Минтранс России

Федеральное Агентство Железнодорожного Транспорта

Российский Государственный Открытый Технический Университет

Путей Сообщения

Поволжский Филиал

кафедра экономической теории

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

**по предмету «Гражданское право»**

**на тему:**

**«ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»**

Выполнил: Армяшина Е. А.

студентка 5 курса, 1 группы

Шифр: 0430 - п /ДНЭ – 2114

Проверил: Кривов А. А.

Саратов 2008

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ

1. ВИДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Пассажирские перевозки

Грузовые перевозки

1. ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Договор перевозки

Накладная

Дорожная ведомость

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение 1

Приложение 2

**ВВЕДЕНИЕ**

Железные дороги всегда были одним из основных видов транспорта при перевозке грузов в нашей стране, поскольку перемещение достаточно значимых объемов грузов на большие расстояния другими видами транспорта в России было попросту невозможно.

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации имеет исключительное значение в жизнеобеспечении многоотраслевой экономики и реализации социально-значимых услуг по перевозке пассажиров и грузов. В силу природно-климатических и политико-экономических условий нашей страны, ее огромных сухопутных пространств он несет основную нагрузку по перевозкам.

Выполняя перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа, железнодорожный транспорт вступает в определенные правовые взаимоотношения с грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами, физическими и юридическими лицами, другими видами транспорта и собственниками транспортных средств. Регулирование возникающих правовых взаимоотношений необходимо, для достижения основной цели, стоящей перед руководством железнодорожного транспорта. Таковой является – повышение эффективности его работы.

Железнодорожный транспорт работает непрерывно в течение года и суток, осуществляя массовую перевозку топлива, металлов, леса, строительных материалов, удобрений, зерна, продовольственных и многих других грузов всех отраслей экономики, обеспечивая нормальное функционирование производства, жизнедеятельность людей в городах и сельской местности.

Железнодорожный транспорт обеспечивает единство экономического и стратегического пространства России, является интегрирующим и государственно-образующим сектором и стабилизирующим фактором экономики. В новых социально-экономических условиях основной задачей федерального железнодорожного транспорта является транспортное обслуживание грузоотправителей, грузополучателей, населения, других физических и юридических лиц.

Целью данной курсовой работы является рассмотрение и освящение актуальной проблемы, возникающей на сегодняшний день на железнодорожном транспорте.

В настоящее время требуется не только перевезти груз и выдержать срок его доставки, но и осуществить транспортное обслуживание по различным классам качества, минимизируя потери при перевозке и затраты на них. Для этих целей необходимо применять удобные для грузоотправителей и грузополучателей технологии перевозочного процесса, оптимально согласовывать ритмы работы поставщиков, потребителей, железнодорожного транспорта и время доставки грузов для конкретных грузоотправителей и грузополучателей, информировать их о продвижении груза, обеспечивать полноту и качество предоставляемых услуг и т.п. в соответствии с законодательством, для достижения максимальной эффективности работы транспорта. Именно это отражает актуальность выбранной темы.

Курсовая работа состоит из трех глав, в каждой из которых поэтапно описывается и освящается идея курсовой работы. Первая глава дает общее представление о перевозочном процессе, отвечая на вопрос какие виды перевозок бывают и включает два подпункта, каждый, из которых, конкретизирует суть перевозочного процесса. Вторая глава отвечает на вопрос что можно перевозить. Раскрываются тонкостные особенности различных грузов. В это главе аналогично предыдущей представлены два пункта, в которых уже более детально описывается груз, со всеми своими особенностями. Третья глава отвечает на вопрос, каким образом можно перевозить. Включает три пункта, в которых раскрывается суть поставленной проблемы и описывается документальное содержание каждой перевозки.

Объектом курсовой работы является непосредственно процесс перевозки, а предметом данной курсовой работы является необходимость регулирования процесса перевозки, отраженная в законодательстве.

1. **ВИДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

**1.1. Пассажирские перевозки**

Пассажирские перевозки занимают особое место в работе транспорта. Это обусловлено их высоким социально-экономическим значением в жизни общества и выполнением одной из важнейших гарантий государства – свободы передвижения.

Потребность населения в перевозках связана как с производственной деятельностью (поездки к месту работы и в командировки), так и с культурно-бытовой необходимостью (поездки на отдых, туризм и экскурсии).

Рынок транспортных услуг представлен следующими видами пассажирских перевозок: внутригородскими, пригородными, междугородними и международными[[1]](#footnote-1).

Каждый из видов перевозок характеризуется различными емкостью рынка, видом и уровнем конкуренции, мотивацией поездки и эластичностью спроса (ценовой, перекрестной и от дохода).

Внутригородские перевозки являются наиболее значительными по количеству перевезенных пассажиров. В крупных городах транспортный рынок достаточно конкурентен и представлен автобусными, троллейбусными и трамвайными сообщениями, метрополитеном, железнодорожным транспортом, личными автомобилями, маршрутными такси. В небольших городах и населенных пунктах он более монополизирован и представлен, в основном, автобусным транспортом и личными автомобилями граждан. Среди мотиваций поездок преобладают перемещения к месту работы или учебы, в магазины и по другим личным надобностям. Спрос на данные перевозки является неэластичным по цене и доходу, но имеет высокую перекрестную эластичность.

Пригородные перевозки занимают второе место по массовости после внутригородских. Рынок этого вида транспортных услуг представлен железнодорожным, автобусным, а также личным автотранспортом. К целям поездок добавляется значительное количество дачных поездок. Спрос по цене и доходу более эластичен. Большое влияние на окончательный выбор населением определенного вида транспорта оказывает такой неценовой фактор конкуренции как удобство и надежность расписания. Для населения, совершающего ежедневные поездки в пригородном сообщении на работу и учебу, основным видом транспорта является железнодорожный из-за его высокой провозной способности, надежности и регулярности движения. Велика его социальная роль в перевозках городского населения на дачные участки, к местам массового отдыха. Кроме того, пригородными поездами выполняется и значительная доля внутригородских перевозок. Ежедневно в пригородном сообщении российскими железными дорогами перевозится около 3,3 млн. пассажиров. По данным социологических опросов, более 41% пассажиров пригородных поездов совершают поездки на работу и учебу, около 29% – на дачу. Более 45% пассажиров практически ежедневно пользуются железнодорожным транспортом.

Местные перевозки выполняются, в основном, железнодорожным транспортом и автобусами. Транспортный рынок высоко монополизирован. Мотивация поездки ограничена «шоп-турами», перевозками по личным надобностям и к местам отдыха. Верхний уровень тарифов по данному виду перевозок определяется железнодорожным транспортом. В местных перевозках усиливается роль неценовых факторов конкуренции: удобство времени отправления и прибытия, продолжительность поездки, местонахождение начального и конечного пункта следования, количество багажа, разрешенного к бесплатному и платному провозу, безопасность и комфортабельность проезда. Спрос на пассажирские перевозки в местном сообщении эластичен.

Дальние перевозки выполняются, в основном, железнодорожным и воздушным транспортом и небольшой долей автобусных и водных сообщений.

