**Содержание**

Введение

1. Подготовка груза к перевозке грузоотправителем
   1. Транспортная маркировка грузов
   2. Договор перевозки груза
   3. Перевозочные документы, требования к их знанию
2. Прием к перевозке груза отгружаемого с мест общего пользования станции
3. Технология выполнения операций в товарной конторе

на станции отправлений

1. Плата за перевозку грузов и грузобагажа
2. Сроки доставки грузов и правила их исчисления

Заключение

Приложение

Библиография

**Введение**

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

Всеобъемлющая роль железнодорожного транспорта в экономике и социальной сфере Российской Федерации определена в статье первой Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»: «Железнодорожный транспорт в Российской Федерации является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации во взаимодействии с организациями других видов транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации».

Ведущую роль железнодорожного транспорта в общей транспортной системе определяет сравнительно низкая себестоимость, массовость, универсальность, регулярность, надежность и быстрота перевозок, повсеместность расположения сети, возможность доставки грузов от склада грузоотправителя до склада грузополучателя. 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.

На железнодорожный транспорт возложен большой объем воинских и специальных перевозок, ему отводится важнейшая роль в мобилизационной подготовке.

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.

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, осуществлять перевозки с повышенными скоростями, 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.

Социально-экономические преобразования в стране вызвали объективную необходимость структурной реформы федерального железнодорожного транспорта, переориентации его на рыночные методы организации и управления. Цель программы реформирования железнодорожного транспорта – повышение эффективности его работы за счет развития конкуренции и привлечения инвестиций.

Программа структурной реформы предусматривает три этапа реструктуризации федерального железнодорожного транспорта до 2010 года.

Первый этап (подготовительный до 2002г.), - формирование необходимой законодательной базы работы железнодорожного транспорта в новых условиях и разделение функций государственного и хозяйственного управления. При этом функции хозяйственного управления переданы вновь созданному открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). Для этого принято Постановление Правительства Российской Федерации №585 от 18 сентября 2003г. «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Единственным акционером общества является Российская Федерация (100% акций находится в государственной собственности). От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.

Второй этап реформирования (2003-2006г.г.) предусматривает подготовку и поэтапное организационное выделение из состава ОАО «РЖД» дочерних акционерных обществ по видам деятельности (перевозка контейнеров, скоропортящихся грузов, транзитные перевозки и др.) Организация перевозочного процесса, содержание и эксплуатация инфраструктуры останутся за железными дорогами. На втором этапе должны быть сформированы условия для развития конкуренции в сфере перевозок.

На третьем этапе в течение 2006-2010г.г. предусматривается дальнейшее усиление государственного регулирования в естественно-монопольном секторе и развитие конкуренции в конкурентной сфере. Будет постепенно происходить открытие выделенных видов деятельности для частных инвесторов путем продажи пакетов акций дочерних акционерных обществ. В результате преобразований на третьем этапе в составе ОАО «РЖД» останется инфраструктура железнодорожного транспорта, основная часть локомотивного парка и около половины грузового вагонного парка. Произойдет окончательная демонополизация в сфере грузовых и пассажирских перевозок, появятся независимые железнодорожные компании, владеющие собственной инфраструктурой и подвижным составом. При этом сохранится единство железнодорожного транспорта и государственный контроль за его деятельностью.

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте позволит: повысить устойчивость работы железнодорожного транспорта, его доступность, безопасность и качество предоставляемых услуг; сформировать единую гармоничную транспортную систему страны; снизить совокупные народно-хозяйственные затраты на перевозки грузов железнодорожным транспортом; удовлетворить растущий спрос на услуги железных дорог; повысить уровень жизни работников железнодорожного транспорта.

В современных условиях экономическая устойчивость железнодорожного транспорта определяется технологией организации и управления перевозочным процессом, выполнением начальных и конечных операций и формированием заказов на перевозки. Это сфера деятельности структур железнодорожного транспорта, занимающихся грузовой и коммерческой работой и фирменным транспортным обслуживанием.

**1. Подготовка груза к перевозке грузоотправителем**

В соответствии со статьей 18 Устава грузоотправители обязаны подготовить груз, грузобагаж для перевозок таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта , качество перевозимой продукции, сохранность грузов, грузобагажа, вагонов, контейнеров, пожарную безопасность и экологическую безопасность.

