

Тема 5. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК И ГРУЗОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

- 5.1 Краткая характеристика Белорусской железной дороги
- 5.2 Характеристика основных типов железнодорожных грузовых вагонов
- 5.3 Порядок заполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом
- 5.4 Транспортная железнодорожная накладная и порядок ее заполнения

5.1 Краткая характеристика Белорусской железной дороги [10]

Белорусская железная дорога – лидер национальной системы перевозок. Являясь одним из важнейших транспортных комплексов страны, в настоящее время она успешно развивается и обеспечивает в Беларуси более 75% грузооборота всех видов транспорта общего пользования и около 40% пассажирооборота.

Белорусская железная дорога – это современная транспортная система протяженностью 5,5 тыс. километров, из которых почти 1100 километров электрифицировано. Протяженность однопутных участков составляет 3,9 тыс. километров, двухпутных – 1,6 тыс. километров.

В настоящее время в состав Белорусской железной дороги входит 6 отделений (унитарных предприятий). Это – Минское, Барановичское, Брестское, Гомельское, Могилевское и Витебское отделения, объединяющие 370 станций, из них: 3 – пассажирских, 9 – сортировочных, 27 – грузовых, 12 – участковых и 319 промежуточных (в том числе разъезды и обгонные пункты), 17 локомотивных депо, 12 вагонных депо, 20 дистанций пути, 13 дистанций сигнализации и связи, 7 дистанций электроснабжения. Грузовой парк насчитывает более 30 тыс. вагонов. Перевозки осуществляются поездами массой до 7 тыс. тонн и длиной до 1500 метров (табл. 5.1).

Таблица 5. 1

Техническая характеристика Белорусской железной дороги по состоянию на 1 сентября 2015 года

Показатели	(км)
Эксплуатационная длина Белорусской железной дороги	5491,1
Протяженность пути на железобетонных шпалах	
– главные пути;	6839,1
– станционные и специальные пути.	1861,2
Протяженность пути, уложенного рельсами повышенной прочности закаленных рельсов	4069,6
Протяженность бесстыкового пути:	
– главные пути;	4507,7
– станционные и специальные пути.	112,9
Общая протяженность электрифицированных линий	1012,3

На электрифицированных участках выполняется 25% грузооборота и 30% пассажирооборота. Государственной программой развития железнодорожного транспорта Беларуси на 2011–2015 годы была предусмотрена электрификация участков Гомель–Жлобин–Осиповичи и Жлобин–Калинковичи, Молодечно–Гудогай–Госграница, а также обходов Минска Колодищи–Шабаны и Гатово–Михановичи.

Выгодное геополитическое расположение Республики Беларусь на перекрестке международных транспортных коридоров предопределило роль ее железной дороги как одного из важнейших связующих звеньев в обеспечении торгово-экономических связей стран Европейского Союза в сообщении со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Протяженность железнодорожных линий транспортного коридора № IX по территории Республики Беларусь составляет: направление Терюха–Гомель–Витебск–

Езерище – 489 км; направление Гудогай–Молодечно–Минск–Жлобин – 372 км, из которых 185 км – электрифицировано.

Транспортный общеевропейский коридор № II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющий Германию, Польшу, Беларусь и Россию, определен Европейским Союзом как высший приоритет среди Критских коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков в сообщении Запад – Восток. В пределах Республики Беларусь железнодорожная линия пролегает по направлению Брест – Минск – Орша – Осиновка. Участок транспортного коридора № II (Красное (Россия) / Осиновка (Беларусь) – Брест) является двухпутным, полностью электрифицированным и оснащенным устройствами автоматической блокировки, электрической и диспетчерской централизацией. Эксплуатационная длина коридора по территории Беларуси – 611 км. Допустимые скорости движения грузовых поездов –80-90 км/ч.

Из других железнодорожных магистралей, обеспечивающих в основном внутриреспубликанские, областные и местные перевозки грузов, необходимо отметить следующие. Вторая широтная магистраль Гомель–Лунинец–Пинск–Брест позволяет разгрузить главную железнодорожную магистраль в транзитном направлении Запад – Восток и обеспечить надежные перевозки местных грузов в южных регионах страны. Третья широтная железная дорога: Кричев–Могилев–Осиповичи–Барановичи–Волковыск и четвертая: Полоцк–Молодечно–Лида, по ним осуществляются в основном внутриобластные и местные перевозки.

Белорусская железная дорога при организации грузовых перевозок в международном сообщении обеспечивает не только сохранность перевозимых грузов в установленные сроки доставки, но и:

- предоставляет услуги по оперативному информационному сопровождению;
- осуществляет таможенное оформление и декларирование грузов;
- выполняет погрузочно-разгрузочные работы и взвешивание грузов на станциях;
- организует длительное хранение грузов на открытых площадках и таможенных складах;
- предоставляет страховые услуги.

Тарифная политика, проводимая Белорусской железной дорогой, является одним из наиболее значимых факторов, влияющим на сохранение существующих и привлечение дополнительных объемов грузовых перевозок и доходов от них, и направлена на стимулирование внутренних и международных торгово-экономических связей, поддержку социально-значимых перевозок, доступность жизненно важных транспортных услуг.

Транзитные перевозки грузов являются ключевыми для железнодорожного комплекса Беларуси. На их долю приходится более трети общего объема перевозок. Основными транзитными грузами являются: уголь, нефтегрузы, химические и минеральные удобрения, черные металлы, химикаты, жмыхи. В настоящее время около 90% объема всех транзитных грузов по территории республики перевозится по фиксированным тарифным ставкам, уровень которых обеспечивает постоянную транспортную составляющую в цене товаров и повышает их конкурентоспособность на внешних рынках. Наибольшие объемы транзитных перевозок осуществляются в сообщении с Россией, Латвией, Польшей, Литвой и Украиной.

В течение последнего десятилетия на территории Беларуси сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. Это в первую очередь перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов через такие порты Балтийского моря, как Калининград (Россия), Вентспилс (Латвия), Клайпеда (Литва) (рис. 5.1).



Рис. 5.1 Схема транзитных грузопотоков по Белорусской железной дороге

Важное значение также имеют перевозки в страны Европейского союза и обратно по Общеевропейскому транспортному коридору, который в соединении с Транссибирской магистралью образует кратчайший и наиболее оптимальный сухопутный маршрут для транспортировки внешнеторговых грузов в сообщении Европа–Китай–Европа.