Среди мотиваций поездок населения выделяются производственные, рекреационные (на отдых, в гости, экскурсии) и «шоп-туры».

На железнодорожном транспорте 35% поездок пассажиров связаны с посещением родственников и друзей, 33% – с командировками и 21% – с поездками к месту отдыха. На воздушном транспорте выше доля деловых поездок (39%) и поездок к месту отдыха (33%). Конкуренция между железнодорожным и авиатранспортом носит как ценовой, так и неценовой характер. Спрос эластичен по цене, доходу и цене конкурента, однако сильно дифференцирован по разным группам пассажиров в зависимости от цели поездки. Каждый из видов транспорта на данном сегменте рынка характеризуется своими преимуществами и недостатками, в связи с чем определяющее значение для потребительского выбора имеет соотношение «цена-качество». Кроме межтранспортной, сильной является конкуренция между разными авиаперевозчиками.

Международные перевозки во многом аналогичны дальним. Спрос на международные перевозки наиболее эластичен. Лидирующее положение на данном рынке транспортных услуг занимает воздушный транспорт. В развитии связей с европейскими и азиатскими странами большую роль также играет железнодорожный транспорт. Он перевозит ежегодно в международном сообщении около 600 тыс. пассажиров. Для работы на международных маршрутах пассажирские поезда формируются не только в Москве и Санкт-Петербурге, но и в других крупных областных центрах. Экономические, политические и социальные процессы, произошедшие в России в последнее десятилетие, оказывают существенное влияние на функционирование пассажирской транспортной системы.

Анализ состояния транспортного рынка России показывает, что с начала 90-х гг. ХХ в. произошло падение объемов пассажирских перевозок на всех видах транспорта общего пользования. В 1999 г. пассажирооборот на всех видах транспорта составил 55,5% от уровня 1991 г. Вместе с тем, с начала 2000 г. темпы снижения объемов перевозок значительно замедлились, а в отдельные годы даже отмечен рост. Так, в 2000 г. рост общей транспортной работы составил 104% к уровню 1999 г., которое было достигнуто, в основном, за счет железнодорожного транспорта. В последующие два года отмечено перераспределение объемов перевозок в пользу авиационного транспорта, которое удалось преодолеть только в 2003 г.

Объем перевозок пассажиров всеми видами магистрального транспорта в 2003 г. составил в стране свыше 19 млрд. человек. По этому показателю уже многие годы устойчиво занимает первое место автомобильный транспорт, выполняя более 90% общего объема перевозок. На втором месте после автомобильного транспорта по числу перевозимых пассажиров (пассажирообороту) в общей транспортной системе находятся железные дороги. В 2003 г. железнодорожный транспорт выполнил 6,7% общего объема перевозок и 42% пассажирооборота.

Таким образом, железнодорожный транспорт, наряду с автомобильным, является основным видом пассажирского транспорта в стране. По объему пассажирских перевозок железные дороги Российской Федерации занимают одно из ведущих мест в мировой транспортной системе, уступая лишь железным дорогам Японии, Индии и Китая.

Вместе с тем, начиная с 2003 г., наблюдается устойчивая тенденция роста объемов перевозок пассажиров – как в пригородном сообщении, так и в дальнем следовании. Одной из основных причин перелома негативной ситуации стало проведение активной маркетинговой политики на железнодорожном транспорте, и в первую очередь – гибкой тарифной системы на перевозки пассажиров в дальнем следовании.

Для обеспечения перевозок пассажиров на сети российских железных дорог в обращении находятся ежесуточно свыше 500 пассажирских поездов дальнего и местного сообщений (в том числе более 100 поездов формирования государств-участников СНГ), и около 3 тыс. пригородных поездов. Для обслуживания пассажиров открыто около 5 тыс. станций, свыше 500 внеклассных, 1, 2 и 3 классов вокзалов общей площадью 1,4 млн. кв. м.

Объем и структура пассажирских перевозок влияют на экономические результаты железных дорог. Около 11% приведенной работы железнодорожного транспорта приходится на пассажирские перевозки. Затраты на пассажирские перевозки составляют около 28% всей суммы эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта, а доходы – 10,5% доходных поступлений сети.

Себестоимость пассажирских перевозок почти в 3 раза выше себестоимости грузовых перевозок. Снижение себестоимости пассажирских перевозок только на 1% дает ежегодную экономию эксплуатационных расходов около 350 млн. руб.

Изменения в экономике страны оказали большое влияние на общий уровень пассажирских перевозок. Увеличение стоимости проезда при снижении общего жизненного уровня населения обусловило снижение доходов от перевозок пассажиров и их объемов.

В 2004 г. среднесетевой уровень покрытия доходами расходов по пассажирским перевозкам составил 53,8%, в том числе в пригородном сообщении – 21,2%, в дальнем следовании – 65,9%.

Совершенствование организации перевозок пассажиров и их обслуживания рассматривается на железнодорожном транспорте в качестве одной из приоритетных задач. Ее решение направлено, в первую очередь, на сокращение расходов и повышение доходности пассажирских перевозок путем наибольшего привлечения пассажиров. В условиях усиливающейся конкуренции между видами транспорта необходима реализация мероприятий, связанных с повышением качества железнодорожных пассажирских перевозок: улучшение культуры обслуживания пассажиров на вокзалах и в пути следования, увеличение объема услуг, совершенствование тарифной политики.

**1.2. Грузовые перевозки**

Железные дороги всегда были одним из основных видов транспорта при перевозке грузов в нашей стране, поскольку перемещение достаточно значимых объемов грузов на большие расстояния другими видами транспорта в России было попросту невозможно. Практически на протяжении всей истории существования они удерживали первенство по общему объему грузооборота среди других видов транспорта.

Внутри отрасли перевозки грузов также исторически являются основной работой. К концу XX в. на сети железных дорог РФ грузооборот примерно в 6 раз превышал пассажирооборот в количественном выражении. Такое положение вещей, безусловно, объясняется географическими условиями размещения производственной и сельскохозяйственной базы в экономике страны, климатическими и природными различиями ее районов, историей развития отдельных регионов и многими другими объективными причинами, поэтому можно предположить, что оно вряд ли кардинально изменится в течение нескольких последующих десятилетий.

Важное значение в характеристике рынка грузовых перевозок железнодорожного транспорта имеет структура объема перевозок и грузооборота, т.е. удельный вес в их величине отдельных родов груза.

Количество наименований грузов, перевозимых по железной дороге, насчитывает десятки тысяч, поэтому их группируют по родам в соответствии с железнодорожной номенклатурой. Все возможные грузы в ней делятся на 11 разделов, каждый из которых в свою очередь подразделяется далее, за каждым родом груза закрепляется свой номер. Известно, что ведущую роль в железнодорожных перевозках играют массовые грузы: полезные ископаемые, минеральные удобрения, лесные и хлебные грузы, черные металлы. На эти грузы приходится свыше 80% объема перевозок и грузооборота. Доля одного и того же груза в объеме перевозок и грузообороте может сильно различаться, что связано с различной дальностью перевозок отдельных родов грузов. Для тех грузов, дальность перевозок которых выше средней (каменный уголь, кокс, нефть и нефтепродукты, черные металлы, химические и минеральные удобрения), доля в грузообороте больше, чем в объеме перевозок и наоборот, доля грузов с небольшой средней дальностью (торф, металлические руды, минеральные строительные материалы) больше в объеме перевозок, чем в грузообороте. Для каждой отдельной железной дороги основными являются, как правило, лишь несколько грузов из перечисленных, а на отдельных направлениях или участках дорог основным грузом может стать и такой, чье наименование входит в группу «прочие», например рыба или сахарная свекла, строительный песок или соль.

