

ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ И ХРАНЕНИЕ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Выполнила:

Шаурова А.В.

Хранение строительных материалов

1. Хранение строительных материалов, конструкций, изделий и сантехнического оборудования на складах УМТС Главмосстроя должно проводиться в соответствии с требованиями стандартов и технических условий.

Правильная организация хранения продукции должна обеспечивать ее качественную и количественную сохранность:

1.2. При хранении продукции необходимо обеспечивать:

- ▣ а) рациональное размещение продукции;
- ▣ б) сохранность потребительских качеств;
- ▣ в) простоту учета и инвентаризации;
- ▣ г) постоянное обновление запасов;
- ▣ д) безопасные методы работы.



1.3 По способу хранения вся строительная продукция делится на следующие четыре группы:

- ▣ I - продукция, не требующая защиты от атмосферных осадков, подлежащая хранению на открытых площадках;
- ▣ II - продукция, требующая защиты от прямого попадания атмосферных осадков, но не чувствительная к температурным колебаниям, подлежащая хранению под навесом;
- ▣ III - продукция, требующая защиты от атмосферных осадков и сырости, но малочувствительная к температурным колебаниям, подлежащая хранению в закрытых неотапливаемых складах;
- ▣ IV - продукция, чувствительная к температурным колебаниям, подлежащая хранению в закрытых утепленных складах.

К первой группе относится строительная продукция, хранящаяся на открытых площадках (минеральные заполнители, крупносортовый металл, лесоматериалы, кирпич, сборные бетонные и железобетонные изделия, трубы асбестоцементные и др.).

Ко второй группе относится продукция, хранящаяся под навесом (столярные изделия, сухая штукатурка, асбестоцементные листы, битум в таре, кабель в барабанах, радиаторы, листовой прокат и др.)

К третьей группе относится строительная продукция, хранящаяся в закрытых неотапливаемых помещениях (известь, цемент, гипс, мел, стекло, войлок, обои, краски, олифа, крепежные материалы, огнеупорные изделия, плитки керамические, проволока, оконные приборы и др.).

К четвертой группе относится продукция, хранящаяся в отапливаемых помещениях (паркет, электротехнические материалы, линолеум, измерительные приборы и инструменты, лабораторное оборудование и др.).

Особую группу составляет продукция, подлежащая складированию в специализированных хранилищах (карбид кальция, горюче-смазочные материалы и др.).

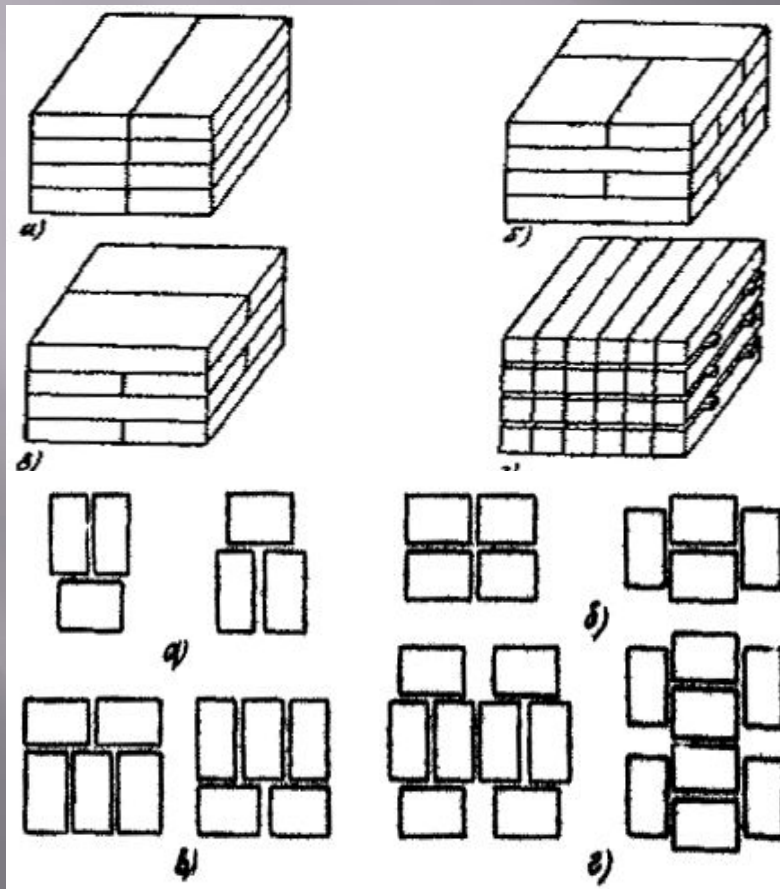
В рекомендуемом приложении I к настоящим "Указаниям" представлены основные подъемно-транспортные механизмы, используемые на складах различных типов.

1.4. Необходимо помнить, что всякого рода потери, образующиеся вследствие порчи строительных материалов и изделий при небрежном выполнении транспортно-складских операций, не относятся к потерям естественной убыли.

1.5. Применяемая в настоящее время в Главмосстрое прогрессивная система обеспечения строительных объектов материалами и изделиями повышенной заводской готовности за счет их производственно-технологической комплектации, доставки на объект в контейнерах и пакетах по четкому транспортно-монтажному графику резко снижает сроки хранения материалов на строительных площадках.



