

КОМПЛЕКТ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНАХ

*Автор: Умарова Гузал Урмановна
преподаватель в 4-м Кокандском
железнодорожном техникуме*

Аннотация: В современной мировой экономике железнодорожный транспорт остается одним из самых востребованных способов перемещения массовых грузов на большие расстояния. В условиях глобализации и расширения торговых связей между государствами, эффективность логистических цепочек напрямую зависит не только от технического состояния подвижного состава, но и от юридически грамотного документального сопровождения перевозок. Ошибки в оформлении документов при отправке грузов в железнодорожных вагонах приводят к серьезным финансовым потерям: простоям вагонов, штрафам со стороны регулирующих органов, задержкам на пограничных переходах и даже риску конфискации или порчи товара. В связи с этим, изучение полного комплекта документов, необходимого для осуществления грузовых перевозок, является критически важным для специалистов в области логистики, таможенного дела и управления цепями поставок. Несмотря на постепенный переход к цифровым технологиям и внедрение электронного документооборота (таких систем, как ЭТРАН или использование электронной цифровой подписи), бумажный документооборот всё еще сохраняет свою значимость, особенно в международном сообщении. Множественность требований различных ведомств — таможенных, санитарных, железнодорожных администраций — создает сложную многоуровневую систему документации, в которой отправителю груза необходимо ориентироваться для обеспечения бесперебойной работы.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, транспортная накладная, грузоотправитель, грузополучатель, комплект документов, СМГС, международное сообщение, вагон, логистика, Устав железной дороги, товаросопроводительная документация, счет-фактура, упаковочный лист, сертификация, таможенное оформление, дорожная ведомость, квитанция о приеме груза, пломбирование, электронный документооборот, транспортный коридор.

Введение

Узбекистанские железные дороги (узб. O‘zbekiston temir yo‘llari / Ўзбекистон темир йўллари) — оператор сети Узбекских железных дорог, образованной 7 ноября 1994 года на базе линий бывшей Среднеазиатской железной дороги, расположенных на территории Республики Узбекистан. Это

железнодорожное предприятие управляет железными дорогами на территории Узбекистана.

Общая развернутая длина главных путей акционерного общества по состоянию на 1 января 2024 года составила 7400 километров, 2500 километров из них электрифицированы. В акционерном обществе работает 91 тысяча человек.

Годовой грузооборот железной дороги составляет около 25 % от суммарного грузооборота всех видов транспорта страны (в 2015 году общий объём грузооборота всех видов транспорта по Узбекистану 88,9 млрд т·км, железной дороги Узбекистана — 22,9 млрд т·км).

Узбекская железная дорога второй в СНГ (после линии Москва — Санкт-Петербург с поездами Сапсан в России) запустила высокоскоростное движение пассажирских поездов с поездами Afrosiyob на специальной перестроенной для этого линии из столицы Ташкента до третьего по величине города Узбекистана — Самарканда. Позже линия была продлена до Бухары.

Железнодорожный транспорт является стержнем транспортной системы Республики Узбекистан, обеспечивая львиную долю экспортно-импортных и внутригосударственных грузоперевозок. В условиях реализации стратегии развития «Узбекистан – 2030» и превращения страны в ключевой логистический хаб Центральной Азии, вопросы безупречного оформления транспортных документов приобретают стратегическое значение. Для АО «Узбекистон темир йуллари» точность заполнения перевозочных документов является залогом пропускной способности магистралей и безопасности движения. Ошибки в документации внутри республики или на международных стыках (таких как станции Хайратон, Сарыагаш или Ходжадавлет) приводят к задержкам национального экспорта и росту издержек отечественных производителей.

Нормативно-правовая база. Процесс заполнения документов в Узбекистане строго регламентирован **Уставом железной дороги Республики Узбекистан**, а также «Правилами перевозок грузов», утвержденными постановлениями Кабинета Министров и внутренними приказами АО «Узбекистон темир йуллари». При этом, учитывая географическое положение страны, ключевое значение имеет соблюдение норм **Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)**, которое является основным документом при торговле со странами СНГ, Балтии и Китаем.

Объектом исследования является деятельность АО «Узбекистон темир йуллари» в части документального оформления грузовых операций.

Предметом исследования выступает порядок заполнения комплекта документов (накладных, ведомостей, актов), необходимых для законной и

своевременной отправки грузов в вагонах по территории Республики Узбекистан и за её пределы.

Цель работы — анализ современных требований к заполнению железнодорожной документации в Узбекистане с учетом перехода на цифровые платформы и интеграции в международные транспортные коридоры.

