**ВВЕДЕНИЕ.**

Значение транспорта велико во всех странах, но особенно оно велико в нашей стране, занимающей огромную территорию, имеющую развитую промышленность и сельское хозяйство. Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Российской Федерации, основным, а в некоторых случаях единственным видом транспорта, осуществляющим массовые перевозки грузов и пассажиров практически при любых климатических условиях. На его долю приходится 85% грузооборота и 40% пассажирооборота. В экономических преобразованиях прошедших в стране за последние десятилетия, железнодорожный транспорт играет стабилизирующую роль. Благодаря сохранению единой железнодорожной сети государств, участников СНГ и стран Балтии, не произошло разрыва экономических связей, которые устанавливались на протяжении предыдущих десятилетий. Ведущую роль железнодорожного транспорта определяют: универсальность и регулярность перевозок независимо от климатических условий и времени года, высокая провозная способность и широко разветвленная сеть железных дорог. Главная задача железнодорожного транспорта - своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышение экономической эффективности его работы. На железнодорожном транспорте обеспечивается качественная организация эксплуатационной работы, увеличиваются скорости движения поездов, ускоряется оборот вагонов, увеличилась перерабатывающая способность сортировочных, грузовых и пассажирских станций, ускорилось техническое переоснащение локомотивных и вагонных депо, заводов по ремонту подвижного состава. За счет повышения пропускной и провозной способности железной дороги, введение в обращение прямых ускоренных поездов и улучшение сервисного обслуживания клиентов - значительно сократились сроки доставки грузов.

Эффективность и качество пассажирских перевозок зависят от оптимального планирования эксплуатационной работы по пассажирским перевозкам, четкого выполнения графика движения пассажирских поездов, усовершенствованных форм и методов продажи билетов, улучшенного уровня пассажирского сервиса и материально-технической базы пассажирского хозяйства.

**Габариты погрузки.**

В зависимости от размеров грузов и видов крепления размещение грузов на открытом железнодорожном подвижном составе должно осуществляться в пределах габаритов погрузки. Габариты погрузки на железных дорогах Российской Федерации установлены с учетом габаритов приближения строений и подвижного состава, а также фактической габаритной характеристики сооружений и устройств всех железных дорог общей сети и путей необщего пользования с колеей 1520 мм.

*Габаритом погрузки* называется предельное поперечное очертание погруженного на подвижной состав груза (с упаковкой и креплением), не выходящий за пределы подвижного состава, когда последний находится на прямом горизонтальном пути. Габарит погрузки определяют при совмещении продольных осей груза и подвижного состава в одной вертикальной плоскости.

На сети дорог установлен **основной габарит** погрузки **(**см. прил.№ **)**. Груз, погруженный на одиночный универсальный вагон либо на сцеп из двух универсальных вагонов, является габаритным, если он ни одной своей частью, включая упаковку и крепление, не выходит за пределы плоскости симметрии вагона(либо сцепа) до конца груза(с одной или с обеих сторон), включая упаковку и крепление.

Проверка габаритности груза производится при условии нахождения вагона на прямом горизонтальном участке пути и совмещения продольной вертикальной плоскости симметрии вагона с осью железнодорожного пути. Для грузов, длина либо размещение которых не соответствует ограничениям, допускаемая ширина при условии вписывания в основной габарит погрузки во время прохождения кривых участков пути определяется по особой методике.

**Льготный габарит** погрузки (см. прил.№ ) имеет по сравнению с основным габаритом погрузки большую ширину (на 40-50 мм) на высоте от 1400 до 5300 мм над уровнем головок рельсов. С применением льготного габарита допускается перевозка автомобилей, тракторов, сельскохозяйственных и дорожно-строительных машин, железобетонных и металлических конструкций, а также других грузов длиной в пределах погрузочной длины платформ и полувагонов. Транспортировка перечисленных грузов разрешена на всех железных дорогах, кроме Дальневосточной.

**Зональный габарит** погрузки**(**см. прил. **№ )**  имеет более широкие очертания в верхней суженой части в сравнении с основным габаритом погрузки. Он используется только для перевозки лесоматериалов, погруженных по сетевым и местным техническим условиям. Зональный габарит погрузки не применяется при перевозке грузов с назначением на железные дороги Азербайджана, Грузии, Армении, Украины.

Для груза, погруженного в пределах льготного или зонального габарита погрузки, должны быть сделаны отметки соответственно *Льготный* габарит или *Зональный габарит* в следующих перевозочных документов:

-в оригинале транспортной железнодорожной накладной в графе ”Место для особых отметок и штемпелей” - грузоотправителем;

-в вагонном листе в графе “Место для отметок” - уполномоченным лицом перевозчика.

**Использованная литература.**

* В.М.Семёнов ”Организация перевозок грузов”- «Академия» 2008г.
* М.З.Соловейчик ”Организация Пассажирских Перевозок” - «Транспорт» 1983г.
* Шрамов А. А. “Пособие приемосдатчика груза” – Механический транспорт,1991 г.
* Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте – Киров 2002г.
* Инструкция по ведению станционной коммерческой отчетности – Механический транспорт, 1979 г.
* Должностная инструкция приемосдатчика груза – Механический транспорт, 1983 г.
* Сборник правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте – Механический транспорт, 2001 г.

Основные перевозочные документы.

*Перевозочный документ-*транспортная железнодорожная накладная состоит из 4 листов:

* Лист 1-оригинал накладной (выдается перевозчиком грузополучателю )
* Лист 2-дорожная ведомость (составляется в необходимом количестве экземпляров-для участников перевозочного процесса)
* Лист3-корешок дорожной ведомости(остается у перевозчика)
* Лист 4- квитанция о приеме груза(остается у грузоотправителя)

 *Дорожная ведомость-*документ расчетно-финансого значения-вместе с накладной сопровождает груз до станции назначения.На станции назначения грузополучатель расписывается в дорожной ведомости в получении груза.Затем дорожную ведомость вместе с сопроводительной ведомостью высылают в ТехПД, а оттуда в информационно-вычислительный центр дороги назначения. По дорожным ведомостям определяют выполненный дорогами объем перевозок,доходные поступления от них, правильность расчетов,рациональность перевозок и выполнение сроков доставки.

Дорожную ведомость составляют в необходимом количестве экземпляров для всех участников перевозочного процесса, в том числе не менее двух дополнительных экземпляров для каждой участвующей в перевозке грузов инфраструктуры: один экземпляр для входной железнодорожной станции, находящейся в данной инфраструктуре, второй-для выходной станции инфраструктуры.

*Корешок дорожной ведомости* служит основным документом для определения перевозочной платы при централизованных расчетах в ТехПД, а так же для учета и отчетности о выполнении плана перевозок станцией.

*Квитанция о приеме груза-*важный юридический документ, свидетельствующий о приеме перевозчиком груза к перевозке от грузоотправителя.

Оформление перевозочных документов в электронном виде-*электронная транспортная железнодородная накладная-*производится:

* Грузоотправителем и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене данными или обмене электронными документами между ними.
* Перевозчиком при перевозке грузов в сопровождении электронной накладной.
* Грузополучателем и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене документами между ними.

**Заполнение перевозочного документа грузоотправителем.**