Учет структуры грузопотоков и грузооборота на железнодорожном транспорте имеет весьма важное значение, поскольку от нее зависят структура вагонного парка, основные параметры подвижного состава, количество и типы средств механизации погрузо-разгрузочных работ и др. Многие общественные явления – экономические, политические, социальные – испытывают на себе периодические колебания, вызванные наличием определенной цикличности как в природном устройстве мира, так и в человеческой деятельности. Не являются исключением и грузовые перевозки – они чаще всего неравномерны.

Различают неравномерность грузовых перевозок по времени и по направлению. Неравномерность перевозок по времени характеризуется коэффициентом неравномерности.

Объем перевозок по кварталам неодинаков – обычно он минимален в первом квартале, максимален во втором и на среднегодовом уровне – в третьем.

Неравномерность перевозок по времени связана с сезонным производством и потреблением многих видов продукции, неритмичной работой предприятий-грузовладельцев, наличием выходных и праздничных дней. Чем выше неравномерность перевозок во времени, тем большие резервы всех ресурсов (материальных, трудовых, финансовых) должен иметь железнодорожный транспорт для выполнения своей функции.

Неравномерность перевозок по направлению характеризуется коэффициентом обратности, который определяется как отношение объема перевозок грузов в порожнем направлении к объему перевозок грузов в грузовом (груженом) направлении. При этом грузовым (груженым) направлением принято называть направление с преобладающим грузопотоком, в то время как обратное направление называют порожним. Обычно грузовые и порожние направления достаточно устойчивы во времени, однако с изменением размещения производительных сил они могут меняться местами.

Неравномерность перевозок по направлениям связана со специализацией и кооперацией экономики в масштабах народного хозяйства и характером размещения производства и потребления. Районы страны, специализирующиеся на добывающей промышленности или на масштабном сельскохозяйственном производстве, вывозят больше грузов, чем ввозят, и наоборот, центры перерабатывающей промышленности и крупные города ввозят больше, чем вывозят. Чем больше неравномерность перевозок по направлениям, тем больше порожний пробег вагонов и тем больше эксплуатационные расходы железных дорог.

Чем ближе оба приведенных коэффициента к единице, тем более рационально используются ресурсы железнодорожного транспорта.

Тем не менее, совсем устранить неравномерность перевозок невозможно, поэтому ее необходимо учитывать в экономических расчетах для своевременного создания запасов соответствующих ресурсов.

Сглаживание неравномерности перевозок – одна из важнейших задач железнодорожного транспорта. Решать ее можно по-разному, однако, как показывает практика, наиболее действенными в этом случае являются экономические меры, например, снижение тарифов в порожнем направлении.

1. **ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК**

**2.1. Договор перевозки**

Общие положения о договоре сосредоточены в завершающем подразделе общей части обязательственного права Гражданского кодекса Российской Федерации. Определение понятия договора дается в статье 420. Договором признается соглашение двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей. К договорам применяются правила о двух- и многосторонних сделках, предусмотренные главой 9.

К обязательствам, возникшим из договора, применяются общие положения об обязательствах (статьи 307-419), если иное не предусмотрено правилами главы 27 и правилами об отдельных видах договоров, содержащимися в Гражданском кодексе.

В Гражданском кодексе закреплен принцип свободы договора (статья 421), причем стороны могут заключать договор как предусмотренный, так и не предусмотренный законом или иными правовыми актами. Допускается заключение смешанного договора, в котором содержатся элементы различных договоров. Субъекты гражданского права свободны как в заключении договора, так и в определении его условий[[2]](#footnote-2). В то же время договор должен соответствовать действующим на момент его заключения обязательным для сторон правилам, установленным законом и иными правовыми актами (императивным нормам) (статья 422). Исходя из принципа: закон обратной силы не имеет, установлено, что если после заключения договора императивные нормы изменились, то условия ранее заключенного договора сохраняют силу, если иное прямо не предусмотрено в законе.

В статье 423 дается определение возмездного и безвозмездного договоров. Исполнение договора оплачивается по цене, установленной соглашением сторон. Установление цены регулируется статьей 424.

Время вступления в силу договора и окончание срока его действия определяется в соответствии со статьей 425. В числе других предусмотрены следующие договоры:

- публичный договор - договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится (статья 426);

- договор присоединения - договор, условия которого определены одной из сторон в формулярах или стандартных формах и могли быть приняты другой стороной не иначе, как путем присоединения к предложенному договору в целом (статья 428);

- предварительный договор, по которому стороны обязуются заключить в будущем договор о передаче имущества, выполнении работ или оказании услуг (статья 429);

- договор в пользу третьего лица - договор, в котором стороны установили, что должник обязан произвести исполнение не по кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательств в свою пользу (статья 430).

Порядок применения примерных условий договоров, разработанных для договоров соответствующего вида, регулируется статьей 427.

Договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора (статья 432).

В Гражданском кодексе четко зафиксирован момент заключения договора (статья 433). Договор признается заключенным в момент получения лицом, направившим оферту (предложение заключить договор), ее акцепта (принятия предложения). В то же время предусмотрено, что реальные договоры считаются заключенными с момента передачи соответствующего имущества, а договоры, подлежащие государственной регистрации, с момента регистрации договора, если иное не установлено законом.

Форма договора регламентируется статьей 434.

Различаются оферта и приглашение делать оферты, то есть вызов на оферту. Выделена публичная оферта. Закреплены связанность оферента сделанной офертой и безотзывность оферты (статьи 435-437).

Четко сформулированы требования, предъявляемые к акцепту, который должен быть полным и безоговорочным (статья 438).

Дается определение порядка отзыва акцепта, заключения договора на основании оферты, определяющей или не определяющей срок для акцепта (статья 439-441).

Последствия ситуации, когда своевременно направленное извещение об акцепте получено с опозданием, определяются в статье 442.

Ответ о согласии заключить договор на иных условиях, чем предложено в оферте, не является акцептом и признается отказом от акцепта и в то же время новой офертой (статья 443).

Определено место заключения договора. Таковым признается место жительства гражданина или место нахождения юридического лица, направившего оферту, если в договоре не указано иное место (статья 444).

В статье 445 предусмотрен порядок заключения договора в обязательном порядке, причем различают случаи, когда заключение договора обязательно для стороны, направившей оферту, и случаи, когда заключение договора обязательно для стороны, которой направлена оферта.

Возможные случаи разрешения преддоговорных споров судом рассматриваются в статье 446.

Допускается заключение договора на торгах. Порядок заключения договора на торгах регулируется статьей 447. Организация и проведение торгов регламентируется статьей 448.

Последствия нарушения правил проведения торгов определяются статьей 449.