1.6. Склады должны быть оснащены всеми необходимыми приспособлениями и средствами для перемещения грузов: роликовыми ломами, роликовыми трапами, скатами, слегами, тележками и т.д.



Укладка продукции в штабеля:
а - прямая; б - перекрестная; в -
обратная; г - прямая с
прокладками

Обратная укладка продукции:
а - тройками; б - четверками; в -
пятерками; г - восьмерками

Автомобильный транспорт

Достоинства автомобильного транспорта заключаются в сравнительно небольшой доле капитальных вложений в него, незначительных расходах на погрузочно-разгрузочные работы, возможности доставки грузов к местам их использования с соблюдением определенной очередности по номенклатуре и объему, требуемой технологической последовательностью производства строительно-монтажных работ.

Перемещение грузов средствами автомобильного транспорта осуществляется по автодорогам. Автодороги строительства включают подъездные пути, соединяющие строительные площадки с общей сетью автомобильных дорог, и внутрипостроечные дороги, по которым перевозят грузы внутри строительной площадки. Подъездные пути, как правило, выполняют постоянными, а внутрипостроечные дороги — временными. Подъездные пути и внутрипостроечные дороги прокладывают до начала возведения основных объектов.



Средствами автомобильного транспорта являются автомобили различной грузоподъемности, которые в зависимости от вида доставляемого груза подразделяют на универсальные и специализированные.

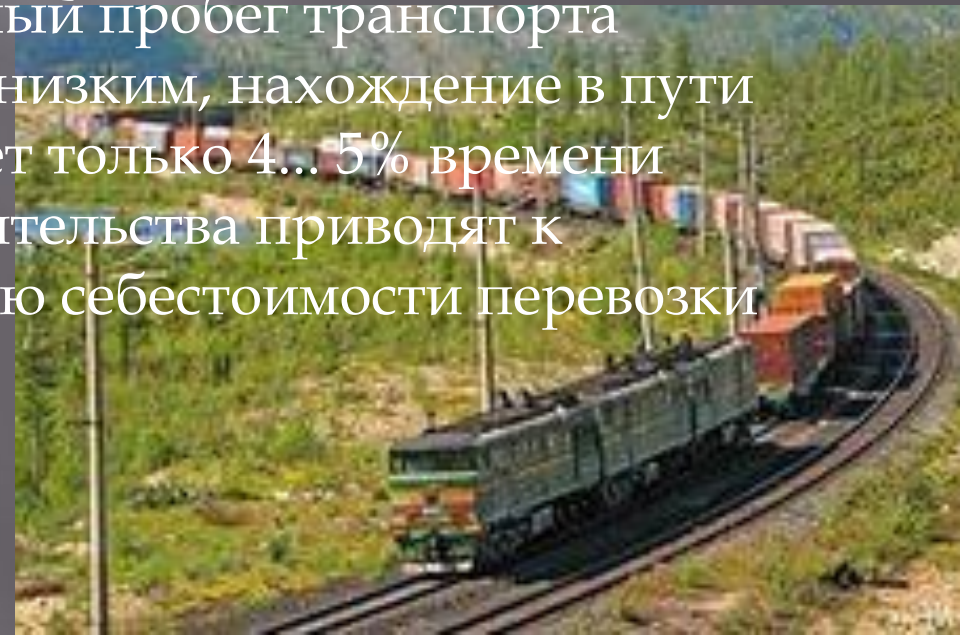
Универсальные средства автомобильного транспорта предназначены для перевозки строительных грузов широкой номенклатуры и имеют кузов общего назначения. К ним относятся бортовые автомашины и самосвалы, а также автопоезда в составе автомобиля-тягача и прицепа. Специализированные средства транспорта имеют кузов, предназначенный для перевозки только определенного вида строительных грузов.

Основные виды строительных грузов перевозят нижеследующими видами автомобильного транспорта.



Железнодорожный транспорт

Железнодорожному транспорту присущи некоторые характерные качественные показатели: сравнительно низкая стоимость перевозок, возможность из-за большой грузоподъемности единицы подвижного состава использовать небольшое число транспортных средств для доставки значительных количеств грузов. Данные преимущества наиболее полно реализуются при перевозке грузов на расстояния, превышающие 200 км. В ином случае среднесуточный пробег транспорта оказывается чрезвычайно низким, нахождение в пути вагонов с грузом составляет только 4... 5% времени полного цикла. Эти обстоятельства приводят к значительному увеличению себестоимости перевозки грузов.



Транспортировку строительных грузов осуществляют по железнодорожным путям. Железнодорожные пути строительных площадок делят на подъездные, соединяющие строительные площадки с общей сетью железных дорог, и внутрипостроечные, по которым перевозят грузы внутри строительной площадки.

Железнодорожный путь состоит из земляного полотна и уложенного по нему верхнего строения. Верхнее строение пути состоит из балластного слоя, шпал и рельсов. Балластный слой толщиной 15...30 см укладывают из хорошо дренирующего материала (песок, шлак, гравий, щебень), обеспечивающего пропуск атмосферных вод с последующим стоком их в кюветы. Шпалы для построечных путей изготавливают из деревянных брусьев, пропитанных креозотом для увеличения срока их службы. На шпалах крепят стальные рельсы с расстоянием между ними 1520 мм (для путей нормальной колеи) или 750 мм (для узкоколейных путей).

