транспорта, совершенствование технологии и организации перевозок, обеспечение ритмичности и комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ на всех видах транспорта и на фронтах погрузки-выгрузки промышленных предприятий,строек и организаций — таковы основные пути улучшения работы на транспорте.

В целях координации работы и совершенствования технического оснащения железнодорожные подъездные пути предприятий постепенно передаются Министерству путей сообщения (МПС) и включаются в состав единой транспортной сети. Постановлением Совета Министров СССР «О совершенствовании управления межотраслевым промышленным железнодорожным транспортом и повышении эффективности его работы» (апрель 1978 г.) в МПС учреждено Главное управление

промышленного железнодорожного транспорта, в ведение МПС переданы объединения и предприятия промышленного железнодорожного транспорта. Постановление предусматривает также дальнейшую передачу МПС подъездных путей, не связанных с технологическими перевозками, и транспортных цехов предприятий.

Основные направления развития железнодорожного транспорта в ближайшее десятилетие:

- увеличение пропускной и провозной способности железных дорог;

- повышение перерабатывающей способности станций и скоростей движения;

- увеличение перевозок грузов маршрутами и средней массы грузовых поездов;

- координация работы всех видов транспорта и рационализация перевозок;

- расширение контейнерных и пакетных перевозок;

- внедрение автоматизированных систем управления транспортом;

- комплексная механизация погрузочно-разгрузочных работ.

Успешное выполнение поставленных задач во многом зависит от организации перевозок, грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте. Основные задачи грузовой и коммерческой работы — совершенствование технологического процесса работы всех подразделений грузового хозяйства, внедрение прогрессивных форм сотрудничества промышленных предприятий и железных дорог.

Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте включает несколько ступеней. *Главное грузовое управление при МПС* руководит грузовой и коммерческой работой на всей сети дорог. В пределах каждой дороги этой работой ведают грузовые службы при управлениях железных дорог.

При отделениях железных дорог организованы грузовые отделы. В их состав входят коммерческие ревизоры, на которых возложены функции контроля, инженеры и экономисты, ведающие отдельными вопросами грузовой и коммерческой работы, механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ.

На железнодорожных станциях этой деятельностью руководит начальник станции либо его заместитель по грузовой и коммерческой работе. В штат станции входят заведующие грузовым двором, складом, сортировочной платформой, бюро по розыску грузов, контейнерной площадкой, контейнерным отделением, товарной конторой, приемосдатчики грузов, товарные кассиры, коммерческие агенты, агенты по розыску грузов и др.

На промышленном предприятии организацией перевозок, управлением грузовой и коммерческой работой занимаются железнодорожные цехи, которые подчинены главному инженеру. Оперативной работой транспорта распоряжается заместитель директора предприятия по коммерческой работе. На крупных предприятиях,

имеющих транспортные управления, транспортом руководит заместитель директора по транспорту.

В железнодорожных цехах крупных предприятий вопросами грузовой и коммерческой работы занимаются грузовые службы и службы погрузки-выгрузки. Часть грузовых операций осуществляется непосредственно в производственных цехах, поэтому в них назначают должностных лиц, ответственных за транспорт. В железнодорожных цехах небольших предприятий соответствующие функции выполняют погрузочное бюро или мастер погрузки-выгрузки.

УСТАВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР И ЕГО ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 1. Назначение и содержание Устава железных дорог СССР

Устав железных дорог СССР определяет права, обязанности и ответственность железных дорог, грузополучателей и грузоотправителей, а также лиц, пользующихся железнодорожным транспортом, при перевозках. На основе Устава железных дорог организуются, в частности, перевозки и коммерческая работа железнодорожного транспорта.

На каждом этапе социалистического строительства Устав железных дорог отражает конкретные экономические условия и задачи, стоящие перед народным хозяйством. Поэтому он периодически обновляется.

Первый Устав советских железных дорог был утвержден в 1920 г. В период военного коммунизма все транспортные средства использовались только для перевозки грузов государственных предприятий и организаций. Перевозки производились бесплатно, железные дороги не несли ответственности за транспортируемые грузы.

В 1922 г. после перехода к новой экономической политике в Устав железных дорог были внесены соответствующие изменения. Устанавливались плата за перевозки и материальная ответственность дорог за перевозимые грузы, отменялись запрещения на перевозку грузов частных лиц.

