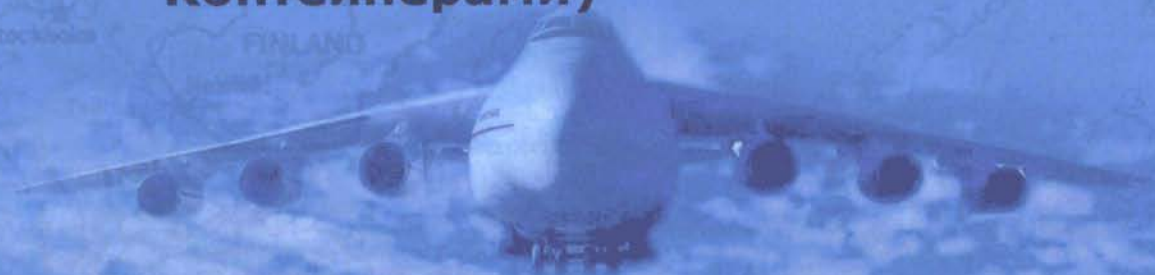


Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза  
Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова,  
Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан

## Модуль3 Мультимодальные Перевозки (Главным образом Морскими Контейнерами)



Финансирование настоящего  
проекта осуществляется  
Европейским Союзом



Реализация проекта осуществляется  
институтом исследований и  
обучения на транспорте NEA и его  
партнерами STC, TRADEMCO и  
Wagener & Herbst Management  
Consultants

## СОДЕРЖАНИЕ

Страница

<b>3</b>	<b>МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ МОРСКИМИ КОНТЕЙНЕРАМИ).....</b>	<b>2</b>
<b>3.1</b>	<b>Общие познания о Мультимодальных Перевозках.....</b>	<b>3</b>
3.1.1	Терминология мультимодальных перевозок .....	3
3.1.2	Обзор мультимодальных транспортных систем.....	4
3.1.3	Оператор мультимодальной перевозки .....	8
3.1.4	Преимущества Мультимодальной перевозки .....	11
3.1.5	Условия мультимодальной перевозки .....	16
3.1.6	Составляющие интермодальной транспортной цепи.....	18
3.1.7	Мультимодальные договора и ответственность.....	21
3.1.8	Различные технологии при мультимодальных перевозках .....	26
<b>3.2</b>	<b>Типы и спецификация наиболее часто используемых контейнеров .....</b>	<b>37</b>
3.2.1	Типы контейнеров, размеры и полезная загрузка .....	37
3.2.2	Габариты груза в пунктах отправления и назначения .....	42
3.2.3	Идентификационные коды контейнеров.....	44
<b>3.3</b>	<b>Процедуры загрузки при контейнерных перевозках .....</b>	<b>47</b>
<b>3.4</b>	<b>География контейнерных перевозок .....</b>	<b>53</b>
3.4.1	Морские перевозки контейнеров по всему миру и в Европе ..	53
3.4.2	Система Hub-Spoke, фидерные перевозки и сухопутные мосты .....	57
3.4.3	Воздушно-морские перевозки .....	66
<b>3.5</b>	<b>Контракты и ценообразование в Контейнерных перевозках .....</b>	<b>67</b>
3.5.1	Аренда (лизинг) контейнеров.....	67
3.5.2	Общие договорные условия .....	69
3.5.3	Тарифы на мультимодальные контейнерные перевозки .....	71
3.5.4	Тарифы на перевозку (внутриконтинентальные сборы) .....	75
3.5.5	Океанская перевозка .....	78
3.5.6	Накладные и сопроводительные документы .....	81
<b>3.6</b>	<b>Мультимодальные автомобильно-железнодорожные перевозки.....</b>	<b>83</b>
3.6.1	Технологии: контейнерные, съемный кузов, роудлейер, терминалы .....	83
3.6.2	Операторы комбинированных перевозок и услуги .....	89
3.6.3	Установление цен и тарифы .....	95

### 3                    **МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ МОРСКИМИ КОНТЕЙНЕРАМИ)**

**Цель изучения:**

Студен должен уметь объяснить функционирование и правила различных типов мультимодальных перевозок, особенно мультимодальных перевозок в контейнерах, перевозимых по морю. Он/она должен знать различные типы мультимодальных перевозок, особенно мультимодальных перевозок в контейнерах, перевозимых по морю. Он/она должен знать различные типы грузовых единиц, необходимые грузовые документы и процедуры в отрасли перевозки контейнеров. Он/она должен так же иметь представление о формировании цены перевозки, особенно для контейнеров.

#### *Мультимодальные Перевозки*

Сектор Мультимодальных Перевозок очень важен для развития потенциала стран TRACECA, поскольку они предоставляют уникальные возможности (доставка от двери до двери, низкая стоимость перевозки, гибкость). Таким образом, каждый участник отрасли экспедирования грузов должен хорошо знать международный мультимодальный грузовой рынок, правила и стандарты, взаимосвязи, препятствия, документы и формальности. Исключение составляют морские контейнеры, которые имеют большой потенциал – нигде в мире нет большего потенциала для перевозки контейнеров по железной дороге, чем в странах коридора TRACECA.

Сейчас рассматривается отсутствие современной логистической системы контейнерных перевозок в некоторых странах TRACECA, и на сцене появляется несколько интермодальных операторов со структурами, которые помогут им лучше контролировать свои операции. Например, интермодальный оператор работает с поездом, следующим по маршруту Рига - Ташкент (в Узбекистан) и Ашхабад (Туркменистан) – расстояние 3000 миль через травянистые равнины, пустыни, широкие реки и горы. На этом маршруте происходит перепад температур от ниже нуля до +40°C и более, но все равно грузы – скоропортящиеся продукты доставляются в отличном состоянии.