В числе оснований изменения и расторжения договора следует выделить такие, как существенное нарушение договора одной из сторон. В этом случае другая сторона может требовать в судебном порядке изменения или расторжения договора. Нарушение договора одной из сторон признается существенным, если оно влечет для другой стороны такой ущерб, что она в значительной степени лишается того, на что вправе была рассчитывать при заключении договора (статья 450).

Предусмотрено также изменение и расторжение договора в связи с существенным изменением обстоятельств (статья 451). Изменение обстоятельств признается существенным, когда они изменились настолько, что если бы стороны могли это разумно предвидеть, то они либо вовсе не заключили договор либо заключили бы его на значительно отличающихся условиях.

Если стороны не достигли соглашения о расторжении договора либо о приведении его в соответствие с существенно изменившимися обстоятельствами, то договор, может быть, расторгнут или изменен судом по требованию заинтересованной стороны при наличии предусмотренных в п.2 и 4 ст. 451 условий[[3]](#footnote-3).

В Гражданском кодексе Российской Федерации определены порядок и последствия изменения и расторжения договора (статья 452).

Последствия изменения и расторжения договора описаны в статье 453.

При изменении договора обязательства сторон сохраняются в измененном виде.

При расторжении договора обязательства сторон прекращаются.

По договору перевозки транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ст. 72 Основ, ст. 373 ГК).

Договор перевозки грузов - один из важнейших хозяйственных договоров, благодаря которому, осуществляется связь между промышленностью и сельским хозяйством, промышленностью и торговлей.

Сторонами по договору перевозки груза являются транспортные организации - перевозчик и грузоотправитель. Договор перевозки грузов государственных и общественных организаций заключается на основании плана, обязательного для обеих сторон. Таким образом, договор перевозки грузов плановым. И перевозчик, и грузоотправитель имеют права и несут обязанности, следовательно, договор перевозки двусторонний. Договор перевозки грузов - реальный, так как он считается заключенным с момента сдачи груза транспортной организации и отметки на перевозочном документе, сделанной перевозчиком.

Договор заключается между перевозчиком и грузоотправителем. Однако в договоре перевозки груза участвует третье лицо, которое в результате него приобретает права и обязанности. Это лицо называется получателем. В договоре перевозки третье лицо имеет не только права, но и несет обязанности: Принять груз, требовать составления актов, своевременно вывезти груз, хотя к заключению договора перевозки третье лицо - грузополучатель - никакого отношения не имеет. Его обязанности вытекают из его взаимоотношений с грузоотправителем (как правило, с поставщиком).

Виды договора перевозки зависят от вида транспорта, осуществляющего перевозки. Различают железнодорожные, морские, речными, воздушные и автомобильные перевозки. В качестве перевозчиков выступают юридические лица: управления железных дорог, морские и речные пароходства, автотранспортные предприятия и др. Каждый вид перевозки регулируется специальными нормативными актами.

Классификация договоров производится тактике в зависимости от числа транспортных предприятий, участвующих в перевозке различают местные, прямые и прямые смешанные перевозки. Местными называют перевозки, в которых принимает участие одно транспортное предприятие.

 Перевозка оформляется накладной. Она содержит все существенные условия договора и по существу является формой договора перевозки (на морском транспорте перевозка оформляется коносаментом). Накладную заполняет отправитель в установленной форме и вручает перевозчику с грузом. В ней указываются наименование отправителя, получателя, место отправления и доставки груза, число мест, масса груза, род упаковки и характеристика перевозимого груза.

На перевозку груза автомобильным транспортом выписывается товарно-транспортная накладная в четырех экземплярах, так как она является не только перевозочным документом, а одновременно и документом учета товарных ценностей грузоотправителя и грузополучателя.

Грузоотправитель несет ответственность за неправильность и неполноту сведений в накладной. В соответствии с договором перевозки перевозчик обязан доставить переданный ему груз в пункт назначения в целости и сохранности и выдать его управомоченному на его получение лицу.

Если груз перевозчиком был утрачен, испорчен либо поврежден, то он обязан возместить грузоотправителю или грузополучателю возникшие в результате этого убытки.

За утрату или недостачу груза перевозчик выплачивает получателю стоимость утраченного или недостающего груза. Перевозчик обязан доставить груз в установленный срок.

Срок доставки определяется в зависимости от вида транспорта и от расстояния между пунктом отправления и пунктом назначения. На железной дороге сроки доставки исчисляются также в зависимости от вида скорости (большая скорость, грузовая скорость).

За задержку доставки груза перевозчик уплачивает штраф. На железной дороге он определяется в зависимости от просрочки и размера провозной платы. Размер штрафа не может превышать 75 % размера провозной платы. При приемке груза грузополучатель обязан проверить сохранность прибывшего груза, а именно: целостность пломб, исправность вагонов, соответствие груза данным, указанным в накладной. Если грузополучатель обнаружит какое-то отклонение от уставных правил, он должен потребовать составления коммерческого акта.

Договор перевозок грузов № \_\_\_\_\_\_\_

г. Саратов «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2008 года

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, именуемое в дальнейшем Грузоотправитель, в лице \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, действующего на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

с одной стороны, и Открытое акционерное общество «РЖД», именуемое в дальнейшем Перевозчик, в лице Генерального директора Иванова И.И.. , действующего на основании Устава, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Предмет договора

* 1. Перевозчик обязуется произвести работы по организации перевозок грузов в соответствии с условиями настоящего Договора, а Грузоотправитель обязуется уплатить Перевозчику плату, определяемую в соответствии с настоящим Договором.
	2. Наименование груза, место получения груза, дата и время получения груза, место доставки груза, грузополучатель, общая масса груза, особые характеристики, свойства груза и условия его перевозки указываются Грузоотправителем в согласованной сторонами Заявке. Заявка оформляется на каждый подвижной состав на каждую перевозку.
	3. Грузоотправитель гарантирует, что груз не является опасным и особо опасным по определению ГОСТ, ДОПОГ и Приказа Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. N 73.

2. Права и обязанности сторон

* 1. Перевозчик обязан:
		1. Определить количество железнодорожных транспортных средств и их типы для осуществления перевозки груза.
		2. Подать под погрузку исправные подвижные составы, пригодные для перевозки груза, после получения Заявки от Грузоотправителя.
		3. Доставить в течение 1 рабочего дня груз в пункт назначения в пределах г. Саратов и выдать его Грузополучателю при условии, что груз получен Саратове до 11 часов текущего дня. Доставка по иным адресам осуществляется в минимально возможные сроки.
	2. Перевозчик имеет право привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц.
	3. Грузоотправитель обязан:
		1. Заблаговременно, до 13 часов дня, предшествующему дню загрузки подвижного состава передать Перевозчику заявку по форме (Приложение №1 - неотъемлемая часть настоящего Договора) по факсимильной связи и удостовериться в ее получении.
		2. До прибытия железнодорожных транспортных средств в место передачи подготовить груз к перевозке (затарить, подготовить перевозочные документы, пропуска на право проезда к Грузоотправителю, месту погрузки/ выгрузки и т.п.), обеспечить беспрепятственный подъезд к месту погрузки.
		3. Проверить перед погрузкой груза пригодность железнодорожных транспортных средств для перевозки груза.
		4. Осуществить погрузку груза в месте получения и обеспечить разгрузку груза в месте доставки.
		5. Обеспечить своевременное и надлежащее оформление товарно-транспортных накладных, в т.ч. со стороны Грузополучателя.