Достаточно перспективными являются перевозки в сообщении Север–Юг–Север, в том числе по IX Общеевропейскому транспортному коридору между странами Балтийского и Черного морей. Связующим звеном в направлении Балтийское море – Черное море являются организованные железными дорогами Беларуси, Украины и стран Балтии перевозки грузов ускоренными контейнерными поездами.

В настоящее время по Белорусской железной дороге регулярно курсируют почти два десятка [контейнерных поездов](#), количество которых постоянно увеличивается.

Ускоренные контейнерные перевозки – одно из приоритетных направлений в развитии грузового железнодорожного транспорта в Республике Беларусь, как и во всем мире. Широкое применение контейнеров позволяет удовлетворять постоянно растущие требования к железнодорожным перевозкам – высокое качество логистического процесса, скорость, безопасность, экономичность доставки, сохранность грузов.

Ускоренный контейнерный поезд – это контейнерный поезд, пропуск которого по железнодорожным участкам предусмотрен по специальному расписанию, обеспечивающему минимально возможные затраты времени на выполнение технологических операций и на проследование в пункт назначения. На магистрали для всех контейнерных поездов установлены конкурентоспособные тарифы, обеспечивается ускоренная переработка контейнеров и вагонов с грузом на передаточных станциях, их проследование по территории Беларуси в короткие сроки и по твердому расписанию.

«Викинг» – контейнерный поезд, курсирующий по маршруту Ильичевск/Одесса (Украина) – Колядичи (Минск) – Клайпеда (Литва) (рис. 5.2). Поезд курсирует ежедневно – по готовности. Время следования по маршруту – 2,6 суток.



Рис. 5.2 Маршрут движения контейнерного поезда «Викинг»

«Восточный ветер» – контейнерный поезд, следующий по маршруту Берлин/Гроссбеерен – Франкфурт-на-Одре (Германия) – Малашевиче (Польша) – Брест (Беларусь) – Москва/Бекасово (Россия) (рис 5.3). Периодичность курсирования – 3 раза в неделю. Время следования по маршруту – 3,5 суток.



Рис. 5.3 Маршрут движения контейнерного поезда «Восточный ветер»

«Казахстанский вектор» – контейнерный поезд, следующий по маршруту Брест (Беларусь) – Москва (Россия) – Озинки (Казахстан) – Алашанькоу (Китай) (рис.5.4).

В состав поезда включаются контейнеры, которые следуют назначением в Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Киргизию. Поезд регулярно отправляется из Бреста по согласованному железнодорожными администрациями Беларуси, России и Казахстана по графику. Время следования по маршруту Брест (Беларусь) – Озинки (Казахстан) – 3,5 суток. По инициативе Белорусской железной дороги маршрут поезда продлен до пограничного перехода Достык/Алашанькоу и далее в Китай.



Рис. 5.4 Маршрут движения контейнерного поезда «Казахстанский вектор»

«Монгольский вектор» – специализированный контейнерный поезд, следующий по маршруту Брест (Беларусь) – Москва (Россия) – Екатеринбург (Россия) – Новосибирск (Россия) – Наушки (Россия) – Улан-Батор (Монголия) – Замын-Ууд/Эрлянь (Китай) (рис. 5.5).

Поезд направляется из Бреста три раза в месяц: 10, 20 и 30 числа. В состав поезда «Монгольский вектор» включаются контейнеры доставляемые в Брест как по железной дороге, так и автотранспортом. Прибывающие в Брест контейнеры накапливаются и хранятся на контейнерном терминале. В рамках поезда «Монгольский вектор» могут перевозиться грузы в контейнерах назначением в страны Западной Европы. Время следования поезда из Монголии до станций Белорусской железной дороги составляет 8 суток.



Рис. 5.5 Маршрут движения контейнерного поезда «Монгольский вектор»

«ZUBR» – контейнерный поезд, курсирующий по маршруту Таллинн/Мууга (Эстония) – Рига/Даугавпилс (Латвия) – Минск (Беларусь) – Ильичевск/Одесса (Украина) (рис. 5.6). Поезд «ZUBR» позволяет соединить порты Латвии и Эстонии с портами Черного моря. В состав поезда включены вагоны с универсальными и специализированными контейнерами, в том числе рефрижераторными. Перевозка грузов в крупнотоннажных контейнерах поездом «ZUBR» производится на все станции, открытые для работы с крупнотоннажными контейнерами, а также назначением на станции, не открытые для производства операций с крупнотоннажными контейнерами при письменном согласии Белорусской железной дороги.

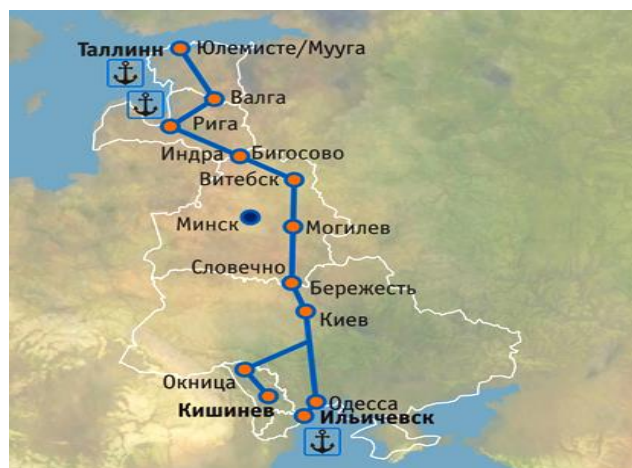


Рис. 5.6 Маршрут движения контейнерного поезда «ZUBR»

«Московит» – контейнерный поезд, курсирующий по маршруту Дуйсбург (Германия) – Жепин–Малашевиче (Польша)–Брест–Осиновка (Беларусь)–Красное–Москва (Россия) и обратно (рис. 5.7). Поезд курсирует один раз в неделю, преодолевая путь в 2200 км за 4,5 суток.

Цель проекта – предложить транспортно–логистические услуги по организации контейнерных перевозок между Западной Европой и Россией, сделав эффективными железнодорожные грузоперевозки на этом важнейшем европейском транспортном направлении.