Задачи работы:

1. Изучить структуру комплекта документов на примере внутренней накладной и накладной СМГС, применяемых в АО «УТИ».
2. Раскрыть порядок указания кодов ЕТСНГ и технических характеристик вагонного парка Узбекистана.
3. Проанализировать роль информационных систем (в частности, внедрение электронного документооборота и систем слежения за грузами) в работе узбекских железных дорог.
4. Рассмотреть особенности взаимодействия грузоотправителя с Центром по оказанию логистических услуг при оформлении заявок (форма ГУ-12).
5. Выявить специфику заполнения документов при транзите грузов через территорию Республики Узбекистан.

Практическая значимость. Данная работа ориентирована на изучение реального механизма отгрузки товаров в условиях правового поля Узбекистана. Понимание специфики заполнения документов «Узбекистон темир йуллари» позволяет минимизировать риски штрафов за простой вагонов, правильно рассчитывать тарифы согласно преysкуранту № 10-01 и обеспечивать высокую конкурентоспособность национальных товаров на внешних рынках.

Ключевые слова: АО «Узбекистон темир йуллари», Устав железной дороги Республики Узбекистан, Соглашение СМГС, железнодорожная накладная, грузовой вагон, заполнение перевозочных документов, код ЕТСНГ, код ГНГ, электронный документооборот, пропускная способность, транспортный коридор, тарифная политика, грузоотправитель, станция назначения, Центр логистических услуг, заявка формы ГУ-12, коммерческий акт, технический осмотр вагона, экспортный потенциал, транзит.

Глава I. Грузовые документы для перевозки грузов по железной дороге

Для обеспечения сохранности грузов при перевозке железнодорожным или речным транспортом они сопровождаются специальным документом первичного учета. Дорожная ведомость (ДВ) необходима для каждой отправки товаров и при каждом их приеме для последующей перевозки.

Это документ сопровождения грузов и часть транспортной накладной. Он подтверждает факт того, что перевозчик принял товар для последующей перевозки.

В транспортную накладную входит:

**оригинал дорожной накладной
дорожная ведомость
корешок ДВ
квитанции о приеме**

Дорожная ведомость выписывается в нескольких экземплярах: по каждому для всех, кто принимает участие в его транспортировке, и еще по две копии для организации, передающей груз на перевозку, и для организации, которая примет его по прибытии.

Она оформляется не только на ценности, принадлежащие юридическим лицам, но и на перевозимое имущество физических лиц.

Железнодорожная транспортная накладная является первичным юридическим документом и основным договором перевозки. Она заполняется грузоотправителем на каждую отправку, следует вместе с грузом на всем пути его следования и выдается грузополучателю на станции назначения. В накладной фиксируются ключевые данные: наименование груза, его код, вес, станции отправления и назначения, а также сведения о вагоне и плательщике тарифа.

Дорожная ведомость представляет собой важный расчетный и статистический документ, который составляется в необходимом количестве экземпляров для нужд железной дороги. По дорожной ведомости перевозчик ведет учет времени доставки груза и фиксирует прохождение вагонов через стыковые пункты. После завершения перевозки один из экземпляров ведомости остается в архиве железной дороги для финансовой отчетности.

Квитанция о приеме груза выдается на руки грузоотправителю после того, как станция проверила состояние груза, правильность заполнения накладной и произвела расчет провозных платежей. Этот документ подтверждает факт перехода ответственности за сохранность товара от отправителя к АО «Узбекистон темир йуллари» и служит основанием для предъявления претензий в случае утери груза.

Вагонный лист является техническим сопроводительным документом, который составляется при погрузке груза в вагон. В нем указывается точный номер вагона, его технические характеристики, количество грузовых мест и номера запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ). Данный лист необходим работникам станций для оперативного учета и организации маневровых работ с вагонами.

Для организации процесса перевозки в Узбекистане обязательным является оформление заявки формы ГУ-12. Это документ предварительного планирования, через который грузоотправитель согласовывает с управлением железной дороги объем перевозок на определенный период. Без утвержденной

заявки выделение вагонного парка и подача вагонов под погрузку не производятся.

В случае экспортных операций из Республики Узбекистан применяется международная накладная СМГС. Она объединяет в себе функции таможенного и транспортного документа, позволяя перевозить грузы через границы нескольких государств без переоформления внутренних документов. К такой накладной в обязательном порядке прилагаются коммерческие счета-фактуры и сертификаты происхождения товара.