3. Порядок расчетов

* 1. Грузоотправитель производит оплату за каждую перевозку в размере, согласуемом сторонами в каждой Заявке или в Протоколе согласования Договорной цены (Приложение №2-неотъемлемая часть настоящего Договора). Оплата за перевозки по Российской федерации производится в следующем порядке: Грузоотправитель, после согласования с Перевозчиком всех параметров груза и условий перевозки, в том числе, общей стоимости грузоперевозки, производит перед отправкой груза предоплату в размере 50% от общего фрахта. Оставшиеся 50% Грузоотправитель оплачивает по факту выполненной перевозки. Перевозка считается выполненной с момента доставки груза Грузополучателю. Подтверждением доставки груза Грузополучателю является отметка в товарно-транспортной накладной, или в иных перевозочных, товарных документах, или в акте приема-передачи груза.
	2. Моментом исполнения расчетов является дата поступления средств на расчетный счет или в кассу Перевозчика.

4. Ответственность сторон

* 1. Перевозчик несет ответственность в случае пропажи или порчи груза Грузоотправителя, произошедших по вине Перевозчика и в период нахождения груза у Перевозчика, в размере стоимости груза, указанного в накладной или в размере затрат, связанных с восстановлением груза. Перевозчик не несет ответственности и не возмещает ущерб, убытки, возникшие вследствие: умысла Грузоотправителя или Грузополучателя и/или его представителей (агентов), нарушения кем-либо из них установленных правил перевозки, пересылки, хранения грузов, а также их действий, в которых имеются признаки умышленного преступления; недостачи груза при целостности наружной упаковки, внутренних или внешних пломб, креплений груза и т.д.
	2. Грузоотправитель несет ответственность за повреждения автомобилей Перевозчика, произошедшие в период нахождения автомобилей в месте получения груза.
	3. В случае несвоевременной оплаты Грузоотправитель уплачивает пеню в размере 0,1% от суммы недоплаты за каждый день просрочки, но не более 10% в целом.
	4. В случае несвоевременной подачи автотранспорта Перевозчик уплачивает пеню в размере 0,1% от стоимости перевозки за каждый день просрочки, но не более 10% в целом.
	5. В случае непредвиденных материальных затрат, произошедших вследствие дачи Грузоотправителем неверной или неполной информации - Грузоотправитель несет материальную ответственность в размере подтвержденных убытков, понесенных Перевозчиком.

5. Порядок разрешения споров

* 1. Споры, которые могут возникнуть при исполнении условий настоящего договора, стороны будут стремиться разрешать дружеским путем в порядке досудебного разбирательства.
	2. При недостижении взаимоприемлемого решения стороны вправе передать спорный вопрос на разрешение в судебном порядке в суд г. Саратова. Предъявление претензии обязательно.

6. Изменение и/или дополнение договора

* 1. Настоящий договор может быть изменен и/или дополнен сторонами в период его действия на основе их взаимного согласия и наличия объективных причин, вызвавших такие действия сторон.
	2. Любые соглашения сторон по изменению и/или дополнению условий настоящего договора имеют силу в том случае, если они оформлены в письменном виде, подписаны сторонами договора и скреплены печатями сторон.
	3. Договор, может быть расторгнут по соглашению сторон. Сторона, заявившая о расторжении Договора должна заявить об этом другой стороне не позднее тридцати дней до даты предполагаемого расторжения.

7. Особые условия

* 1. Путевой лист, заверенный печатью Перевозчика, либо Доверенность от Перевозчика, при предъявлении водителем документа, удостоверяющего его личность, является основанием для получения им груза к перевозке.
	2. При заключении Договора сторонами может использоваться факсимиле. Копии документов, переданные по факсу имеют для сторон юридическую силу.

8. Действие договора во времени

* 1. Настоящий договор вступает в силу со дня его подписания.
	2. Настоящий договор действует до 31 декабря 2008 года.
	3. В случае, если не одна из сторон в течение четырнадцати дней до окончания срока действия (пункт 8.2. настоящего Договора) не заявит о его расторжении, Договор считается продленным на неопределенный срок.
1. Юридические адреса сторон

# Грузоотправитель

# Перевозчик ОАО «РЖД»

ИНН/КПП 7715615358/771501001

ОГРН 5067746455706

Адрес: 412000, Саратов, ул. Орджоникидзе, д. 63

Адрес фактический: г. Саратов, ул. Московская, д. 1а

р/с 40702810959000000 в ЗАО «ТКБ»

БИК 044525716

К/с 30101810100000000716

ОКПО 972210603

ОКАТО 45280561000

ОКВДЭ 63.40

Тел. (8458) 562706

Генеральный директор

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Иванов И.И.

**2.2. Накладная**

При перевозке грузов заключается договор перевозки между железной дорогой и отправителем. Согласно Уставу, дорога обязуется по договору доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель — уплатить за перевозку установленную плату.

Содержание договора перевозки излагается в накладной. После оформления накладная принимает форму и силу договора перевозки, заключаемого грузоотправителем и дорогой в пользу третьего лица. Несмотря на то, что грузополучатель не участвует в оформлении этого договора на станции отправления, он также входит в договорные отношения и обязан выполнять определенные требования: принять и вывезти груз, очистить подвижной состав, внести дополнительные платы и сборы, возместить убытки, если они возникли в процессе перевозки данной отправки. По договору грузополучатель приобретает право требовать доставки груза в срок и в полной сохранности.

Договор вступает в силу, когда груз принят станцией отправления вместе с накладной. Дату приема груза к перевозке удостоверяют наложением на накладной календарного штемпеля станции.

Отправитель, предъявляя груз к перевозке, представляет станции отправления на каждую отправку заполненный, сброшюрованный комплект перевозочных документов (накладную, дорожную ведомость, квитанцию в приеме груза и корешок дорожной ведомости). Бланки этих четырех документов, именуемых в дальнейшем «перевозочные документы», одинаковы по размеру и расположению общих граф и реквизитов, что дает возможность заполнять их на пишущей машинке под копировальную бумагу, одновременно весь комплект.

Перевозочные документы приспособлены для обработки на ЭВМ и сочетают текстовые данные с их кодовыми эквивалентами. Места, выделенные для кодирования информации, обведены жирными рамками и расположены преимущественно в двух вертикальных колонках.

Накладная — основной перевозочный документ, сопровождающий груз до станции назначения. Она заполняется грузоотправителем на каждую отправку и при выдаче груза вручается получателю. От правильного заполнения накладной во многом зависит сохранность грузов и выполнение сроков его доставки.

 Кроме того, точное составление накладной способствует обеспечению безопасности движения поездов, ускорению оборота вагонов и правильности расчетов за перевозки.