Изменения, происшедшие в стране в связи с социалистической реконструкцией народного хозяйства, укреплением государственной промышленности и социалистического сектора в экономике, отразил Устав, утвержденный в 1927 г. Перевозки наиболее важных грузов стали осуществлять по заранее разработанному плану, государственным организациям и предприятиям при этом предоставлялись льготы.

Дальнейшее развитие народного хозяйства потребовало значительного увеличения объемов перевозок, причем достигнуть его необходимо было прежде всего за счет ускорения оборота, улучшения использования грузоподъемности вагонов, а также рационализации перевозок. В связи с этим в 1935 г. был принят новый Устав железных дорог СССР, предусматривавший более совершенную систему планирования перевозок грузов. За невыполнение плана для грузоотправителей и железных дорог вводилась материальная ответственность.

В такой форме Устав действовал 20 лет. За этот период в стране значительно увеличилось производство промышленной и сельскохозяйственной продукции. Железные дороги оснастились большегрузными вагонами, повысились скорости движения и масса поездов. Все это

поставило перед транспортом новые задачи. В 1955 г. Устав железных дорог СССР был пересмотрен. Получили дальнейшее развитие основные положения по планированию и рационализации перевозок, организации выполнения плана, улучшению использования подвижного состава, обеспечению сохранности грузов при перевозке.

Действующий ныне Устав железных дорог СССР утвержден Советом Министров СССР и введен в действие с 1 октября 1964 г. В нем учтены современные условия работы транспорта:

- концентрация грузовой работы на опорных станциях;
- централизованная доставка грузов на станции и со станций;
- кооперированное использование технических средств подъездных путей и станций примыкания;
- передача подъездных путей МПС;
- увеличение объема погрузочно-разгрузочных работ, выполняемых средствами железных дорог;
- расширение взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта.

Устав железных дорог СССР состоит из семи разделов и 179 статей.

Раздел I. Общие положения. Определены роль и значение Устава, изложены задачи органов железнодорожного транспорта, министерств и ведомств, предприятий и организаций (грузополучателей и грузоотправителей), установлен порядок разработки и утверждения Правил перевозок грузов, Технических условий погрузки и крепления грузов.

Раздел II. Грузовое хозяйство. Устройства для обслуживания пассажиров. Указаны основные требования к грузовому хозяйству, устройствам для обслуживания пассажиров на железнодорожных станциях и вагонам для перевозки грузов. Определен порядок предоставления предприятиям, организациям и учреждениям свободных участков земли в полосе отвода во временное пользование для складирования грузов, устройства примыкания железнодорожных подъездных путей и других сооружений.

Раздел III. Планирование и организация перевозок грузов. Изложены основные положения планирования и рационализации перевозок, организации экономической работы, выполнения плана перевозок грузов. Описаны коммерческие операции при перевозке грузов, тарифы и порядок их утверждения, организация обслуживания грузоотправителей и грузополучателей.

Раздел IV. Железнодорожные подъездные пути. Приведены основные положения эксплуатации железнодорожных подъездных путей и требования к их технической оснащенности. Указан порядок использования вагонов и обслуживания подъездных путей локомотивами железных дорог; заключения договоров на эксплуатацию подъездных путей, договоров на подачу и уборку вагонов; разрешения разногласий, возникающих между предприятиями и железной дорогой при заключении договоров; согласования проектов на сооружение и примыкание подъездных путей к магистральным железным дорогам; приема в эксплуатацию вновь построенных железнодорожных подъездных путей, а также заключения временных согла-

шений на эксплуатацию подъездных путей, находящихся в стадии строительства.

Раздел V. Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта. Определены задачи железнодорожного, морского, речного, автомобильного и воздушного транспорта по организации системы смешанных сообщений: железнодорожно-водных, железнодорожно-автомобильных, железнодорожно-водно-автомобильных, железнодорожно-воздушных. Изложены порядок передачи грузов с одного вида транспорта на другой, основные положения по организации работы пунктов перевалки, указана ответственность различных видов транспорта за сохранность и своевременную доставку грузов. Описан порядок разработки и утверждения Правил перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Раздел VI. Перевозки пассажиров, багажа и почты. Указаны основные обязанности железных дорог по перевозке пассажиров, багажа и почты, права и обязанности пассажиров, а также правила продажи проездных билетов и пользования ими. Приведен перечень устройств и подвижного состава, предназначенных для обслуживания перевозок пассажиров, багажа и почты.