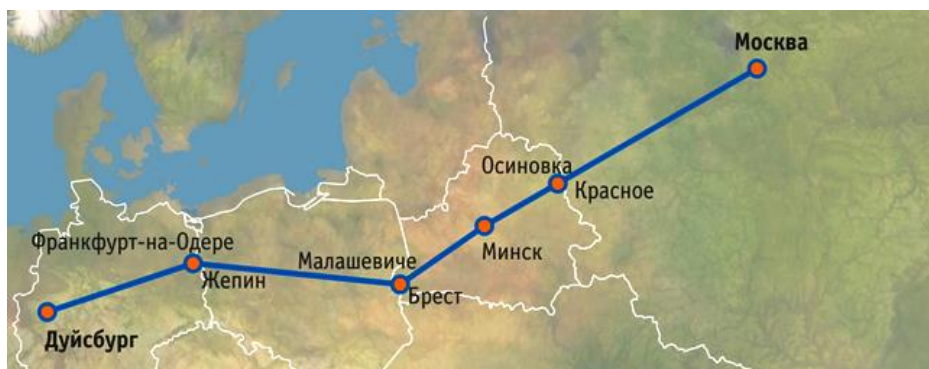


Рис. 5.7 Маршрут движения контейнерного поезда «Московит»

Контейнерный поезд «Чунцин – Дуйсбург». Маршрут следования: Чунцин/Алашанькоу (Китай)–Достык (Казахстан)–Брест (Беларусь)–Малашевиче (Польша)–Дуйсбург (Германия) (рис. 5.8).

Расстояние в 11 тыс. км поезд преодолевает за 17–18 дней. Периодичность курсирования поезда – 1 раз в неделю. Преимущества контейнерного поезда «Чунцин – Дуйсбург»: сокращение времени следования по маршруту (в 2,5 раза быстрее, чем при транспортировке морским транспортом); специальные тарифные ставки; диспетчерский контроль; возможность получения оперативной информации о местонахождении груза в пути; сохранность груза.



Рис. 5.8 Маршрут движения контейнерного поезда «Чунцин – Дуйсбург»

Белорусской железной дорогой совместно с ОАО «ТрансКонтейнер» организованы контейнерные поезда по транспортировке автокомплектующих концернов «Фольксваген» и «Пежо–Ситроен–Мицубиси» на сборочные производства из Европы в Россию.

«Пежо–Ситроен–Мицубиси» – контейнерный поезд, курсирующий с заводов концернов «Пежо», «Ситроен», «Мицубиси» со станции Везуль (Франция) транзитом через Беларусь на сборочное производство на станцию Воротынский в Калужской области по маршруту Малашевиче (Польша) – Брест (Беларусь) – Красное – Воротынский (Россия) (рис. 5.9). Проект получил развитие благодаря тесному сотрудничеству железных дорог Беларуси, Франции, Германии, Польши, России, ОАО «ТрансКонтейнер» и логистической организации «ЖЕФКО». Контейнерный поезд перевозит автокомплектующие концерна «Пежо–Ситроен».

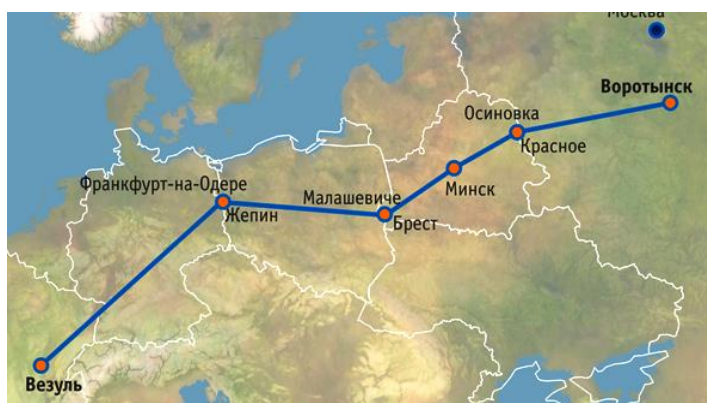


Рис. 5.9 Маршрут движения контейнерного поезда «Пежо–Ситроен–Мицубиси»

«Фольксваген Групп Рус» – контейнерный поезд, курсирующий с заводов концерна «Фольксваген» в Германии и Чехии транзитом через Беларусь на сборочное производство на станции Перспективная в Калужской области и в Нижний Новгород по маршруту Брест (Беларусь) – Красное – Калуга–1/Перспективная/Нижний Новгород–Автозавод (Россия) (рис. 5.10).

В обратном направлении осуществляются перевозки контейнеров с многоразовой тарой или в порожнем состоянии. Поезд начал курсировать с октября 2007 года. Это один из наиболее масштабных действующих проектов по организации контейнерных поездов, проходящих по территории Республики Беларусь.

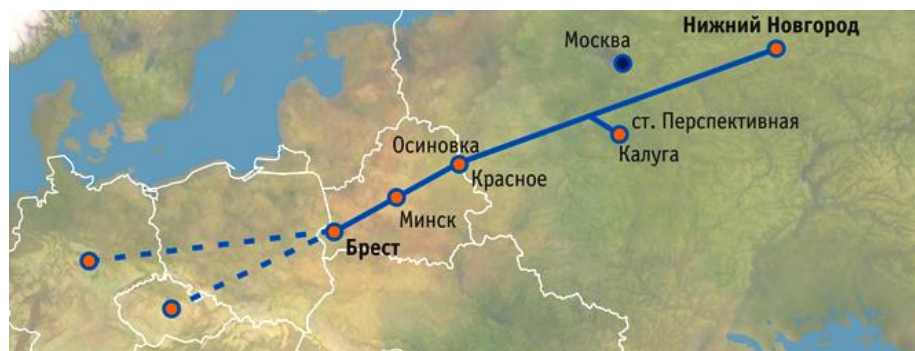


Рис. 5.10 Маршрут движения контейнерного поезда «Фольксваген Групп Рус»

Контейнерный поезд «BMW» курсирует по маршруту Лейпциг (Германия) – Брест – Осиновка (Беларусь) – Забайкальск (Россия) – Шэньян (Китай) (рис. 5.11).

В составе поезда перевозятся комплектующие для производства автомобилей «BMW» на заводе в городе Шэньяне.