В комплекс подготовки грузов к перевозке входят такие важные операции, как приведение продукции в необходимое качественное состояние (просушка, отсортировка, предварительное охлаждение, стабилизация грузов, подверженных разложению, и т.п.), надлежащая упаковка с укрупнением грузовых мест в транспортные пакеты и связки, уплотнение (прессование стружки, соломы, сена, опилок и др.), дробление (крупных частей металлолома) или частичная разборка крупногабаритного оборудования машин, нанесение на грузовые места транспортной маркировки и др. При подготовке грузов к перевозке производится также осмотр их соответствующими контрольными и надзорными органами (хлебной или карантинной инспекцией, ветеринарно-санитарным надзором).

**1.1. Транспортная маркировка грузов**

На тарные и штучные грузы грузоотправитель согласно Правилам приема грузов и перевозке обязан нанести транспортную маркировку независимо от соответствия маркировки требованиям, действующим на других видах транспорта. Содержание транспортной маркировки, место и способ ее нанесения, порядок расположения, размеры маркировочных ярлыков и надписей должны соответствовать ГОСТ 14192-96 «Маркировка грузов». Транспортная маркировка состоит из основных, дополнительных, информационных надписей и манипуляционных знаков.

Основные надписи должны содержать:

- полное или сокращенное наименование грузополучателя;

- полное наименование станции назначения;

- число грузовых мест в отправке и порядковый номер места внутри отправки (указывается дробью: в числителе – порядковый номер места в отправке, в знаменателе – число мест в отправке).

Число грузовых мест и порядковый номер места должны указываться в тех случаях, когда перевозятся разнородные или разносортные грузы в однотипной таре (например, табачные изделия разных видов и марок в ящиках) или однородные грузы в разнотипной таре, или когда недопустимо смешение сортов в отправке однородных грузов. Их указывают также при перевозке комплектов оборудования, при транспортировании с перегрузкой в пути следования или при перевозке грузов в одном вагоне мелкими отправками.

Дополнительные надписи должны содержать:

- наименование пункта отправления с указанием станции отправления и перевозчика;

- железнодорожную маркировку, наносимую на каждое грузовое место при перевозке грузов мелкими отправками.

Железнодорожная маркировка представляет собой дробь: числитель – марка перевозчика и через тире – число мест в отправке; знаменатель – код станции отправления согласно Тарифному руководству №4 (книга 2):



Железнодорожная маркировка наносится грузоотправителем (до предъявления груза к перевозке) в местах общего пользования. Железнодорожную маркировку указывают также в соответствующей графе перевозочных документов. Наличие железнодорожной маркировки ускоряет розыск грузов при разъединении их с перевозочными документами, позволяет установить ответственность приемосдатчиков, принимавших груз к перевозке.

Информационные надписи содержат массу брутто и нетто грузового места в килограммах. Допускается вместо массы нетто указывать количество изделий в штуках. Эти сведения могут не наноситься, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию: габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина и высота, либо диаметр и высота). Такие размеры не указывают, если ни один из габаритных размеров не превышает 1 метр при перевозке груза в открытом подвижном составе и 1,2 метра – в крытом вагоне.

Манипуляционные знаки – это изображения, указывающие на способы обращения с грузом (рис. 1, приложение 1). Необходимость нанесения этих знаков устанавливается в стандартах, технических условиях на продукцию. Допускается применять предупредительные надписи, если невозможно выразить манипуляционными знаками способ обращения с грузом.

Транспортная маркировка должна быть нанесена на каждое грузовое место. Допускается наносить основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто и нетто) не на всех грузовых местах, но не менее чем на четырех, при перевозке однородных грузов в прямом железнодорожном сообщении повагонными отправками.

В этом случае замаркированные места укладывают по два места у каждой двери маркировкой наружу, по два места у каждого продольного борта платформы или полувагона маркировкой вверх. При перевозке грузов насыпью и наливом транспортная маркировка не наносится. Порядок расположения транспортной маркировки показан на рис. 2. в приложении 2. Транспортная маркировка должна быть нанесена на бумажные, картонные, металлические и другие ярлыки. При длительном хранении груза, а также при транспортировании грузов в открытом подвижном составе маркировку допускается наносить непосредственно на грузовые места. Маркировку на ярлыки наносят типографическим, литографическим, электролитическим способами, печатанием, окраской по трафарету, штемпелеванием по трафарету, продавливанием, штампованием, выжиганием, маркировочными машинами. Наименование грузополучателя и пункта назначения на ярлыках, а железнодорожную маркировку на ярлыках непосредственно на таре допускается четко и разборчиво наносить от руки при условии обеспечения сохранности надписей до получателя.