Таким образом, накладная имеет юридическое и расчетное значение, поэтому ее графы должны заполняться отправителем отчетливо на пишущей машинке без подчисток и помарок, а изменения сведений, внесенных в накладную железной дорогой, должны быть заверены подписью работника дороги и штемпелем станции.

На перевозки грузов в местном и прямом сообщении составляют накладные формы ГУ-27 и ГУ-29-0 (комплект перевозочных документов).

В связи с различием условий некоторых видов перевозок и с целью упрощения их оформления и учета предусмотрено составление специализированных накладных на перевозку грузов в универсальных контейнерах, маршрутами и группами вагонов, на пересылку порожних цистерн, специализированного подвижного состава и др.

Электронная накладная заполняется и передается с использованием технических и программных средств Автоматизированной информационной системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной накладной (далее - АИС ЭДВ) на железнодорожном транспорте. Заполнение электронной накладной может производиться только с автоматизированных рабочих мест (далее - АРМ), зарегистрированных как абонентские пункты АИС ЭДВ. Подтверждением заключения договора перевозки в электронном виде является получение в АИС ЭДВ из АРМ грузоотправителя нулевого кода приема сообщения с электронной накладной и выдачи грузоотправителю квитанции о приеме груза.

**2.3 Дорожная ведомость**

Дорожная ведомость — документ расчетно-финансового значения — содержит данные о сроке доставки груза, о проследовании пунктов перехода с дороги на дорогу (календарные штемпели станций перехода) и др. Дорожная ведомость вместе с накладной сопровождает груз до станции
назначения. На станции назначения получатель расписывается в ней в получении груза. Затем с отчетом о выданных грузах ведомость высылают в технологический центр по обработке документов (Тех. ПД), а оттуда — в информационный вычислительный центр дороги (ИВЦ). По дорожным ведомостям определяют выполненный дорогами объем перевозок, доходы от них, правильность расчетов, выполнение сроков доставки грузов.

Квитанция в приеме груза — юридический документ, подтверждающий прием дорогой груза к перевозке от отправителя, которому она выдается. Корешок дорожной ведомости служит основным документом для определения платы за перевозку при централизованных расчетах и для учета и отчетности о выполнении плана перевозок. Он остается на станции отправления, которая с отчетом об отправленных грузах пересылает его в Тех. ПД, а оттуда — в ИВЦ дороги отправления для обработки и составления статистических данных.

Для возможности выполнения карантинных, таможенных и административных правил отправитель обязан вместе с перевозочными документами предъявить соответствующие приложения: сертификаты, удостоверения о качестве хлебных грузов, карантинные сертификаты и карантинные разрешения, ветеринарное свидетельство на грузы, удостоверение о качестве скоропортящегося груза или сертификат, качественный паспорт на нефтепродукты, таможенные разрешения (на вывоз груза за границу) и др. Объявление ценности необходимо главным образом для того, чтобы при полной или частичной утрате, порче или повреждении груза не возникло затруднений в определении размеров убытка, который необходимо возместить отправителю или получателю. Устав предусматривает возможность перевозки с объявленной ценностью. Во всех случаях объявленная ценность не должна превышать стоимости груза.

Станции предоставлено право вскрывать отдельные места для проверки фактической стоимости груза и объявленной ценности. Разногласия в определении цены между дорогой и отправителем регулируются экспертизой с оформлением акта.

При объявлении ценности грузоотправитель обязан составить опись мест в двух экземплярах, а при перевозке домашних вещей в контейнерах — в трех экземплярах.

В описи грузоотправитель указывает станцию отправления и назначения, отправителя и получателя, род упаковки, отличительные знаки, объявленную ценность и название предметов, упакованных в каждом месте, их число и ценность каждого. В конце описи указывается общая сумма объявленной ценности. Опись подписывается грузоотправителем. В приеме описи в ней расписывается товарный кассир, который одновременно проставляет номер перевозочного документа и календарный штемпель. Один из двух экземпляров описи возвращают грузоотправителю, второй остается в делах станции и всегда может быть затребован службой грузовой и коммерческой работы дороги назначения.

Заполненную накладную отправитель обязан до предъявления груза к перевозке предъявить станции для получения разрешения (визы) на завоз груза, занятие подвижного состава и погрузку. Порядок визирования устанавливается начальником станции. Обычно накладные представляют в товарную контору, а их визирование производится начальником станции или по его поручению заведующим товарной конторой. Прежде чем завизировать накладную, станция должна тщательно проверить полноту ее заполнения и соответствие внесенных в нее данных требованиям Правил. При этом проверяют:

- предусмотрена ли перевозка данного груза планом и заданием, соответствует ли наименование станции и дороги назначения Тарифному руководству № 4 (кн. 2) и открыта ли эта станция для выполнения коммерческих операций с данным грузом;

- нет ли временного запрещения или ограничения перевозки груза на данную станцию;

- полноту сведений о наименовании грузополучателя, его адресе, коде; соответствует ли наименование груза Тарифному руководству.

Если, согласно Правилам, к накладной должны быть приложены сопроводительные документы, то проверяется наличие их и отметок о них в накладной.

При визировании накладной в соответствующих графах указывают номер плана, в счет которого принимается груз, дату ввоза и погрузки груза. Указанные данные заверяются подписью начальника станции или работника, визирующего накладную, после этого она возвращается грузоотправителю.

Грузы могут предъявляться отправителем к перевозке как на местах общего, так и необщего пользования.

Завоз груза на места общего пользования и прием его к перевозке производятся отправителем по предварительно завизированной накладной. Завезенный груз вместе с накладной предъявляется приемосдатчику станции, который проверяет наличие на ней визы. Тщательным наружным осмотром он должен убедиться в том, что предъявленный груз и его количество соответствуют данным, указанным в накладной, а упаковка не вызывает опасений в утрате, порче или повреждении груза.

Одновременно с осмотром грузовых мест проверяют наличие на них транспортной маркировки.

При приеме к перевозке домашних вещей приемосдатчик обязан проверить (перевеской на весах) массу грузовых мест, которая должна указываться в накладной отдельной строкой по каждому наименованию вещей.

О приеме груза к перевозке приемосдатчик записывает в книгу приема груза к отправлению (форма ГУ-34). По окончании указанных операций приемосдатчик на оборотной стороне накладной в графе «Ввоз груза по частям» записывает данные о ввозе груза, удостоверяя их своей подписью, и пересылает ее в товарную контору.

В соответствии с Уставом при сдаче грузоотправителем и приеме дорогой к перевозке груза должна быть определена и указана в накладной его масса.

В зависимости от вида груза его масса может быть определена следующими способами: на весах, по трафарету, по стандарту, расчетным путем, по обмеру и условно.

Масса тарных и штучных грузов определяется только по трафарету, который должен быть нанесен отправителем на грузовых местах до предъявления их к перевозке.

Масса грузов, перевозимых насыпью или навалом, определяется взвешиванием на вагонных или элеваторных весах.

В случае отсутствия вагонных весов масса грузов, перевозимых навалом, определяется по обмеру или расчетным путем. Массу по обмеру определяют по специальным таблицам.