Рис. 5.11 Маршрут движения контейнерного поезда «BMW»

Учитывая мировую тенденцию контейнеризации перевозок грузов, Белорусская железная дорога активно участвует в реализации новых проектов по перевозке грузов контейнерными поездами. Через территорию Республики Беларусь также проходят следующие маршруты следующих контейнерных поездов:

- «Находка – Брест» следует по маршруту Находка (Россия) – Красное (Россия) – Осиновка (Беларусь) – Брест (Беларусь) – Малашевиче (Польша). Поезд организован ОАО «Российские железные дороги» и ОАО «Трансконтейнер» при содействии Координационного Совета по Транссибирским перевозкам. Периодичность курсирования – по готовности. Время следования в пути – 11 суток.

- «FORD» – контейнерный поезд по перевозке автокомплектующих производства организации, курсирует по маршруту Малашевиче (Польша) – Брест (Беларусь) – Красное – Москва – Елабуга/Тихоново (Россия).

- «Меркурий» – совместный проект Российских, Литовских и Белорусской железных дорог, предназначенный для перевозки крупнотоннажных универсальных и специальных контейнеров, следует по маршруту Калининград (Россия)/Драугисте (Литва) – Гудогай – Осиновка (Беларусь) – Красное – Москва (ст. Силикатная) (Россия) и обратно. Поезд курсирует по готовности. С марта 2013 года начато регулярное курсирование поезда по участку Клайпеда – Минск – Москва.

- «SKODA» – контейнерный поезд по перевозке машинокомплектов курсирует по маршруту Млада-Болеслав (Чехия) – Малашевиче (Польша) – Брест – Минск (Беларусь) – Красное – Москва (Россия) – Локоть – Защита (Казахстан).

- «KIA» – контейнерный поезд с автокомплектующими «Kia Motors» следует по маршруту Жилина (Словакия) – Малашевиче (Польша) – Брест – Минск (Беларусь) – Красное – Москва (Россия) – Локоть – Защита (Казахстан).

– «Сауле» – эффективная интермодальная логистическая цепь между Востоком и Западом. В настоящее время согласован маршрут контейнерного поезда из Китая в Бельгию через пункты пересечения границ: Алашанькоу (Китай) – Достык – Семиглавый Мар (Казахстан) – Озинки – Злынка (Россия) – Закопытье – Гудогай (Беларусь) – Кяна – Моцкава (Литва) с перегрузкой контейнеров на китайско–казахской пограничной станции Достык и литовско–польской пограничной станции Шяштокай. Налажен маршрут контейнерного поезда по маршруту Драугисте – Кяна (Литва)–Гудогай – Закопытье (Беларусь) – Злынка – Озинки (Россия) – Семиглавый Мар – Алма–Ата1 (Казахстан).

– «Балтийский ветер» курсирует со станции Панеряй (Литва) в Костанай (Казахстан) транзитом через Республику Беларусь, предназначен для создания регулярного сервиса по доставке грузов в контейнерах из Литвы в Среднюю Азию. Маршрут поезда: Панеряй – Кяна (Литва) – Гудогай – Осинковка (Беларусь) – Красное – Карталы1 (Россия) – Костанай (Казахстан).

– «Чжэнчжоу–Гамбург» курсирует со сборным грузом по маршруту Чжэнчжоу (Китай) – Достык (Казахстан) – Илецк1 – Красное (Россия) – Брест (Беларусь) – Малашевиче (Польша) – Гамбург (Германия).

В целях популяризации среди китайских грузоотправителей преимуществ перевозок регулярными контейнерными поездами с мая 2013 года во взаимодействии с Координационным Советом по Транссибирским перевозкам осуществляется проект «Электронный поезд» – организация контейнерного поезда «Чэнду–Лодзь». Поезд следует по маршруту Чэнду (Китай) – Достык (Казахстан) – Илецк 1 – Красное (Россия) – Брест (Беларусь) – Малашевиче – Лодзь (Польша) по строгому графику.

В июле 2015г. запущен новый регулярный контейнерный поезд «Хэфэй – Гамбург», который проходит через территорию Беларуси. Маршрут направлен на обеспечение доставки грузов железнодорожным транспортом в сообщении Европа – Азия транзитом по территории Казахстана через пограничный переход Достык – Алашанькоу. Ориентировочное время в пути от станции отправления до станции назначения составляет 16 суток.

В октябре 2015г. стало известно, что планируют пустить новый контейнерный поезд «Волот» в сообщении порт Гданьск – Брест/Брузги – страны СНГ.

5.2 Характеристика основных типов железнодорожных грузовых вагонов [9]

Перевозка грузов по железной дороге осуществляется различными типами железнодорожных грузовых вагонов. В зависимости от характера груза, конструкции кузова, способов погрузки и выгрузки, а также обеспечения сохранности грузов различают: крытые вагоны, полувагоны, платформы, цистерны, вагоны-самосвалы, изотермические вагоны и др.

Крытые вагоны предназначены для перевозки грузов, которые боятся влаги и солнца, для защиты груза от кражи и механических повреждений (рис. 5.12). В крытых вагонах перевозят такие грузы как продукты питания, бытовая техника, мебель и т.п.

К классу крытых вагонов также относят вагоны изотермического парка: вагоны-ледники, вагоны-рефрижераторы, вагоны-термосы. В них перевозят скоропортящиеся продукты, например мясо, рыбу, консервацию, медикаменты, молоко, фрукты. Специальное холодильное оборудование в изотермических вагонах создает необходимый температурный режим.



Рис. 5.12 Крытый вагон и изотермический вагон

Изотермический вагон – крытый грузовой вагон для перевозки скоропортящихся грузов (мясо, рыба, фрукты, овощи и др.) (рис. 5.12).

Кузов изотермического вагона для уменьшения тепловых потерь снабжен теплоизоляцией из полистирола, пенополиуретана и других материалов, имеет приспособления для рационального размещения груза. Для поддержания постоянной и равномерной температуры воздуха изотермический вагон может иметь приборы охлаждения и отопления, устройства для принудительной циркуляции воздуха и вентилирования грузового помещения.

Полувагон – железнодорожный грузовой открытый без крыши вагон с высокими бортами. Предназначен для перевозки грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков. Так как полувагоны не имеют крыши, это позволяет полностью механизировать погрузку. Для перевозки сыпучих грузов существуют полувагоны с люками в полу, которые позволяют механизировать выгрузку таких грузов (рис. 5.13).