На рис. 3. в приложении 2 показана транспортная маркировка, нанесенная непосредственно на ящик. Грузоотправители и транспортные организации обязаны строго соблюдать требования Правил и стандартов по маркировке, имея в виду, что с помощью ее устанавливается связь между грузом и перевозочным документом, определяется его принадлежность в случае разъединения от документов, осуществляется информация работников о мерах предосторожности и способах обращения с упакованной продукцией при транспортировке и хранению.

**1.2. Договор перевозки груза**

В соответствии со статьей 25 Устава при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить на каждую отправку груза, составленную в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная накладная и выданная на ее основании грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза. В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза.

Сторонами договора перевозки груза выступают перевозчик и отправитель. Отправитель груза и его собственник не всегда совпадает в одном лице. Так, отправителем груза может быть транспортный экспедитор или агент, действующий по поручению грузовладельца от собственного имени. По договору перевозки груз, доставленный в пункт назначения, должен быть выдан управомоченному на его получение лицу – грузополучателю.

По договору перевозки груза основное право перевозчика – получить причитающиеся ей провозные платежи, размер которых определяется установленными на железнодорожном транспорте тарифами. Основная обязанность отправителя – оплатить перевозку груза, а основное право – потребовать доставки груза в пункт назначения в целостности и сохранности в установленной срок и выдачи его указанному в накладной грузополучателю. Накладная составляется на имя определенного грузополучателя, а потому является именным документом. Формы накладной и других перевозочных документов на перевозки грузов по железнодорожным путям общего пользования разрабатываются и утверждаются МПС и публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов на железнодорожном транспорте. От грузоотправителя требуется надлежащее в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте заполнение граф накладной и предъявление ее вместе с грузом перевозчику. Никакие подчистки и помарки в накладной не допускаются. Накладная следует вместе с грузом со станции отправления на станцию назначения и затем выдается грузополучателю. В подтверждение и заключения договора перевозки грузоотправителю выдаются железнодорожная квитанция о приеме груза, которая не только подтверждает вручение груза перевозчику, но и имеет важное доказательственное значение при полной его утрате, а также в случае прибытия груза без накладной. Дорожная ведомость (лист 2 накладной) имеет большое значение, т.к. в ней содержатся все сведения о грузе, участниках перевозки и обо всем, что происходило с грузом и подвижным составом в пути следования. В корешке дорожной ведомости грузоотправитель расписывается в получении железнодорожной квитанции. Другими документами являются также прилагаемые к накладной сопроводительные документы: сертификаты на семенной, посадочный материал и семена картофеля, ветеринарное свидетельство или ветеринарный сертификат на грузы, подконтрольные Госветнадзору, удостоверение или сертификат качества скоропортящихся продуктов, сертификат, удостоверяющий отсутствие в грузах карантинных организмов, качественный паспорт на нефтепродукты, таможенные документы и др.

**1.3. Перевозочные документы и требования к их заполнению**

Перевозка грузов оформляется едиными для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте перевозочными документами. Перевозочный документ – транспортная железнодорожная накладная состоит из четырех листов:

лист 1 – оригинал накладной (выдается перевозчиком грузополучателю);

лист 2 – дорожная ведомость (составляется в необходимом количестве экземпляров для перевозчика и участников перевозочного процесса, а том числе не менее двух дополнительных экземпляров для каждой участвующей в перевозке грузов инфраструктуры – один для входной железнодорожной станции, находящейся в данной инфраструктуре, второй – для выходной станции из инфраструктуры);

лист 3 – корешок дорожной ведомости (остается у перевозчика);

лист 4 – квитанция о приеме груза (остается у грузоотправителя).

Оригинал накладной вместе с дорожной ведомостью следует с грузом на станцию назначения, где выдается грузополучателю под расписку в дорожной ведомости. Если накладная подтверждает заключение договора перевозки груза, то дорожная ведомость – документ расчетно-финансового и информационного значения. По дорожным ведомостям определяется выполненный объем перевозок, доходные поступления от них, правильность расчетов, выполнение сроков доставки, осуществляется информационное обеспечение автоматизированной системы ЕК ИОДВ (единый комплекс интегрированной обработки дорожной ведомости).

Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости, подтверждает заключение договора перевозки груза, свидетельствует о приеме дорогой груза к перевозке от грузоотправителя.

Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления. Он служит для учета и отчетности и составления сообщений в системы ЕК ИОДВ и АСОУП.

Перевозки грузов повагонными, мелкими отправками, а также порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, оформляются одной из следующих форм:

Лист 1 – на бланке формы ГУ-27, листы 2, 3, 4 – машинопечатной формы ГУ-29у ВЦ. Лист 1 заполняется грузоотправителем и передается перевозчику для дальнейшего заполнения. Лист 2, 3, 4 заполняется перевозчиком компьютерным способом на основании листа 1.

Листы 1, 2, 3, 4 – на бланках формы ГУ-29-0. Листы 1, 2, 3, 4 накладной заполняются грузоотправителем и передаются перевозчику для дальнейшего оформления. Форма листов накладной позволяет с помощью копировальной бумаги производить заполнение идентично расположенных граф.

Лист 1 – машинопечатной формы ГУ-29у ВЦ, листы 2, 3, 4 – машинопечатной формы ГУ-29у ВЦ. Лист 1 заполняется грузоотправителем компьютерным способом и передается перевозчику для дальнейшего оформления, а также для оформления компьютерным способом на его основе листов 2, 3, 4.

Формы перевозочных документов на перевозку грузов маршрутными или групповыми отправками рассматриваются в п. 27.3, при перевозке грузов в контейнерах – в п. 25.4 учебника.

Подчистки и помарки в перевозочных документах не допускаются. При необходимости изменений сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель заполняет новый бланк такого документа. Изменения и дополнения сведений, внесенных в перевозочный документ перевозчиком, заверяются подписью и строчным штемпелем этого перевозчика. Не допускается оформление одним перевозочным документом перевозок:

- грузов, которые по своим свойствам не допускаются к совместной перевозке в одном вагоне;

- грузов, требующих при перевозке соблюдения особых мер предосторожности с грузами, которые не требуют таких мер;

- грузов, требующих соблюдения санитарных, ветеринарных, иных особых норм и правил с грузами, не требующими соблюдения таких норм и правил.

Перевозочные документы наряду с текстовой информацией содержат кодированную информацию. Места для кодирования информации предусмотрены в соответствующих, обведенных рамками местах бланков перевозочных документов.

Оформление перевозочных документов в электронном виде – электронная накладная производится:

- грузоотправителем и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене данными или обмене электронными документами между грузоотправителем и перевозчиком;

- перевозчиком при перевозке груза в сопровождении электронной накладной;

- грузополучателем и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене документами между грузополучателем и перевозчиком. Перевозка грузов по электронной накладной осуществляется в сопровождении электронной накладной без перевозочных документов в бумажном виде. При наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузополучателем перевозчиком на станции назначения выдается электронный оригинал накладной, подписанный электронной цифровой подписью перевозчика.

Подтверждением получения электронного оригинала накладной является электронная дорожная ведомость, подписанная электронной цифровой подписью грузополучателя.

**2. Прием к перевозке груза, отгружаемого с мест общего пользования станций**

Перечень уполномоченных лиц перевозчика, в обязанности которых входит прием к перевозке и оформление документов на станции отправления, устанавливается перевозчиком.

Завоз груза в места общего пользования станций производится грузоотправителем по предварительно заполненной накладной в дни, предусмотренные визой перевозчика. На станциях с централизованным завозом и вывозом грузов они завозятся организациями, осуществляющими транспортно-экспедиционное обслуживание. Принимая груз к перевозке, приемосдатчик обязан потребовать от грузоотправителя оригинал накладной с визой (разрешением) перевозчика на ввоз груза на станцию (при отгрузке с мест общего пользования станции) и на погрузку и проверить правильность заполнения накладной. При отправлении пакетированных грузов приемосдатчик обязан проверить наличие в накладной записи о том, что груз сформирован в пакеты, и отметки об использованных средствах пакетирования (тип, количество, принадлежность).