Определение массы грузов, перевозимых наливом в цистернах, производится путем взвешивания или по обмеру, путем замера высоты налива и установления объема налитого груза с применением специальных калибровочных таблиц, издаваемых МПС. При этом масса нефтепродуктов определяется только по замеру, пищевых грузов — на вагонных весах, а при отсутствии их — на товарных весах. При определении массы по замеру отправитель обязан указать в накладной высоту налива, температуру и плотность продукта.

Масса грузов, перевозимых в бункерных полувагонах, лесных грузов и дров определяется условно.

Способ определения массы груза отправитель обязан указать в соответствующей графе накладной, что имеет важное значение, поскольку в зависимости от этого устанавливается порядок выдачи груза получателю.

Масса груза определяется железной дорогой при погрузке на местах общего пользования, грузоотправителем — при погрузке на местах необщего пользования. Грузоотправители определяют массу грузов по трафарету, стандарту, расчетным путем, по обмеру или условно.

Масса грузов в контейнерах определяется грузоотправителем. Грузоотправители и грузополучатели могут определять массу груза на любых типах весов, взвешивание же грузов железной дорогой или с ее участием должно осуществляться лишь на вагонных, товарных или элеваторных весах.

При сдаче груза автотранспортной организации, осуществляющей централизованный вывоз, масса груза может определяться на автомобильных весах.

Товарный кассир станции, получив накладную (комплект перевозочных документов), проверяет правильность оформления приема груза приемосдатчиком. При этом обращается внимание на соблюдение технической нормы загрузки вагона и на отметки приемосдатчика, принимавшего груз.

На основании накладной заполняется дорожная ведомость. Дорожные ведомости являются бланками строгого учета, имеют строго последовательную типографскую нумерацию, серию, на них нанесено наименование дороги отправления.

Комплект перевозочных документов (ф. ГУ-29-0) изготавливается без нумерации. После оформления перевозки и присвоения номера он считается бланком строгого учета.

Каждому комплекту перевозочных документов присваивается восьмизначный номер по книге нумерации грузовых отправок.

Книга нумерации имеет заранее внесенные восьмизначные номера грузовых отправок, причем для каждой станции они различны (неповторяющиеся).

Оформляя накладную (комплект перевозочных документов), товарный кассир проставляет в графе «Место для особых отметок и штемпелей» отметки о порядке прикрытия вагона в составе поезда, об опасности груза, негабаритности и др. Заполняются данные о вагоне и технической норме загрузки, коды станции и дороги отправления при погрузке средствами дороги отправления.

При нецентрализованных расчетах товарный кассир определяет причитающиеся за перевозку платежи (таксирует), взыскивает их с грузоотправителя по квитанции разных сборов (форма ГУ-57), делает об этом отметку в перевозочном документе, проставляет календарный штемпель станции отправления с датой приема груза к перевозке и выдает грузоотправителю квитанцию в приеме груза.

При централизованных расчетах все платежи за перевозки грузов и дополнительные сборы начисляются технологическими центрами по обработке документов (тех. ПД) или финансовыми службами через учреждения Центробанка.

Корешки дорожных ведомостей и квитанции в приеме груза прилагают к отчету о грузах, принятых к отправлению и погруженных в вагоны (ф. Ф0-4), составляют сопроводительную ведомость (ф. ГУ-4) и сопроводительную опись (ф. ФДУ-93) и пересылают в тех. ПД. После таксировки отправок на каждого грузоотправителя в техПД составляют перечень перевозочных документов, подбирают к нему квитанции в приеме груза, в которых указаны суммы, предъявленные к оплате через госбанк, и высылают их в товарную контору станции отправления для вручения грузоотправителю.

При централизованных расчетах особое значение приобретает предварительная таксировка перевозочных документов по заявкам грузоотправителя, передаваемым заблаговременно в товарную контору станции для последующей пересылки их в тех. ПД. Данные предварительной таксировки, полученные из тех. ПД, грузоотправитель переносит в перевозочный документ, а товарный кассир только сверяет данные таксировки и заверяет своей подписью и штемпелем. Квитанция в приеме груза сразу вручается грузоотправителю, в техПД высылается лишь корешок дорожной ведомости.

Предварительные заявки рекомендуется подавать за пять дней до начала планового месяца.

При нецентрализованных расчетах плата за перевозку груза взыскивается с грузоотправителя в товарной конторе станции отправления наличными деньгами, чеками или платежными поручениями, акцептованными (т. е. подтвержденными к платежу) госбанком.

Предприятиям и организациям, имеющим постоянные расчеты по перевозкам со станциями, госбанк выдает лимитированные (на определенную сумму) и нелимитированные чековые книжки.

При централизованных расчетах документами, подтверждающими право грузоотправителя рассчитываться за перевозки централизованно, являются справки госбанка или расписки формы ФДУ-89, выданные станцией или тех. ПД взамен лимитированной справки госбанка. Для ряда массовых народнохозяйственных грузов (нефти, лесных грузов и др.), имеющих цены франко-станции назначения, когда расходы по перевозке несет грузоотправитель, наиболее эффективной формой централизованных расчетов является межведомственная централизация. Расчеты за перевозку грузов
выполняются безакцептно, т. е. без подтверждения грузоотправителями и грузополучателями согласия на списание с их расчетных счетов причитающихся сумм через учреждения Центробанка.

Отличительной особенностью межведомственных централизованных расчетов является то, что они предусматривают определение провозных платежей за перевозки не по каждому перевозочному документу, а в целом по указанным грузам, отгруженным в течение месяца.

Основной способ расчетов — плановые платежи, сумму которых устанавливают на основании месячного плана перевозок и размеров платежей, полученных за предшествующий месяц, и перечисляют в виде аванса на счет дороги. В конце месяца авансовые и фактически начисленные суммы сверяются, и по результатам сопоставления делается соответствующий перерасчет.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Большая часть грузов перевозится в пределах России железнодорожным транспортом. Перевозка железнодорожным транспортом востребована, так как с учётом огромных расстояний данный вид перевозки представляется наиболее обоснованным с экономической точки зрения.

Перевозка железнодорожным транспортом в России осуществляется по разветвлённой сети железных дорог, состоящей из 17 самостоятельных подразделений. Все они считаются филиалами «РЖД». Для регулирования вопросов, связанных с перевозкой железнодорожным транспортом и взаимодействия с клиентами была создана Система фирменного транспортного обслуживания. В задачи данной Системы входит также информационное обеспечение потенциальных клиентов «РЖД» и повышение качества предоставляемых транспортных услуг.

В последние годы наблюдается стабильный рост перевозок железнодорожным транспортом в масштабах страны. Возрастает также значение Российской железной дороги при осуществлении международных перевозок, так как более половины всех международных железнодорожных перевозок составляет перевозка железнодорожным транспортом по России.

Выполняя перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа, железнодорожный транспорт вступает в определенные правовые взаимоотношения с грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами, физическими и юридическими лицами, другими видами транспорта и собственниками транспортных средств.

Общие правовые нормы, определяющие отношения, возникающие в связи с деятельностью железных дорог, регулируются нормами гражданского права, но они не достаточны для регулирования отношений, возникающих при выполнении перевозок, поскольку не отражают специфику перевозочного процесса.