Хоппер – грузовой вагон для перевозки массовых сыпучих грузов: угля, руды, цемента, зерна и др. Кузов имеет форму воронки, в нижней части расположены люки, через которые груз высыпается при разгрузке под действием силы тяжести, что способствует быстрой разгрузке (рис. 5.13).

Существуют два основных типа хопперов – открытые и закрытые. Открытые используют для перевозки горячего агломерата и окатышей, угля, торфа, кокса. Закрытые хопперы применяются для тех грузов, которые необходимо защищать от атмосферных осадков: зерна, цемента, технического углерода.



Рис. 5.13 – Полувагон и хоппер

Платформа – грузовой вагон открытого типа, предназначенный для перевозки крупногабаритного и негабаритного груза, а также различной техники (тракторы, автобусы), контейнеров и оборудования, не требующих защиты от атмосферных воздействий (рис. 5.14).

Платформы подразделяют на универсальные (для перевозки различных грузов большой номенклатуры) и специализированные (для перевозки грузов определенного вида).



Рис. 5.14 Платформа

Фитинговая платформа – специализированная платформа, предназначенная для перевозки крупнотоннажных контейнеров и оборудованная специализированными узлами для их крепления – фитинговыми упорами. 80-футовые фитинговые платформы позволяют осуществлять перевозку двух стандартных 40-футовых контейнеров (рис. 5.15).



Рис. 5.15 Фитинговая платформа и 8-осный вагон-транспортёр

Вагон-транспортёр – длиннобазная платформа с низким центром тяжести. Используется для перевозки серхнегабаритных грузов (трансформаторы большой мощности, колонны, части гидравлических турбин), которые по своим размерам и (или) массе не могут быть перевезены в других вагонах (рис. 5.15).

Вагон-цистерна применяется для перевозки жидкостей (нефти и нефтепродуктов, кислоты, щелочи, воды, молока и др.) (рис. 5.16).

Танк-контейнер представляет собой контейнер, состоящий из каркаса и цистерны, оборудованный сливной арматурой и устройствами для осуществления разгрузки под действием силы тяжести, как и под давлением. Предназначен для перевозки жидкостей, сжиженных газов и ряда сыпучих продуктов (рис. 5.16).

Танк-контейнеры удобны при мультимодальной перевозке с использованием нескольких видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный).



Рис. 5.16 Вагон-цистерна и танк-контейнер

По типу цистерны различают на цистерны общего назначения – для перевозки нефтепродуктов и специальные – для перевозки определенных видов грузов.

*Думпка*р – грузовой вагон для перевозки и автоматизированной выгрузки угольно-рудных грузов, грунта, песка, щебня (рис. 5.17).



Рис. 5.17 Думпкар

Думпка

р имеет кузов, наклоняющийся при выгрузке груза, и борта, откидывающиеся при наклоне кузова.

Сравнительно недавно появилась тенденция к специализации железнодорожных перевозок, что связано со стремлением повысить качество предоставляемых ими услуг. Так появились трехъярусные железнодорожные платформы для перевозки автомобилей, двухъярусные контейнерные платформы, сочлененные вагоны, составы специального назначения (товарный поезд, все вагоны которого предназначены для перевозки одного вида продукта, например, угля). Подобные технические решения помогают железным дорогам уменьшить нагрузку вагонов, увеличить грузоподъемность составов и облегчить процессы погрузки-выгрузки.

5.3 Порядок заполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом [9]

Организация перевозок грузов осуществляется на основе месячных и дополнительных заявок, представляемых грузоотправителями по форме ГУ-12 (рис. 5.18).

Заявки заполняются машинописным, в том числе компьютерным способом, без помарок. Предъявляя заявку, грузоотправитель проставляет свой исходящий номер и дату подачи заявки, отмечает ее вид (месячная, дополнительная, изменение месячной заявки).

Месячные заявки представляются грузоотправителями в управление Белорусской железной дороги при перевозках грузов:

- во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении и в международном железнодорожном сообщении в страны СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (за исключением перевозок через порты) – не позднее чем за 12 дней до начала планируемого месяца, не считая дня подачи заявки;

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

Дополнительные заявки представляются грузоотправителями не позднее 10 дней до начала перевозки при перевозках грузов:

- во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении в отделение Белорусской железной дороги или на железнодорожную станцию отправления;

- в международном железнодорожном сообщении в страны СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (за исключением перевозок через порты) в отделение дороги;

– в международном железнодорожном сообщении через порты и через сухопутные пограничные переходы в третьи страны в управление Белорусской железной дороги.

Если грузоотправитель подает заявку на изменение месячной заявки, в свободной строке указываются первоначальные сведения: объем перевозки (в вагонах, тоннах), наименование груза, станция назначения, наименование грузополучателя и другая информация, необходимая для изменения заявки.

Порядок заполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом

«Станция отправления» – указывается точное наименование и код станции отправления груза в соответствии с тарифным руководством.

«Дата погрузки» – указывается: при оформлении месячной заявки – предстоящий месяц погрузки; при оформлении дополнительной заявки – дата начала погрузки, если заявка более или равна 50 вагонам, контейнерам, или дата поступления заявки на железную дорогу, если количество вагонов меньше 50.

«Идентификатор» – указывается: при перевозке грузов через порты – «1»; при перевозке грузов в третьи страны через сухопутные пограничные станции – «2»; при перевозке грузов в страны СНГ, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Эстонскую Республику (за исключением перевозок через порты) – «3»; при перевозке грузов во внутривнутриреспубликанском железнодорожном сообщении – «9».

«Номенклатурная группа» – указывается номенклатурная группа груза и ее шифр-код согласно приложению 4 к Правилам приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом

ЗАЯВКА НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ от _____ № _____
 (месяц, десятидневная, кратчайшая месячная заявка - маршрутов эфиротулы)

Белорусская железная дорога _____ 21 _____ Станция отправления _____ Код _____

Дата погрузки _____ Идентификатор _____

Страна отправления Республика Беларусь Код _____ 0112 _____ Номер заявки _____ дата регистрации заявки _____
 Код _____

Номенклатурная группа _____ Код _____

Наименование грузоотправителя _____ Код _____

Наименование грузополучателя _____ Код _____ Принадлежность вагонов _____

Наименование получателя в порту _____ Код _____

Наименование порта _____ Код _____

Наименование экспедитора _____ Код _____

Результат согласования _____ Причина отказа администрации _____

№ п/п	Код ЕТСНГ наименование груза	Код ГНГ	4	Назначение			5	6	7	Наименование родов вагонов, контейнеров			12		
				Наименование станции, железной дороги, страны назначения	станции, железной дороги	Коды				Коды родов вагонов, грузоподъемность контейнеров	8	9		10	11
1		3													
Всего															

Руководитель организации _____ подпись, печать _____ Ф.И.О. _____

Отметка о результате согласования заявки: _____

Рис. 5.18 Заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом
 «Принадлежность вагонов» – указывается: при использовании вагонов контейнеров железной дороги – «1»; при использовании вагонов, принадлежащих грузоотправителям,

грузополучателям – «2»; при использовании вагонов, арендованных грузоотправителями, грузополучателями у железных дорог – «3».