Принимая груз на склад станции или для его погрузки с автотранспорта непосредственно в вагон, приемосдатчик обязан:

- проверить соответствие предъявленного к перевозке груза данным, указанным в накладной (число мест, массу груза, вид упаковки);

- проверить наружным осмотром исправность груза, его упаковку на соответствие стандарту, обеспечение сохранности груза и пожарной безопасности при транспортировании; при приеме груза в пакетах проверить наличие и сохранность пакетов, средств пакетирования и соответствие их количества данным, указанным в накладной;

- установить наличие на грузовых местах транспортной маркировки и соответствие ее требованиям Правил и ГОСТ 14192-96;

- при приеме грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, мелкими отправками убедиться, что отправитель составил опись грузовых мест, объявил их ценность, и проверить массу каждого места взвешиванием их на товарных весах.

Несоответствие упаковки груза стандарту или техническим условиям, а также предъявления груза без упаковки или груза в поврежденном состоянии, если об этом не указано грузоотправителем в накладной, отсутствие или неясность маркировки является основанием для отказа в приеме груза к перевозке. О приеме груза к перевозке приемосдатчик записывает в Книгу приема груза к отправлению (форма ГУ-34). Подробный порядок заполнения книги указан в Инструкции по ведению станционной коммерческой отчетности, утвержденной МПС России. 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. Порядок приема груза к перевозке на каждой станции имеет свои особенности, зависящие от местных условий. В таблице 1 приложения 3 приведен график приема груза в склад станции. Аналогичные графики разрабатывают для приема к перевозке в местах не общего пользования и по прямому варианту «автомобиль – вагон».

При наличии АРМ приемосдатчика вводится информация о приеме груза в память ЭВМ. С этого момента начинается бездокументный учет принятого груза, заменяющий книгу приема груза к отправлению. При ввозе груза по частям информация вводится на каждую завезенную часть.

**3. Технология выполнения операций в товарной конторе на станции отправления**

В товарной конторе, получив накладную, проверяют правильность оформления приема груза приемосдатчиком. Обращают внимание на правильность и полноту внесенных в накладную приемосдатчиком сведений, заверены ли они его подписью.

При оформлении перевозки груза накладной формы ГУ-27 товарный кассир или коммерческий агент на основании оригинала накладной (листа 1) заполняет компьютерным способом машинопечатную форму ГУ-29у ВЦ (дорожную ведомость, корешок дорожной ведомости и квитанцию о приеме груза). Типографический номер дорожной ведомости переносит в оригинал накладной. При оформлении перевозки груза накладной формы ГУ-29-0 товарный кассир или коммерческий агент присваивает номер отправки по Книге нумерации грузовых отправок и печатает его под копирку во всех листах. При оформлении перевозки груза накладной формы ГУ-27у-ВЦ в товарной конторе на основании оригинала накладной формируют компьютерным способом дорожную ведомость, корешок дорожной ведомости и квитанцию о приеме груза.

Оформляя накладную, товарный кассир проставляет в графе «Место для особых отметок и штемпелей» отметки о порядке прикрытия вагона в составе поезда, об ограничении их по массе, роду подвижного состава или габариту, «не спускать с горки» и др. Определяется провозная плата и проставляются требуемые данные о ней в накладной и дорожной ведомости, определяется срок доставки груза и проставляется в дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза. При наличии в товарной конторе АРМ ТВК все операции по оформлению перевозочных документов производятся в автоматизированном режиме (распечатка перевозочных документов, визирование, таксировка, проставление срока доставки и др.). Таксировка может производится вручную и в автоматизированном режиме при наличии АРМ ТВК. Для производства таксировки на АРМ ТВК в локальном режиме работы товарному кассиру необходимо последовательно заполнить поля, выдаваемые на экране, необходимые для расчета провозных платежей. В случаях, когда условия расчета провозной платы после заполнения стандартных полей не обеспечиваются введенной информацией, в режиме таксировки имеется специальное поле «тарифные отметки». При выполнении таксировки для грузоотправителей, не рассчитывающихся через ТехПД или РАФТО, после присвоения номера отправки производится запрос о порядковом номере квитанции разных сборов формы РС-97, по которой будут взысканы платежи за перевозку. Таксировка предъявленной накладной в АРМ ТВК производится по всем видам сообщений и отправок в двух режимах. В режиме «таксировка» оформление всех листов накладной и вагонного листа производится товарным кассиром ручным способом на основании информации, получаемой товарным кассиром из АРМ ТВК (номер отправки, тарифные отметки, срок доставки и т.д.). Режим «таксировка + печать» позволяет оформлять все листы накладной на печатающем устройстве АРМ ТВК компьютерным способом и печатать их на бумаге формата А4 или рулонной.

