

Упаковка и тара

Любая перевозка грузов, вне зависимости от выбора транспортных средств, по нормативам должна производиться строго в упакованном виде. Благодаря использованию упаковки повышается безопасность перевозок, и грузы находятся под надёжной защитой от повреждений. Также применение упаковки делает процедуру формирования грузов по различным показателям, учёт и контроль перевозимых товаров, и грамотного наполнения вагонов и автомобилей более удобной и универсальной. Также следует отметить, что упаковка положительно сказывается и на выполнении погрузочно-разгрузочных работ.

Главной составляющей упаковки считается тара. По сути своей, тара – это ёмкость для размещения товара, именуемая, в случае, если речь идёт о перевозке грузов, транспортной тарой. Транспортная тара является самостоятельной транспортной единицей. Возможны ситуации, подразумевающие **доставку грузов** в потребительской упаковке. Данные сведения должны быть отражены в договоре.

Нормативно-техническая документация содержит всю необходимую информацию о типе и качестве упаковки, правилах использования той или иной упаковки для транспортировки разных видов грузов.

Производить упаковку перевозимых товаров должен грузоотправитель. В случаях, когда между сторонами заключён договор на **транспортно-экспедиционные услуги**, возможно включение в данный документ пункта, согласно которому **транспортно-экспедиционная компания** берёт на себя работы по упаковке товаров.

Тару классифицируют по типу формы. Среди наиболее часто используемых единиц тары

1. Ящики

Ящиками принято называть транспортную тару, не имеющую открытых сторон, корпус которой имеет прямоугольную форму в параллельном дну сечении. Изготовлен данный вид тары может быть из пластмассы, досок, металла или фанеры, а также возможно сочетание разных материалов. У ящиков имеется дно, торцевые и боковые стенки и в большинстве случаев крышка.

Крайне желательно, чтобы такие элементы тары, как ручки, шарниры и т.п. не выдавались из конструкции. Это относится и к шурупам и гвоздям. Предусмотрено оснащение ящиков, имеющих большой вес, деревянными брусками. Это помогает при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ при использовании средств, относящихся к категории подъёмно-транспортных. Для обеспечения устойчивой погрузки необходимо, чтобы усиливающие бруски располагались в шахматном порядке, как на крышке, так и на дне. Это гарантирует взаимозацепление в процессе штабелирования. В случае надобности возможно дополнительное укрепление ящиков посредством окантовки с помощью ленты, изготовленной из пластмассы или стали.

Данный вид тары подходит для грузов, относящихся к категории тяжёлых и бьющихся.

2. Бочки

Являются транспортной тарой с корпусом, форма которого параболическая или цилиндрическая. Данный вид тары с доньями, снабжён зигами катания или обручами.

Материалом для производства бочек может служить дерево, металл или пластмасса. ЗПУ бочковых крышек обязательно должны быть зафиксированы. Надёжное закрытие должно быть обеспечено и винтовым затвором. Применение металлических пластин и некоторых других приспособлений используется для закрытия пробок сливных отверстий. Если **доставка грузов по железной дороге** предполагает перевозку в бочках жидких грузов, склонных к брожению, бочки оборудуются специальными затворами, позволяющими осуществлять выпуск газов, и исключающими выход жидкости наружу. Обязательно, чтобы на затворах данного типа имелась специальная заметная маркировка с внешней стороны.

Как правило, в бочках перевозят большие объёмы жидких грузов. Для каких конкретно грузов подходит данный вид транспортной тары, определено в нормативно-технической документации.

3. Барабаны

Представляют собой цилиндрической формы транспортную тару. Зиги катания и обручи на барабанах отсутствуют. Корпус барабанов может быть гофрированным или гладким, дно – плоское. Форма барабана цилиндрическая, имеет вид обечайки, которая включает в себя скреплённые между собой слои бумаги. Для производства таких частей барабана, как крышка и дно, используется клееная фанера, многослойная бумага, жёсть. Также возможно изготовление с применением данных материалов в сочетании друг с другом. Металлическая лента является скрепляющим звеном между обечайкой и днищем. Зажимно-запорные устройства используются для фиксирования крышек.

В жд доставке грузов барабаны применяются в качестве транспортной тары для газов, как жидких, так и пастообразных. Необходимым условием для этого является пропитка внутренних стенок, или же использование ненатуральных материалов.

4. Мешки

Это транспортная тара, представляющая по форме своего корпуса рукав. Тара мягкая. У рукава имеется горловина и дно. Мешок может иметь как открытую, так и закрытую горловину. Надёжное закрытие мешков обязательно. Любое несанкционированное проникновение должно быть исключено.

Применение данного вида транспортной тары для **доставки грузов**, неустойчивых к сжатию и т.п., не является уместным.

5. Короба

Считаются достаточной упаковкой, когда произведены из прочного плетения и гарантируют сохранение товаров при транспортировке. Конструкция затворов должна быть такой, чтобы доступ к товару во время перевозки был невозможен. Масса груза и прочность короба должны находиться во взаимном соответствии. Прочность полов и ручек должна быть высокой, чтобы исключить повреждения при проведении обработки грузов. В случае упаковки в короб не выдерживающих давления грузов, транспортная тара оснащается прочными крышками. Конструкция создаётся таким образом, что короба можно ставить один на другой.