«Наименование грузоотправителя» – указывается полное наименование грузоотправителя и его цифровой код, присвоенный организацией Белорусской железной дороги. Если груз отправляется физическим лицом, указываются фамилия, имя и отчество лица, отправляющего груз, и цифровой код «1000»; почтовый адрес; наименование и номер счета грузоотправителя, а также код и местонахождение банка, который его обслуживает.

«Наименование грузополучателя» – указывается в случае перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении через порты и через сухопутные пограничные переходы в третьи страны полное наименование конечного получателя, почтовый адрес и код (при наличии).

«Наименование порта» – указывается точное наименование порта при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении через порты.

«Наименование получателя в порту» – указывается полное наименование получателя в порту и его код (при наличии) в случае перевозок грузов международном железнодорожном сообщении через порты.

«Наименование экспедитора» – указываются наименования экспедиторских организаций, осуществляющих оплату провозных платежей по транзитным железным дорогам, и их код.

Порядок заполнения таблицы, характеризующей груз

«№ п/п» – в заявке указывается порядковый номер планируемой перевозки.

«Код ЕТСНГ» – указывается точное наименование и код груза по Единой тарифно-статистической номенклатуре грузов (ЕТСНГ).

«Код ГНГ» – указывается код груза по Гармонизированной номенклатуре грузов (ГНГ) при перевозке груза в международном железнодорожном сообщении.

«Наименование станции, железной дороги, страны назначения» – указываются: при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении через порты – наименование припортовой станции назначения, сокращенное наименование железной дороги назначения, наименование окончательной страны назначения груза; при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении через сухопутные пограничные переходы в третьи страны – наименования станции назначения, страны назначения груза, а также пограничной станции при передаче груза в третьи страны и сокращенное наименование железной дороги, на которой находится пограничная станция; при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении в страны СНГ, Литовской Республики, Латвийской Республики, Эстонской Республики (за исключением перевозок через порты) и во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении – станция и железная дорога назначения.

«Коды станции, железной дороги» – указываются коды станций.

«Код страны назначения» – указывается код страны назначения при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении через порты и через сухопутные пограничные переходы в третьи страны.

«Количество тонн» – указывается в тоннах масса груза, заявленного к перевозке, с точностью для повагонной и контейнерной отправки – до 1 тонны, для мелкой отправки – до 0,01 тонны.

«Наименование родов вагонов, контейнеров» – указывается сокращенное наименование рода вагона, контейнера согласно приложению 3 к Правилам приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

«Коды родов вагона, грузоподъемность контейнеров» – указывается цифровой код вагона согласно приложению 4 к Правилам приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования, грузоподъемность контейнера.

«Количество вагонов, контейнеров» – указывается количество вагонов по каждому роду вагона, количество контейнеров по их грузоподъемности.

«Количество вагонов – всего» – указывается общее количество вагонов.

«Номер заявки», «Дата регистрации заявки», «Отметка о результате согласования заявки», «Результат согласования», «Причина отказа администрации» заполняются уполномоченным работником подразделения Белорусской железной дороги в порядке, устанавливаемом Белорусской железной дорогой.

Белорусская железная дорога по согласованию с грузоотправителем может установить иной порядок заполнения отдельных граф заявки.

Для ускорения процесса предъявления грузов к перевозке железнодорожным транспортом Белорусской железной дорогой разработана и введена в эксплуатацию автоматизированная система подготовки заявок (АПЗ).

АПЗ позволяет грузоотправителям создавать заявки на погрузку (форма ГУ-12) в виде электронных документов на своем рабочем месте, устанавливать по каналам Интернет связь с сервером АПЗ, защищенную с помощью криптографических средств Белорусской железной дороги, при необходимости в интерактивном режиме вносить исправления в заявки, после чего подписывать электронной цифровой подписью, придавая юридический статус электронному документу, и передавать заявки на Белорусскую железную дорогу. Поступившие заявки в ускоренном режиме в АПЗ проходят необходимые согласования с причастными железнодорожными администрациями, после чего передаются на рабочее место грузоотправителя и станцию отправления.

5.4 Транспортная железнодорожная накладная и порядок ее заполнения [9]

Транспортная железнодорожная накладная состоит из четырех листов (Приложение В):

– лист 1 – оригинал транспортной железнодорожной накладной (вместе с дорожной ведомостью следует с грузом до железнодорожной станции назначения, где выдается грузополучателю);

– лист 2 – дорожная ведомость;

– лист 3 – корешок дорожной ведомости (остается на железнодорожной станции отправления);

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

Порядок заполнения транспортной железнодорожной накладной грузоотправителем

«Скорость» – указывается, какой скоростью должна осуществляться перевозка груза (грузовой или большой) и ее цифровой код: «2» – для грузовой скорости, «1» – для большой скорости. Если перевозка данного груза допускается только определенной скоростью, грузоотправитель должен указать именно эту скорость.

«Род вагона» – заполняется в соответствии с заявкой на перевозку груза, согласованной Белорусской железной дорогой, ее организацией.

«№ вагона», «Грузоподъемность вагона», «Количество осей», «Тип цистерны», «Объем кузова вагона», «Длина рамы платформы» – заполняются на основании данных, нанесенных на вагоне.

«Техническая норма загрузки» – указывается техническая норма загрузки, установленная Белорусской железной дорогой. По грузам, для которых технических норм не установлено, в этой графе указывается сокращенно «Н/У».