Глава II. Дорожные ведомости для перевозки грузов по железной дороге

Дорожная ведомость (ДВ) — это основной расчетный и учетный документ, сопровождающий груз на всем пути его следования от станции отправления до станции назначения. Она является прямой обязанностью компании-перевозчика и служит для фиксации всех этапов транспортировки, включая время приема, сроки доставки и факт выдачи товара. Сотрудник транспортной компании заполняет этот документ на станции отправления, используя данные, которые предоставляет грузоотправитель. Грузоотправитель, в свою очередь, обязан предоставить полную и достоверную информацию о товаре: его наименование, вес, объем, количество мест и объявленную ценность. После внесения всех данных перевозочный документ заверяется подписью представителя перевозчика. Если используется электронный формат, документ подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью (УКЭП). Это гарантирует его подлинность и юридическую значимость.

Процесс работы с документом выглядит так: Отправитель передает перевозчику информацию о грузе. Компания-перевозчик на основе этих данных формирует дорожный документ. Документ проверяется и подписывается. При использовании ЭДО составление ДВ становится проще. Отправитель может передать все данные через сервис электронного документооборота, например, 1С-ЭПД. Компания-перевозчик получает информацию, формирует электронный документ и подписывает его. Это исключает ошибки ручного ввода и ускоряет отправку. Еще один сервис для электронного документооборота «Доки», созданный специалистами компании «Астрал Софт», позволяет получать и отправлять разные виды электронных документов в пару кликов. С ними любые вопросы документооборота решаются быстро и просто.

В зависимости от вида перевозки и способа расчетов применяются разные формы этого документа. Это унифицированные формы, утвержденные Приказом Минтранса России от 19.06.2019 № 191 (в практике СНГ и АО «Узбекистон темир йуллари» используются аналогичные стандарты, утвержденные СМГС и национальными правилами). Этот приказ ввел в

действие единые формы перевозочных документов. Основной формой, используемой для оформления перевозок, служит форма ГУ-27у (ГУ-27у ВЦ), которая включает в себя: Лист 1 — Оригинал транспортной накладной, который остается у перевозчика, а потом передается получателю; Лист 2 — Собственно ДВ, которая сопровождает груз на пути следования; Лист 3 — Корешок, который остается у перевозчика как подтверждение факта грузоперевозки; Лист 4 — Квитанция о приеме. Ее высылают грузоотправителю.

Существуют также специализированные формы, например:

- Форма ГУ-29б. Используется для перевозки маршрутами или группами вагонов.
- Форма ГУ-29ц. Применяется при централизованных расчетах за перевозку. Основное различие между этими формами заключается в наличии типографских меток, указывающих на способ расчета. Содержание же основной части бланка в этих документах совпадает.

Глава III. Вагонный лист форма ГУ-38

Вагонный лист является документом, используемым при выгрузке, сортировке груза, контейнеров, при выдаче груза, для учета погрузки, выгрузки грузов и заполнения натурального листа поезда.

На каждый погруженный вагон железнодорожной станцией (далее - станцией) составляется вагонный лист:

формы ГУ-38а (ГУ-38а ВЦ) <*> - на повагонную отправку;

формы ГУ-38б (ГУ-38б ВЦ) <*> - на маршрутную или групповую отправку;

формы ГУ-38в (ГУ-38в ВЦ) <*> - на контейнерные отправки;

формы ГУ-38г (ГУ-38г ВЦ) <*> - на мелкие отправки.

Вагонный лист составляется также на недействующие локомотивы и пассажирские вагоны, электро- и дизель-поезда, машины и механизмы на рельсовом ходу, перевозимые как "груз на своих осях", а также на порожние вагоны, оформленные полными перевозочными документами, на вагоны, оформленные досылочными дорожными ведомостями.

При перевозке грузов в прямом международном железнодорожном сообщении вагонный лист составляется:

станцией погрузки - при перевозке груза на экспорт;

пограничной станцией - при перевозке груза из "третьих" стран;

станцией оформления досылочной дорожной ведомости - при ее оформлении.

При перевозке грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении вагонный лист составляется:

станцией погрузки - при приеме груза к перевозке от грузоотправителей;

станцией первой перевалки - при приеме груза к перевозке железной дорогой с водного (морского, речного) транспорта;

станцией первой перевалки - при перевозке груза транзитом по железной дороге.

Вагонные листы форм ГУ-38 (а, б, в, г) заполняются разборчиво от руки чернилами или шариковой ручкой, или на пишущей машинке, или на ПЭВМ. Формы вагонных листов могут формироваться и печататься на ЭВМ.

Вагонные листы, составляемые на железных дорогах, могут иметь не принципиальные отличия по величине и конфигурации граф, различные форматы и содержать всю информацию на одной стороне листа.