В каждом из двух режимов таксировки предусмотрено три варианта работы «виза», «клиент», «порожние».

В режиме «виза» осуществляется работа по накладным, которые были предварительно завизированы через АРМ ТВК, т.е. на них указан номер визы. В режиме «таксировка» требуется только ввести сведения о вагоне (номер, грузоподъемность) и фактическую массу груза нетто, после чего дается команда на производство таксировки, результатом которой является подача на экран сведений, которые переносятся товарным кассиром в перевозочные документы. В режиме «таксировка + печать» производится ввод сведений в объеме, необходимом для оформления печати комплекта дорожной ведомости (листы 2, 3, 4).

Режим «клиент» предусмотрен в АРМ ТВК для случаев, когда визирование документов на АРМ ТВК не производилось. В этом случае для производства таксировки товарному кассиру необходимо осуществить ввод информации с накладной.

Режим «порожние» предусмотрен в АРМ ТВК с целью сокращения вводимой информации товарным кассиром для производства таксировки и оформления перевозочных документов.

Технология работы товарной конторы в режиме межмашинного обмена между АРМ и Дорожным вычислительным центром (ДВЦ), порядок формирования сообщения 251 рассмотрены в пункте 22.10. Во всех режимах работы АРМ ТВК определяет и выдает на печать дату истечения срока доставки груза, который проставляется в дорожной ведомости и квитанции о приеме груза.

После завершения таксировки в накладной, дорожной ведомости, в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза к перевозке в товарной конторе ставится календарный штемпель станции о времени приема груза к перевозке. Квитанция о приеме груза к перевозке после росписи грузоотправителя в корешке дорожной ведомости выдается ему на руки. Накладная, дорожная ведомость и вагонный лист (кроме мелких и отправок в контейнерах) пересылаются в СТЦ. На мелкие отправки в контейнерах накладная и дорожная ведомость пересылается приемосдатчику для оформления вагонного листа.

**4. Плата за перевозку грузов и грузобагажа**

В соответствии со статьей 30 Устава плата за перевозку грузов, грузобогажа и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента приема грузов, грузобагажа для перевозки, если иное не предусмотрено Уставом или соглашением сторон. При несвоевременном внесении грузоотправителем указанной платы и иных причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку грузов и грузобагажа, прием грузов, грузобагажа для перевозки и подача вагонов, контейнеров не производится, если иное не предусмотрено Уставом или соглашением сторон. Исполнением обязательств по оплате перевозки груза является факт внесения платежа перевозчику, если иное не предусмотрено договором. Расчеты по перевозке грузов осуществляются в соответствии с Правилами расчетов за перевозки грузов железнодорожным транспортом. Причитающиеся перевозчикам плата за перевозку грузов и иные платежи вносятся наличными деньгами, расчетными чеками банков и акцептованными (принятыми к оплате) банком платежными поручениями, а также иными средствами, предусмотренными законодательством Российской Федерации (банковскими картами, взаимозачетами и др.). Прогрессивной формой оплаты является применение грузоотправителями банковских пластиковых карт. Оплата производится через банкоматы, установленные в товарных конторах станции и подключенных к системе электронного документооборота клиент-банк. При оплате наличными деньгами в товарной конторе станции выписывается квитанция разных сборов за услуги железнодорожного транспорта формы РС-97. Квитанция выдается на руки грузоотправителю, а ее наименование и номер проставляются в перевозочных документах в графе «Платежи взысканы на станции отправления…».

Финансовый учет принятых от грузоотправителей наличных денежных средств ведется в книгах продажи товарных касс. Для оформления предоплаты товарный кассир станции выдает грузоотправителю письменную справку о расчете провозной платы. При локальном и межмашинном режиме работы АРМ ТВК справка печатается в автоматическом режиме. В АРМ ТВК ведется лицевой (вспомогательный) счет по каждому плательщику, имеющему право расчета через ТехПД или РАФТО. Ежедневно из ТехПД (РАФТО) передаются на станцию суммы состояния основного лицевого счета по каждому плательщику (дебит, кредит и сальдо, которое может иметь как положительное, так и отрицательное значение). По ним определяется возможность визирования накладных на очередную перевозку груза. В условиях межмашинного обмена в АРМ ТВК лицевой вспомогательный счет ведется по каждому плательщику, имеющему право расчета через ТехПД (РАФТО). Ежедневно ЕК ИОДВ после суточного расчета лицевого счета плательщика передает на станцию: сумму сальдо; сумму дебета и сумму кредита по каждому плательщику.