Важнейшими правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие между железными дорогами и грузоотправителями, грузополучателями и пассажирами, являются Федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее Устав) от 10 января 2003 г., вступивший в силу с 18 мая 2003 г., регулирует отношения, возникшие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность. Имея статус федерального закона, Устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных, связанных с перевозками услуг.

Действие Устава распространяется также на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляется в местах общего и необщего пользования, а также на строящихся железнодорожных линиях, примыкающим к железнодорожным путям общего пользования.

Закрепленные в Уставе нормы транспортного права основываются на положениях Гражданского кодекса Российской Федерации, Закона о естественных монополиях, Закона о защите прав потребителей и других федеральных законах и международных договорах, действующих в области железнодорожного транспорта. Устав определяет порядок и условия взаимодействия перевозчиков и владельцев инфраструктур при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом, предусматривает доступ к инфраструктуре на недискриминационной основе, создает равные условия оказания услуг по ее использованию перевозчиками независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности.

Устав устанавливает обязательные показатели качества перевозок грузов, багажа и грузобагажа (сроки доставки, сохранность грузов, багажа и грузобагажа) и обслуживания пользователей услугами железнодорожного транспорта для всех владельцев инфраструктур, перевозчиков и организаций, индивидуальных предпринимателей, выполняемых вспомогательные работы (услуги) при перевозках.

С принятием Федеральных законов «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации» созданы основы законодательного регулирования деятельности железнодорожного транспорта и обеспечения его нормальной работы в условиях рынка.

Качество выполнения железнодорожных перевозок грузов всегда связано с работой железной дороги. Поэтому как заказчику, так и исполнителю железнодорожных перевозок грузов следует чётко знать, какими они обладают правами, и в каких случаях могут предъявлять претензии к железной дороге.

Самыми распространёнными претензиями, возникающими во время железнодорожных перевозок грузов, являются недостача товара, нарушение сроков перевозки, повреждение контейнеров, которые принадлежат перевозчикам, необоснованное предъявление штрафов.

Спорных и конфликтных ситуаций можно избежать, если правильно оформлять железнодорожные перевозки грузов. В договоре должны быть чётко оговорены все условия перевозки, отдельно следует оформить отгрузочные документы. В этом может помочь компания, осуществляющая сопровождение груза. Если неприятность с грузом во время железнодорожной перевозки всё же произошла, следует немедленно составить коммерческий акт, в котором будут описаны все повреждения. Однако лучший способ избежать проблем – это воспользоваться услугами профессиональной компании, занимающейся железнодорожной перевозкой грузов.

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Гражданский Кодекс Российской Федерации.
2. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» //СЗРФ, 2003, № 17 .
3. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» //СЗРФ, 2003, № 2, ст. 170; №28, ст2891.
4. Сборник правил перевозок грузов железнодорожным транспортом. М.: Издательский дом «Право и государство», 2003.
5. Сборник нормативных актов по перевозке пассажиров, багажа грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте. М.: Контракт, 2002.
6. Акулиничев В.М., Правдин Н.В., Болотный В.Я., Савченко И.Е. Железнодорожные станции и узлы. М.: Транспорт, 2002.
7. Грузоведение, сохранность и крепление грузов / А.А. Смехов А.Д. Малов, А.М. Островский и др.; Под ред. А.А. Смехова. М.: Транспорт, 2007.
8. Киреев В.С.. Механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ. - М.: Транспорт, 2001.
9. Пастухов И.Ф., Пигунов В.В., Кошкалда Р.О. Конструкция вагонов. - М.: Желдориздат, 2000.
10. Перепон В.П., Поликарпочкин П.В. Грузовая и коммерческая работа. Организация и управление. - М.: Транспорт, 2006.
11. Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте / А.А. Смехов, В.В. Повороженко, А.Т. Дерибас и др. под ред. А.А. Смехова. - М.: Транспорт, 2000.
12. Управление эксплуатационной работой и качеством перевозок на железнодорожном транспорте / П.С. Грунтов, Ю.В. Дьяков, А. М. Макарочкин и др.; Под редакцией П.С. Грунтова. - М.: Транспорт, 2004.

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

**Приложение №2**

К Договору № \_\_ от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200\_\_г.

ЗАЯВКА № \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_

на организацию работ по перевозки грузов железнодорожным транспортом

 от «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_200\_\_ года

Настоящим стороны согласовали условия перевозки груза:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | Грузоотправитель: |  |
| -название организации |
| -контактные лица |  |
| -телефоны |  |
| 2 | Наименование груза: | 3 | Дата и время подачи п/с под погрузку |  |
| -кол-во мест |  |
| -род упаковки |  | 4 | Адрес загрузки: |
| -объем ( м.куб.) |
| -вес |
| -контактное лицо |
| -телефоны |
| 5 | Грузополучатель: |  |
| -название организации |  |
| -контактные лица |  |
| -телефоны |  |
| 6 | Дата и время подачи п/с под разгрузку |  |
| 7 | Адрес разгрузки: |  |
| -контактные лица |  |
| -телефоны |  |
| 8 | Тип подвижного состава: |  |
| -гос. номер п/с |  |
| -данные водителя ( ф.и.о., пасп./данные) |  |
| 9 | Стоимость перевозки: |  | -форма оплаты |  |
| -срок оплаты |  | дополнительные условия |  |

-заявка действительна, если она подана заблаговременно и при наличии подписей и печатей обеих сторон Договора.

-в случае непредвиденных материальных затрат, произошедших в следствии дачи Грузоотправителем неверной или неполной информации.

-Грузоотправитель несет материальную ответственность в размере подтвержденных убытков, понесенных Перевозчиком.

-перевозчик обязан предоставить под загрузку технически исправный подвижной состав. -факсимильная копия имеет силу оригинала.

Грузоотправитель

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

М.П. Перевозчик

ОАО «РЖД»

Генеральный директор\_\_\_\_\_ Иванов И.И.

М.П.

Ответственный менеджер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Приложение №2**

К Договору № \_\_ от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200\_\_г.

г. Саратов

**ПРОТОКОЛ**

согласования договорной цены на перевозку грузов

Стороны по Договору настоящим Протоколом согласовали Договорные цены и оплату работ по организации перевозки грузов по Саратову и С.О.:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Грузоподъемность п/с | Минимальное время, час | Тарифминимального времени, всего  | Тариф каждого часа свыше минимального времени  | Тариф за км |
| 1. |  |  |  |  |  |
| 2.  |  |  |  |  |  |
| 3. |  |  |  |  |  |
| 4.  |  |  |  |  |  |
| 5.  |  |  |  |  |  |

Цены приведены с учетом НДС в рублях.

Настоящий Протокол действителен до «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200\_\_ года.

Грузоотправитель

Перевозчик

Генеральный директор

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Иванов И.И.

1. Сборник нормативных актов по перевозке пассажиров, багажа грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте. М.: Контракт, 2002. [↑](#footnote-ref-1)
2. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» //СЗРФ, 2003, № 17 . [↑](#footnote-ref-2)
3. Гражданский Кодекс Российской Федерации [↑](#footnote-ref-3)