Раздел VII. Ответственность железной дороги, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров. Акты, претензии и иски. Изложены основные положения и нормы ответственности железных дорог, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров за выполнение плана перевозок, сохранность грузов и использование подвижного состава. Указаны порядок оформления несохранности перевозки, сроки предъявления претензий к железным дорогам и рассмотрения этих претензий, порядок предъявления исков в органы Государственного арбитра в случаях отклонения претензий.

Выполнение Устава железных дорог СССР является обязательным для железных дорог и всех отраслей народного хозяйства, пользующихся железнодорожным транспортом.

§ 2. Основные обязанности органов железнодорожного транспорта, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров

Главная задача железных дорог, определяемая Уставом,— полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, ритмичное выполнение планов перевозок грузов и пассажиров, обеспечение сохранности перевозимых грузов и своевременная доставка их в пункты назначения. Органы железнодорожного транспорта, а также министерства, ведомства, предприятия, организации и учреждения, являющиеся грузоотправителями и грузополучателями, обязаны при перевозках грузов строго соблюдать интересы государства, рационально использовать подвижной состав, обеспечивать безопасность движения поездов и максимальную экономию транспортных издержек.

Грузоотправители должны в установленные сроки подавать экономически обоснованные заявки на перевозки. На основании заявок органы железнодорожного транспорта разрабатывают годовые, квартальные и месячные планы перевозок. За невыполнение плана перевозок, а также принятых обязательств по сверхплановым и внеплановым перевозкам железные дороги и грузоотправители несут материальную ответственность (штраф). Планы перевозок составляют в соответствии со схемами нормальных направлений грузопотоков, при которых не возникает нерациональных перевозок.

За нарушение сроков доставки грузов железные дороги несут материальную ответственность. Правила исчисления сроков доставки определены Уставом.

Транспорт должен работать ритмично. При нарушении ритмичности работы железнодорожного транспорта возникают потери, обусловленные неполным использованием его провозной и пропускной способности, значительно затрудняется выгрузка на подъездных путях, возникает скопление вагонов в ожидании выгрузки, а порожние вагоны несвоевременно подаются под погрузку.

Максимальное использование грузоподъемности и вместимости вагонов — одно из важнейших условий перевозок. МПС разрабатывает нормативы (технические нормы) загрузки вагонов. Грузоотправители обязаны обеспечить полное использование грузоподъемности и вместимости вагонов. При недогрузке вагонов до технических норм они уплачивают железной дороге штраф.

Железные дороги обязаны своевременно предоставлять исправленный и соответствующий условиям перевозок подвижной состав. Погрузка и выгрузка поданного состава производится в установленные нормы времени. За несвоевременную подачу вагонов железная дорога, а за превышение простоя вагонов под грузовыми операциями — грузоотправители и грузополучатели несут материальную ответственность. Налагается также ответственность за неправильное указание в накладной наименования груза, предъявление груза, запрещенного к перевозке, неправильное крепление груза и прочие нарушения.

Грузоотправители и грузополучатели обязаны возмещать железной дороге убытки, нанесенные в результате перегруза и повреждения подвижного состава, неправильных погрузки, упаковки, крепления груза. За повреждение или утрату вагонов, контейнеров, съемных перевозочных приспособлений, принадлежащих железной дороге, грузоотправители или грузополучатели уплачивают штраф в размере их пятикратной стоимости.

При повреждении железной дорогой подвижного состава, принадлежащего предприятиям, организациям или учреждениям, она обязана его отремонтировать, а при утрате — предоставить соответствующий подвижной состав во временное бесплатное пользование и по истечении трех месяцев передать его взамен утраченного. Если у железной дороги нет необходимого подвижного состава, она обязана возместить стоимость утраченного.

Обеспечение безопасности движения поездов при перевозках грузов — важнейшее требование к грузоотправителям и железным доро-

гам. Грузоотправители обязаны строго выполнять технические условия погрузки и крепления грузов на подвижном составе. Представители железной дороги осматривают и проверяют правильность погрузки и крепления грузов. Выявленные дефекты устраняет грузоотправитель. Он же несет ответственность за все последствия нарушения Технических условий погрузки и крепления грузов.

Уменьшение транспортных расходов достигается сокращением дальности перевозок, рациональным использованием транспортных средств, вместимости и грузоподъемности подвижного состава, применением прямых смешанных перевозок с участием нескольких видов транспорта и другими мероприятиями.