«Индекс негабаритности» – указывается степень негабаритности пятизначным индексом в следующей последовательности: 1-й знак – буква «Н», 2-й знак – степень нижней негабаритности, 3-й знак – степень боковой негабаритности, 4-й знак – степень верхней негабаритности, 5-й знак – вертикальная сверхнегабаритность. При отсутствии негабаритности груза графа «Индекс негабаритности» не заполняется.

«Станция отправления» – указывается точное наименование и код железнодорожной станции отправления груза.

«Станция назначения» – указывается точное наименование и код железнодорожной станции назначения груза.

В тех случаях, когда груз следует на железнодорожную станцию назначения для выгрузки на подъездном пути, в графе «Станция назначения» под наименованием железнодорожной станции делается отметка «с подачей на подъездной путь» с указанием владельца этого пути.

«Отправитель» – указываются полное наименование грузоотправителя и его цифровой код, присвоенный организацией Белорусской железной дороги. Если груз отправляется физическим лицом, указываются фамилия, имя и отчество (полностью) лица, отправляющего груз, и цифровой код «1000».

«Почтовый адрес отправителя» – указывается полный почтовый адрес грузоотправителя с названием области, района, города, села, улицы, номера дома, номера офиса, номера контактного телефона. Аналогично заполняются графы «Получатель» и «Почтовый адрес получателя».

«Плательщик» – указывается наименование юридического или фамилия, имя и отчество (полностью) физического лица, осуществляющего расчеты за перевозку груза при отправлении, а также цифровой код плательщика, присвоенный организацией Белорусской железной дороги.

«Погрузка в вагон средствами» – зачеркивается ненужное. При погрузке груза грузоотправителями зачеркиваются слова «Железной дороги», при погрузке груза железной дорогой зачеркивается слово «Отправителя».

«Знаки и марки отправителя» – указываются отличительные знаки, отмеченные грузоотправителем на грузовых местах, «Количество мест» – указывается: для тарных и штучных грузов – количество мест груза в отправке. При наличии в отправке грузов одного наименования в разных упаковках либо грузов разных наименований количество мест груза указывается отдельно по каждому наименованию груза либо по каждому роду упаковки; для грузов в транспортных пакетах – дробью: в числителе – количество транспортных пакетов, в знаменателе – количество мест в одном пакете; для грузов, перевозимых насыпью, – слово «Насыпью»; для грузов, перевозимых навалом, – слово «Навалом»; для грузов, перевозимых наливом, – слово «Наливом».

«Упаковка» – указывается: для упакованного груза – сокращенное наименование упаковки груза, например, «ящ.», «кор.», «боч.», «корз.» при упаковке грузов соответственно в ящики, коробки, бочки, корзины; для неупакованного груза – сокращение «Н/У», для грузов в транспортных пакетах – «Тр. пакет».

«Наименование груза» – указывается наименование груза и его код. Домашние вещи (то есть грузы для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности), в том числе состоящие из нескольких разнородных предметов, сдаются к перевозке под общим наименованием «Домашние вещи» с указанием наименования каждого предмета, составляющего данную отправку (например, «1 ящик – пианино, 2 связки – стулья, 5 ящиков – белье, 4 ящика – посуда»).

При недостатке в накладной места для перечисления всех перевозимых по одной отправке грузов грузоотправитель на бланках составляется перечень с указанием количества мест, упаковки, наименования и массы всех перевозимых грузов. Перечень составляется в четырех экземплярах, заверенных печатью, используемой при финансовых операциях, и подписью лица, уполномоченного грузоотправителем. Общее количество мест и масса грузов указываются в соответствующих графах накладной, а в графе «Наименование груза» указывается: «Перечень грузов прилагается» – для грузов разных наименований, относящихся к одной позиции номенклатуры грузов, «Сборная отправка, перечень грузов прилагается» – для грузов разных наименований, относящихся к разным

позициям номенклатуры грузов. На всех экземплярах перечня должен быть указан номер отправки и проставлен календарный штампель железнодорожной станции отправления. Экземпляры перечня прочно прикрепляются к листам накладной. Один экземпляр перечня выдается грузоотправителю с квитанцией о приеме груза.

«Масса груза в кг, определенная отправителем» – заполняется грузоотправителем, если масса груза определялась им либо с его участием. Также заполняются графы «Нетто», «Тара вагона» и «Брутто».

При перевозке груза на своих осях графы «Нетто» и «Тара вагона» не заполняются, а в графах «Масса груза в кг, определенная отправителем» и «Брутто» указывается масса груза, перевозимого на своих осях.

При перевозке грузов, сформированных в транспортные пакеты, указывается масса груза брутто, для транспортных пакетов, сформированных на поддонах, кроме того, через дробь указывается масса транспортного пакета нетто (масса транспортного пакета без учета массы поддона).

При определении массы груза «Нетто» на вагонных весах в соответствующих графах указываются: масса нетто, определенная как разность между массой вагона брутто и его тарой; масса брутто вагона, определенная путем взвешивания на весах; масса тары вагона – при определении массы тары на весах указываются сведения, полученные путем взвешивания с зачеркиванием «с бруса»; если масса тары определялась на основании сведений на вагоне, то зачеркивается сокращение «пров.». Масса тары вагона определяется с учетом находящейся в нем массы съёмного или несъёмного оборудования, которое не выдается грузополучателю на железнодорожной станции назначения вместе с грузом, но не включено в массу тары вагона.

«Итого мест» – указывается цифрами и прописью общее количество мест груза в отправке.

«Итого масса» – указывается прописью общая масса груза по отправке включая массу съёмного оборудования (заполняется в тех случаях, когда масса груза определялась грузоотправителем либо с его участием).

«Способ определения массы» – заполняется в тех случаях, когда масса груза определялась грузоотправителем либо с его участием, указывается один из способов, указанных в накладной. Кроме того, при определении массы груза на весах или расчетным путем указывается значение предельной погрешности определения массы, соответствующее требованиям стандартов. Например, на вагонных весах $\pm 0,3\%$, на весах в движении $\pm 1,5\%$; на весах в движении $\pm 2,0\%$ и т. д.; на товарных весах $\pm 0,1\%$, расчетным путем $\pm 0,5\%$. При определении массы груза по стандарту указывается стандартная масса одного грузового места: в числителе – масса брутто, в знаменателе – масса нетто.

«Сведения о ЗПУ, пломбах» – указывается, кем произведено пломбирование: грузоотправителем или железнодорожной станцией.