Окончательные расчеты за перевозку грузов, грузобагажа и дополнительной работы (услуг) производятся грузополучателем по прибытии грузов, грузобагажа на железнодорожную станцию назначения до момента выдачи. При выявлении обстоятельств, влекущих за собой необходимость перерасчета стоимости перевозок и размеров иных причитающихся перевозчику платежей и штрафов, перерасчет может производиться после выдачи грузов, грузобагажа. При несвоевременных расчетах за перевозку грузов, грузобагажа по вине грузоотправителя или грузополучателя перевозчик вправе потребовать уплаты процентов на сумму просроченного платежа.

1. **Сроки поставки грузов и правила их исчисления**

Устав (ст.33) обязывает перевозчиков доставлять грузы по назначению и уставленные сроки. Доставка груза по назначению в установленные сроки имеет важное значение для экономики страны и является одной из основных обязанностей перевозчика по выполнению договора перевозки. Срок доставки зависит от того, каким видом отправки (повагонной, мелкой, контейнерной, рефрижераторном контейнере, отправительским маршрутам и т.д.) грузоотправитель предпочел перевезти свой груз, а также какой скоростью (грузовой или большой) и в каком сообщении (прямом, прямом смешанном, международном).

Сроки доставки грузов, а так же порожних вагонов, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или арендованных ими, исчисляются на железнодорожной станции отправления исходя из расстояния, по которому рассчитывается провозная плата, с учетом железнодорожных направлений, по которому осуществляется перевозки грузов. В соответствии с Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом исчисления срока доставки груза начисляется с 0,00 часов дня, следующего за днем документального оформления груза для перевозки, указанного в оригинале накладной и в дорожной ведомости в графе «Календарные штемпеля», в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза в графе «Календарный штемпель перевозчика на станции отправления». Дата исчисления срока доставки груза указывается перевозчиком во всех листах накладной. Неполные сутки при исчисления сроков доставки принимаются за полное. Расчетное время – московское.

Срок доставки грузов включает время, необходимое для выполнения операции, связанных с отправлением и прибытием грузов, время следования грузов и время, уставленное для выполнения операций в пути следования, а также время, позволяющее увеличить срок доставки при наличии обстоятельств, предусмотренных уставом (например, задержка груза таможенными органами и другими органами государственного контроля, вследствие неопределимой силы, военных действий, блокады, эпидемии и т.д.).

Время следования груза зависит от расстояния, скорость перевозки, вида отправок и определяется исходя из норм суточного пробега, установленных Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.

Отдельно установлены нормы суточного пробега при перевозке грузов большой скоростью (по видам отправок: повагонных, крупнотоннажных рефрижераторных контейнеров, универсальных контейнеров и мелких отправок), отправительских маршрутов и контейнерных поездов, а также животных.

Сроки доставки грузов, исчисленные исходя из норм суточного пробега, увеличиваются на:

- 2 суток – на операции, связанные с отправлением и прибытием груза;

- 2 суток – для каждой промежуточной железнодорожной станции, производящей погрузку (выгрузку) рефрижераторной секции, в случаях ее погрузки (выгрузки) на нескольких станциях;

- 1 сутки – на операции, связанные с передачей и приемом грузов, при перевозку грузов переправой через водные пути сообщения (моря, реки) на судах и паромах;

- 1 сутки – при передаче на другой вид транспорта, при приеме с другого вида транспорта грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении;

- 2 суток – при перегрузке грузов в вагоны с колесными парами другой ширины колеи;

- 1 сутки на операции, связанные с переадресовкой груза;

- 2 суток – при перевозке грузов с мелкими отправками и в контейнерах на расстоянии до 1000 км и 3 суток – свыше 1000 км (для накопления их и сортировки на грузосортировочных платформах и контейнерных пунктах);

- 1 сутки – при отправлении грузов с железнодорожных станций Московского и Санкт-Петербургского узлов или при прибытии грузов на железнодорожные станции этих узлов, а также при следовании грузов транзитом через эти узлы.