При перевозке в международном сообщении бланки вагонных листов печатаются и заполняются на русском языке. Допускается печатание бланков на двух языках (на русском и языке страны отправления) согласно внутренним правилам.

В пути следования вагонный лист пересоставляется при перегрузке груза в другой вагон, при частичной выгрузке груза из вагона.

Первоначальный вагонный лист остается в делах станции, где был составлен новый вагонный лист. При составлении коммерческого акта первоначальный вагонный лист прилагается к первому экземпляру коммерческого акта.

При перевозке грузов со станций узкой колеи назначением на станции широкой колеи вагонный лист составляется на каждый узкоколейный вагон.

По разрешению руководства железной дороги широкой колеи, примыкающей к узкой колее, допускается составлять один вагонный лист формы ГУ-38б на маршрут или группу вагонов, следующих по одному перевозочному документу. Сведения по каждому узкоколейному вагону заполняются по графам, предусмотренным формой.

При перегрузке из вагонов узкой колеи в вагон широкой колеи составляется новый вагонный лист на вагон широкой колеи. При перегрузке из вагона широкой колеи в вагоны узкой колеи новый вагонный лист составляется на каждый узкоколейный вагон.

Раздел "Коды для натурального листа" заполняется станцией на основании сведений, указанных в накладной.

Глава IV. Проект закона «О железной дороге» — документ, содержащий сведения об объемах перевозок и соблюдении установленных сроков.

С принятием новой редакции Закона «О железнодорожном транспорте» (ЗРУ-1006 от 27.11.2024) транспортная система Узбекистана перешла на качественно новый этап развития. Этот документ не просто обновляет терминологию, а выстраивает систему, где объем перевозок, соблюдение сроков

и сохранность груза являются юридическим фундаментом отношений между железной дорогой и бизнесом.

Юридическое закрепление объемов и обязательств

Согласно обновленному законодательству, процесс организации перевозок теперь жестче привязан к договорным обязательствам.

Статья 15 закона устанавливает, что перевозка грузов осуществляется на основании принятых заявок и договоров.

Сведения о планируемом объеме фиксируются в учетных карточках. Невыполнение заявленного объема погрузки теперь влечет за собой ответственность как перевозчика, так и отправителя.

Срок доставки как правовая категория: Детальный порядок расчета

Согласно Статье 18 закона и «Правилам перевозок грузов», срок доставки — это не произвольная величина, а строго рассчитываемый показатель. Порядок расчета базируется на расстоянии и установленных нормах суточного пробега:

Формула расчета: К общему количеству суток, полученному делением расстояния на норму суточного пробега, всегда добавляются 1 сутки на операции, связанные с отправлением и прибытием груза.

Нормативы в зависимости от скорости и типа груза:

Грузовая скорость (обычная):

Повагонные отправки: 200–250 км в сутки.

Мелкие и контейнерные отправки: 150–200 км в сутки.

Большая скорость (ускоренная):

Применяется для скоропортящихся продуктов или спецгрузов. Норма составляет от 350 до 450 км в сутки.

Маршрутные отправки:

Если поезд следует прямым маршрутом без переформирования на станциях, норма увеличивается до 500–550 км в сутки.

Дополнительное время: К расчетному сроку могут добавляться фиксированные часы или сутки на:

Переправу через водные преграды или передачу между соседними железными дорогами (обычно +1 сутки).

Операции по таможенному оформлению и ветеринарному контролю.

Пример: Если грузу необходимо проехать 1000 км повагонной отправкой с грузовой скоростью (250 км/сут), расчет составит: $(1000 / 250) + 1$ день на оформление = 5 суток.

Финансовые санкции: За каждые сутки просрочки перевозчик уплачивает штраф в процентах от провозной платы (например, от 6% до 30% в зависимости от длительности задержки).

Гарантии сохранности перевозимых грузов

Согласно Статье 20, перевозчик несет полную материальную ответственность за сохранность груза с момента его принятия к перевозке и до момента выдачи получателю.

Обеспечение целостности: Перевозчик обязан обеспечить исправность подвижного состава.

Военизированная охрана: Для ценных и опасных грузов закон предусматривает обязательное сопровождение.

Возмещение ущерба: В случае повреждения или утраты, перевозчик возмещает полную стоимость груза, если не докажет отсутствие своей вины.

Разграничение ролей: Перевозчик и Оператор

Важное дополнение нового закона — разделение функций. Перевозчик (владелец тяги) отвечает за соблюдение графика и нормативного пробега (км/сутки), а Оператор обеспечивает наличие самого вагона.