«Тип ЗПУ, пломбы» – указывается тип пломбы или запорно-пломбировочного устройства (ЗПУ), установленного на вагоне.

«К/знаки» – указывается контрольный знак пломбы или ЗПУ или оттиск на пломбе (при отсутствии контрольных знаков на тисках).

По грузам, требующим соблюдения особых мер предосторожности при перевозке и хранении, в верхней части оригинала накладной в графе «Место для особых отметок и штампелей» грузоотправителем проставляются предусмотренные правилами перевозок данного груза надписи, в том числе в виде штампелей, иные отметки, характеризующие особые свойства груза.

«Объявленная ценность» – указывается прописью сумма объявленной грузоотправителем ценности груза в рублях.

«За правильность внесенных в накладную сведений отвечаю» – грузоотправитель разборчиво расписывается, удостоверяя правильность внесенных им в накладную

сведений, а также указываем свои должность (за исключением, когда грузоотправителем является физическое лицо либо доверенность выдана лицу, не являющемуся работником данного юридического лица), фамилию и инициалы.

На оборотной стороне оригинала накладной графа «Груз размещен и закреплен в соответствии с _____» заполняется в соответствии с требованиями правил размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утверждаемых Министерством транспорта и коммуникаций. Эти сведения заверяются подписью с указанием должности, фамилии работника грузоотправителя, ответственного за погрузку и крепление груза.

В графе «Особые заявления и отметки отправителя» оборотной стороны оригинала накладной в случаях, предусмотренных соответствующими правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте общего пользования, грузоотправителем делаются отметки: виды профилактических мер, принятые грузоотправителем для предохранения груза от смерзания; «Перевозка _____ (указывается наименование груза) в специализированных вагонах (или соответственно в глухонных полувагонах) с грузополучателем согласована. Средства разгрузки имеются»; при использовании грузоотправителем для пакетирования лесоматериалов собственных стропов указывается количество стропов по их типам и их принадлежность; наличие у предъявляемого к перевозке неупакованного груза видимых повреждений (например, «у станка отбита деталь», «разбита фара у автомобиля»); «Для передачи на водный транспорт (указывается страна и порт назначения)» – при перевозке экспортных грузов в непрямом международном сообщении через порты Республики Беларусь; «Для передачи на железнодорожный транспорт _____ (указывается страна и порт отправления)» – при перевозке импортных грузов в непрямом международном сообщении через порты Республики Беларусь; наименования прилагаемых к накладной грузоотправителем документов (например, сертификат, спецификация, технический паспорт, чертежи крепления инвентарного несъемного крепления и другие документы) в соответствии с требованиями соответствующих правил перевозок грузов, нормативных правовых актов. Прикладываемые документы должны быть прочно прикреплены к оригиналу накладной; сведения о съемном или несъемном оборудовании, которое не выдается грузополучателю на станции назначения вместе с грузом.

Грузоотправитель имеет право делать в этой графе другие, не предусмотренные соответствующими правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, необязательные для железной дороги отметки (например, необходимые для грузополучателя сведения об ассортименте грузов, марке продукции).

Дополнительные требования к оформлению перевозочных документов на перевозку отдельных видов грузов устанавливаются правилами перевозок этих грузов.

Грузоотправителем в накладной также проставляются в соответствии с тарифным руководством другие отметки, необходимые для определения провозных платежей.

При перевозке грузов оригинал накладной вместе с дорожной ведомостью следует с грузами до железнодорожной станции назначения. Оригинал накладной выдается грузополучателю под роспись в дорожной ведомости. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости.

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

Дорожная ведомость заполняется специалистами железной дороги. В подтверждение получения оригинала накладной и расчетов за перевозку грузополучатель заполняет следующие графы дорожной ведомости:

– «Плательщик» – указывается наименование юридического или фамилия, имя и отчество физического лица (полностью), осуществляющих расчеты за перевозку груза при получении, а также цифровой код плательщика, присвоенный железной дорогой;

– «Счет получателя ____ код банка ____ гор. ____» – указываются наименование и номер счета грузополучателя, а также код и местонахождение банка, который его обслуживает;

– «Оригинал накладной получил ____ числа ____ месяца ____ г.» – указывается дата получения оригинала накладной;

– «По доверенности № ____ от ____ 20__ г.» – указываются номер доверенности на получение груза и дата ее выдачи. Строка заполняется в случае, если от имени грузополучателя выступает его представитель по доверенности;

– « ____ № ____ адрес места жительства в г. ____ ул. ____ дом ____ кв. ____» – указываются серия и номер документа, удостоверяющего личность, а также адрес. Строка заполняется, если грузополучателем является физическое лицо или представитель грузополучателя по доверенности.

Внесенные грузополучателем сведения заверяются в дорожной ведомости подписью представителя грузополучателя с указанием его фамилии и инициалов.

При перевозке грузов в международном сообщении требуется заполнение железнодорожной накладной СМГС. Накладная СМГС – это накладная международного образца, используемая в международных грузовых перевозках по сети железных дорог стран-участниц «Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении». СМГС накладная состоит из пяти листов:

– лист № 1 – «Оригинал накладной». Выдается получателю на станции назначения вместе с грузом;

– лист № 2 – «Дорожная ведомость». Сопровождает груз до конечной станции. Количество дорожных ведомостей равняется количеству дорог, задействованных в перевозке. Остается на дороге назначения;

– лист № 3 – «Дубликат накладной». Остается у отправителя;

– лист № 4 – «Лист передачи груза». Как и «дорожная ведомость», сопровождает груз до конечной станции и остается на дороге назначения;

– лист № 5 – «Уведомление о прибытии груза». Выдается грузополучателю вместе с листом № 5 – оригиналом накладной и грузом.

Перевозки в европейских странах, не участвующих в соглашении СМГС, регулируются Конвенцией по международным грузовым перевозкам (СОТИФ), где существует своя форма накладной – ЦИМ. Поэтому международные перевозки направлением Европа – СНГ – Европа проходят с соответствующим переоформлением на пограничных станциях международных железнодорожных накладных (накладная ЦИМ – накладная СМГС и наоборот).

При активном участии специалистов Белорусской железной дороги была разработана единая унифицированная накладная ЦИМ/СМГС, позволяющая осуществлять перевозки на всем пути следования по одной накладной без переоформления.