6. Стекланные баллоны

Считаются достаточной упаковкой лишь тогда, когда произведено обёртывание стекланных сосудов лёгкими материалами, а сами сосуды помещены в защитную ёмкость, снабжённую ручками и крышками. Толщина мягкого слоя – не меньше 40 мм. Распределение слоя – равномерное.

7. Кипы, рулоны, пакеты

Применимы при **жд перевозке** грузов, устойчивых к механическим повреждениям (толчкам, сжатиям, ударам) и загрязнениям, при этом надёжно упакованных и закрытых. Комбинирование упаковочных материалов подходит для упаковки в кипах. Упаковку можно усилить деревянными планками. Это не исключает необходимость крепкого обвязывания кип. Пластмассовая плёнка, ткань, гофрированный картон, бумага не является достаточной упаковкой.

8. Клетки для животных

Обязательно должны обладать высокой степенью прочности. Пол должен быть сплошным. Обеспечение доступа воздуха – обязательное условие для транспортной тары данного типа. Бруски решётки должны находиться друг от друга на расстоянии, исключающем возможность животных просовывать через эти отверстия свои конечности. Фиксирование дверей и крышек при **жд перевозках** обязательно, во избежание случайного открывания.

9. Фляги

Имеют корпус и горловину цилиндрической формы. Горловина имеет меньший, чем корпус диаметр. Есть приспособление для затвора, снабжённое затвором и крышкой. Фляги являются многооборотной транспортной тарой.

10. Коробки

Данный вид транспортной тары имеет плоское дно. Форма корпуса может быть разной. Есть крышка, которая может быть на шарнире или съёмной.

Разновидности упаковки и тары, а также упаковочных средств, предназначенных для упаковки определённых товаров, отражаются в технических условиях, стандартах и прочей нормативно-технической документации. Требования ГОСТа существуют практически для всех типов упаковок и грузов.

Параметры, по которым осуществляется выбор той или иной тары и упаковки для перевозки железнодорожным или автомобильным транспортом – это форма, размер, вид, вес груза и т.п. Значение имеет также конструкция перевозимого груза, характеристика и состав продукции, которые могут иметь огромное значение для способа обращения с грузом.

Процесс упаковки грузов должен быть безопасным не только для перевозимого товара, но и для исполнителей данного процесса. Следовательно, недопустимо наличие острых и не только предметов, выступающих наружу. В противном случае это может привести к телесным повреждениям работников.

Эксплуатация тары подразумевает соблюдение следующих требований:

1. Тару следует загружать не более номинальной массы брутто
2. Способ загрузки тары должен исключать появление остаточных деформаций тары
3. Груз в таре должен находиться ниже уровня ее бортов
4. Опрокидывающиеся стенки тары должны быть в закрытом положении

Составление упаковочного листа на каждую партию грузов предусмотрено. Возможно составление общего упаковочного листа. Также грузовой лист может быть составлен на каждое грузовое место. В случае составления общего упаковочного листа, его выкладывают в первое грузовое место каждой партии.

Прочие сопроводительные документы при доставке грузов по железной дороге тоже должны быть упакованы. В основном они помещаются в водонепроницаемые пакеты или конверты из специальной водонепроницаемой бумаги.

Контейнеры считаются транспортной тарой-оборудованием. Принято считать контейнером многократно используемое транспортное оборудование, годное для перевозки грузов и их временного хранения. Объем грузов может быть 1 м³ и более. Контейнер оборудован приспособлениями, позволяющими снимать его с транспортных средств, а также позволяющие выполнять его механизированную установку. Контейнер является ёмкостью частично или полностью закрытой, в которую могут быть помещены грузы.

Характеристики контейнера постоянны, а, следовательно, он отличается прочностью и может использоваться многократно. Конструкция контейнера такова, что подразумевает возможность доставки грузов и несколькими видами транспорта, без процесса промежуточного затаривания. Также благодаря конструкции контейнера грузовые операции выполняются легче. Хранение грузов в контейнере надёжно.

По назначению контейнеры подразделяются на:

1. Универсальные (служащие для перевозки широкой номенклатуры штучных грузов без тары и в таре или в облегченной упаковке). Согласно с ИСО (Международной организацией стандартизации) универсальные контейнеры делятся на межконтинентальные (крупнотоннажные) и внутриконтинентальные (массой брутто 2,5 т). К универсальным следует относить и малотоннажные контейнеры массой брутто 0,625 и 1,25 т
2. Специализированные (служащие для хранения грузов и их многократной перевозки, определенной номенклатуры (опасных, насыпных, жидких скоропортящихся и прочих)). Специализированный контейнер - это конструкция, стандартную по размерам и максимальной массе брутто. Согласно нормативно-техническим документам, в основном специализированные контейнеры должны быть отмечены специальной информацией о виде груза, находящегося в них.