Основные положения Устава железных дорог СССР распространяются на перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты по железным дорогам, входящим в общую сеть железных дорог СССР и открытым для общего пользования (в том числе на перевозки грузов, погрузка и выгрузка которых производится на железнодорожных подъездных путях), от станции отправления до станции назначения. Если груз с предприятия до станции отправления или со станции назначения до предприятия перевозится автотранспортом общего пользования или другими видами транспорта, то эти перевозки регламентируются не Уставом железных дорог СССР, а договорами или соглашениями.

Перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты по строящимся железным дорогам до сдачи их в постоянную эксплуатацию производятся в соответствии с правилами, утверждаемыми Министерством транспортного строительства СССР и МПС по согласованию с ВЦСПС.

§ 3. Требования Устава железных дорог СССР к промышленным подъездным путям

К промышленным железнодорожным подъездным путям относятся пути, предназначенные для обслуживания отдельных предприятий, организаций, учреждений и связанные с общей сетью железных дорог СССР непрерывной рельсовой колеей. Взаимоотношения железных дорог с предприятиями, организациями и учреждениями, имеющими подъездные пути, определяются Уставом железных дорог СССР и Правилами эксплуатации подъездных путей.

Строительство железнодорожных подъездных путей допускается в случаях, когда перевозки другими видами транспорта экономически нецелесообразны.

Примыкание подъездных путей к общей сети железных дорог разрешается МПС или по его поручению начальником железной дороги.

На каждый подъездной путь составляются технический паспорт, план, продольный профиль и чертежи искусственных сооружений. Конструкция и состояние путевого хозяйства, технических сооружений железнодорожных подъездных путей должны обеспечивать пропуск большегрузных вагонов и локомотивов, выделенных железной дорогой для их обслуживания, бесперебойные погрузку и выгрузку

грузов, маневровую работу и рациональное использование подвижного состава.

Железнодорожные подъездные пути, локомотивы и вагоны, принадлежащие промышленным предприятиям, должны содержаться в полной исправности в соответствии с правилами, утвержденными соответствующими министерствами или ведомствами. На подвижной состав, выходящий на пути общей сети железных дорог, распространяются требования Правил технической эксплуатации железных дорог СССР.

Подача и уборка вагонов, а также маневровая работа на подъездных путях производится локомотивами, принадлежащими промышленным предприятиям. При отсутствии у предприятия своего локомотива железная дорога предоставляет локомотив за плату, установленную тарифом. Порядок подачи и уборки вагонов, сроки оборота вагонов и контейнеров на железнодорожных подъездных путях регламентируются договором на эксплуатацию подъездного пути.

§ 4. Правила перевозок грузов и пассажиров, тарифы железнодорожного транспорта

Устав железных дорог СССР содержит только основные нормы и положения, относящиеся ко всем видам перевозок. Более подробно, с учетом конкретных условий перевозок и особенностей отдельных видов грузов, они рассматриваются в Правилах перевозок грузов, Технических условиях погрузки и крепления грузов, Правилах перевозок экспортных и импортных грузов, Правилах перевозок пассажиров и багажа и других нормативных документах.

Правила перевозок грузов — официальное дополнение Устава, предназначенное для регулирования взаимоотношений между участниками грузовых перевозок. Они содержат требования к подготовке грузов для транспортировки, планированию перевозок, сдаче груза железной дороге и приему его на станции назначения, а также указания о некоторых особых видах перевозок грузов (маршрутами, в контейнерах, навалом, насыпью, наливом, с проводниками, с объявленной ценностью, мелкими отправлениями, скоропортящихся, опасных и пр.). Правила разрабатываются МПС с участием советов министров союзных республик, заинтересованных министерств и ведомств и согласовываются с Госарбитражем при Совете Министров СССР с участием Госплана СССР и Госснаба СССР.

Технические условия погрузки и крепления грузов — документ, обеспечивающий безопасность движения при перевозке грузов. В них изложены общие требования к креплению грузов, методика расчета креплений, определен порядок погрузки и крепления наиболее распространенных групп грузов (машин на колесном и гусеничном ходу, металла, грузов на плоских опорах, контейнеров, железобетонных изделий). Особое внимание уделено размещению и креплению грузов на открытом подвижном составе. Изложен также порядок проведения опытных перевозок новых грузов, для которых еще не разработаны условия погрузки и крепления.