**Приложение 1**

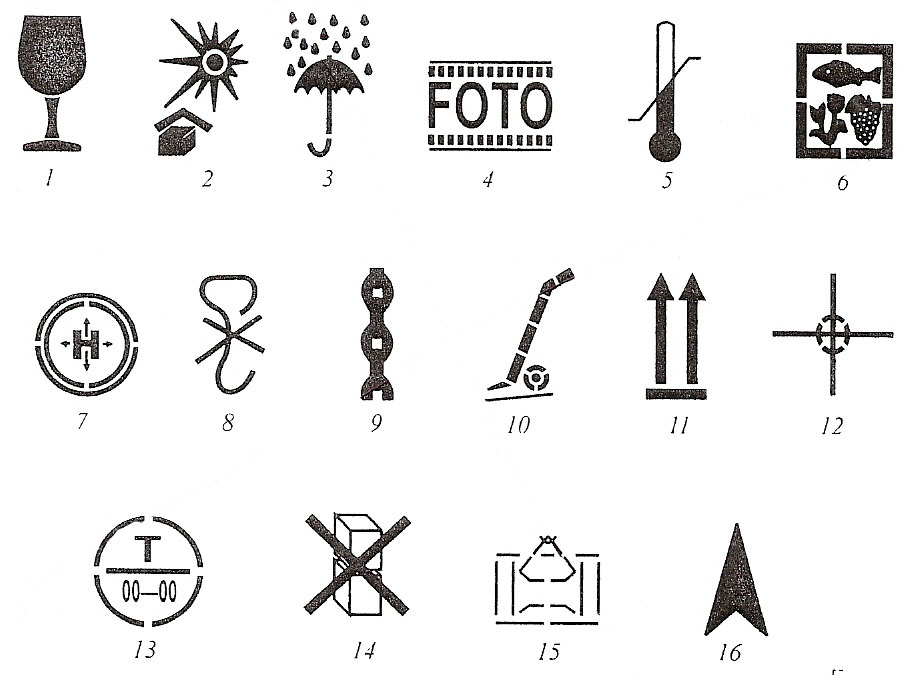
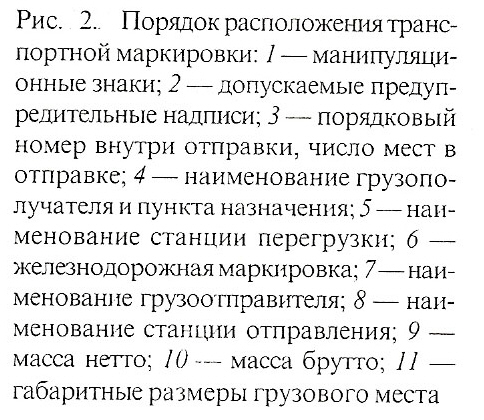
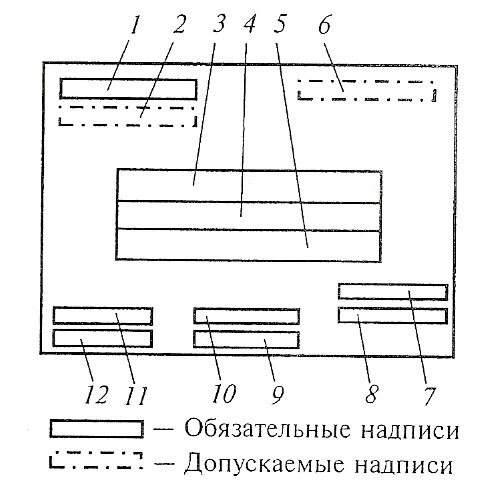


Рис. 1. Манипуляционные знаки: 1 – осторожно хрупкое; 2 – боится нагрева; 3 – боится сырости; 4 – боится излучения; 5 – соблюдение интервала температур; 6 - скоропортящийся груз; 7 – герметическая упаковка; 8 – крюками непосредственно не брать; 9 – место строповки; 10 – место подъема тележкой; 11 – верх, не кантовать; 12 – центр массы; 13 – тропическая упаковка; 14 – штабелировать запрещается; 15 – поднимать непосредственно за груз; 16 – открывать здесь

**Приложение 2**



**Приложение 3**