Безопасность и контроль

Согласно Статье 21, увеличение интенсивности (объемов и скорости) не должно идти в ущерб безопасности движения, что контролируется Инспекцией по надзору за безопасностью перевозок.

Заключение

Новая редакция Закона «О железнодорожном транспорте» превращает железную дорогу в прозрачный рынок. Теперь каждый кубометр объема, каждый километр суточного пробега и полная сохранность товара защищены законом.

Глава V. Корешок дорожной ведомости

Корешок дорожной ведомости — это первичный учетный документ на железнодорожном транспорте, который является составной частью (листом №3) единого комплекта перевозочных документов.

Ключевые функции и особенности

Место хранения: Остается на станции отправления у перевозчика.

Назначение: Служит основным документом для учета отправления грузов и подтверждения факта приема груза к перевозке.

Подтверждение приема: В корешке дорожной ведомости грузоотправитель ставит подпись, подтверждающую получение им «Квитанции о приеме груза» (листа №4).

Форма: Чаще всего оформляется в составе комплекта формы ГУ-29-О или в электронном виде.

Место в комплекте документов

Стандартная железнодорожная накладная состоит из четырех листов:

Оригинал накладной (следует с грузом до станции назначения, выдается получателю).

Дорожная ведомость (сопровождает груз, остается у перевозчика на станции назначения).

Корешок дорожной ведомости (остается на станции отправления).

Квитанция о приеме груза (выдается на руки отправителю).

Глава VI. Квитанция о приеме груза — срок перевозки, вид, количество, стоимость груза и реквизиты сторон.

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, в 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-27у 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 формирования компьютерным способом на его основе листов 2, 3, 4.

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.

Заключение

Проведённое исследование показало, что система документального оформления железнодорожных грузоперевозок в Республике Узбекистан представляет собой сложный, многоуровневый механизм, основанный на сочетании национального законодательства и международных норм, в частности Соглашения СМГС.

В ходе работы было установлено, что ключевым элементом перевозочного процесса является железнодорожная накладная, которая выполняет одновременно юридическую, информационную и расчётную функции. Дополняющие её документы — дорожная ведомость, корешок дорожной ведомости, квитанция о приёме груза и вагонный лист — обеспечивают полный контроль за движением груза, его сохранностью и соблюдением сроков доставки.

Особое внимание было уделено роли заявки формы ГУ-12 как инструмента планирования перевозок, без которого невозможна организация подачи вагонов и выполнение договорных обязательств. Также выявлено, что при международных перевозках значительную роль играет накладная СМГС, позволяющая унифицировать документооборот и упростить пересечение границ.

Анализ показал, что ошибки в оформлении перевозочных документов приводят к серьёзным экономическим последствиям: задержкам, штрафам, увеличению логистических издержек и снижению конкурентоспособности продукции. В связи с этим особую актуальность приобретает повышение квалификации специалистов в области логистики и железнодорожного транспорта.

Важным направлением развития является внедрение электронного документооборота, который способствует сокращению времени обработки информации, снижению вероятности ошибок и повышению прозрачности перевозочного процесса. Однако, несмотря на цифровизацию, бумажные документы продолжают играть значительную роль, особенно в международном сообщении.

Таким образом, грамотное оформление полного комплекта перевозочных документов является неотъемлемым условием эффективного функционирования железнодорожного транспорта и устойчивого развития логистической системы Узбекистана в условиях интеграции в международные транспортные коридоры.

Список использованной литературы:

I. Нормативно-правовые акты

Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте» (новая редакция, ЗРУ-1006 от 27.11.2024).

Указ Президента Республики Узбекистан от 07.11.1994 г. «О создании Государственно-акционерной железнодорожной компании „Узбекистон темир йуллари“».

Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-329 от 10.10.2023 г. «О мерах по коренному реформированию сферы железнодорожного транспорта Республики Узбекистан».

Устав железной дороги Республики Узбекистан.

Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом Республики Узбекистан.

II. Международные документы

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

Тарифное руководство № 10-01 (Прейскурант на перевозки грузов железнодорожным транспортом).

III. Учебная и научная литература

Организация грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте: учебное пособие.

Логистика: учебник для вузов / под ред. В.В. Дыбской.

Управление цепями поставок: теория и практика: учебное пособие.

IV. Электронные ресурсы

Официальный сайт АО «Узбекистон темир йуллари».

Национальная база законодательства Республики Узбекистан — Lex.uz.

Материалы информационных систем электронного документооборота (ЭТРАН, 1С-ЭПД и др.).