### 3.1            Общие познания о мультимодальных перевозках

**Цель изучения:**

Слушатель должен понимать различие между мультимодальными перевозками, оператором мультимодальной перевозки ОМП и комбинированными перевозками. Он/она должен уметь объяснить преимущества мультимодальной перевозки и понимать технологии, применяемые в мультимодальных перевозках. Также он/она должен понять различия между обыкновенным экспедитором грузов и ОМП.

#### 3.1.1            Терминология мультимодальных перевозок

**Цель изучения:**

Слушатель должен понимать различные определения, касающиеся мультимодальных перевозок.

#### Определения, используемые в мультимодальных перевозках

- **Мультимодальная перевозка** – это перевозка с использованием двух или более различных транспортных средств с использованием перевалки (промежуточной обработки), организованная одним перевозчиком (Оператором Мультимодальной Перевозки), по одному контракту, по одному грузовому документу, по одному обязательству, и одной цене.
- **Интермодальная перевозка** – это использование нескольких транспортных средств (мультимодальность) в то время, как грузы остаются в одной грузовой единице (например, контейнере), без промежуточной обработки (автомобиль, прицеп, контейнер). Возникновение таких перевозок является следствием столкновения коммерческой необходимости и основных технологическими нововведениями.
- **Комбинированная перевозка** – это интермодальная перевозка, которая в основном осуществляется по железной дороге, внутренним водным путям или по морю, с тем условием, что она начинается и завершается автомобильным транспортом. Это определение, взятое из

Европейской конференции Министров Транспорта (European conference of Transportation Ministers, на французском: ЕСМТ), охватывает следующие методы.

- система комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (сочетание автомобильной и железнодорожной перевозок)
- система перевозок на судах типа «ро-ро» (сочетание автомобильных и морских перевозок).

### Тестовые вопросы (3.1.1):

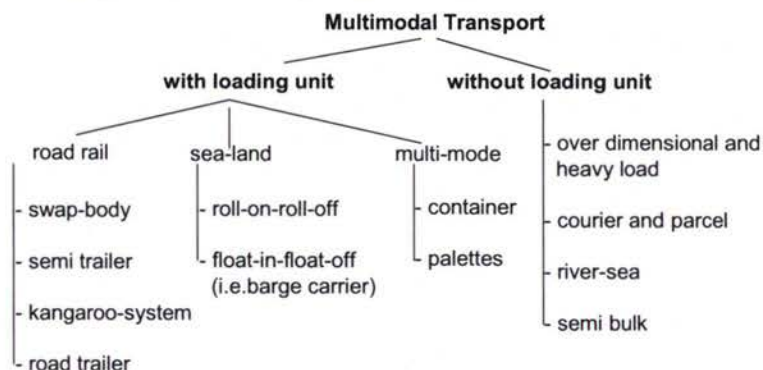
Какие определения правильны? Пожалуйста, укажите, что Верно / Неверно

- a. Комбинированная перевозка – это перевозка, которая сочетает наземный и водный транспорт. Неверно
- b. Интермодальная перевозка необязательно подразумевает заключение сквозного контракта. Верно
- c. Интермодальная перевозка с технической точки зрения означает, что используется грузовая единица. Верно
- d. Мультимодальная перевозка с коммерческой точки зрения означает, что для перевозки различными видами транспорта заключен один сквозной договор. Верно
- e. Комбинированная перевозка может быть также унимодальной перевозкой. Неверно

### 3.1.2      Обзор мультимодальных транспортных систем

**Цель изучения:**  
Слушатель должен иметь общее представление о различных типах мультимодальных перевозок.

Существует несколько вариантов структуры мультимодальных перевозок. Один из них учитывает следующий технический аспект:



Вкратце, некоторые пояснения:

**Смена кузова:** система сменного кузова, когда кузов грузового автомобиля, погруженный на платформу, перевозится по железной дороге и в пункте назначения переставляется на платформу другого автомобиля для доставки грузополучателю. Эта технология незначительно отличается от контейнерной системы.



**Контейнер:** это, как правило, металлический ящик различных типов конструкций, который используется в международных перевозках. Существует множество различных типов и стандартов для контейнеров.

**Паллет:** приподнятая платформа, на которую можно поместить множество грузов, и которая сконструирована для легкого перемещения с помощью вилочного автопогрузчика или строп. Стандартная форма в ЕС – это 800 мм x 1200 мм.

**Горизонтальный метод погрузки и выгрузки (RO- RO):** погрузка и выгрузка автотранспортных средств (прицепов с тягачами или без) на судно, или в случае «катящегося шоссе» на поезд.

**Баржевоз:** судовая система, при которой баржи загружаются в речных портах, соединяются вместе и перемещаются по внутренним водным путям в пункт, в котором они могут быть погружены на судно, там они загружаются на плавучую базу при помощи портального крана или при помощи спуска плавучей базы. Существует два типа барж (суда для перевозки груженых барж, которые используются при перевозке груза весом до 370 тонн/Lykes и Seabee, которые используются при перевозке груза весом до 850 тонн).

**Комбинированные автомобильно-железнодорожные перевозки:** или прицеп на вагоне-платформе системы TOFC, когда полуприцеп погружается на вагон-платформу (как правило, стреловым краном) и перевозится как единое целое. На терминале в пункте назначения полуприцеп присоединяется к тягачу для доставки грузополучателю.



**Система «Кенгуру»:** когда и тягач и автоприцеп перевозятся по железной дороге; эта система также называется «катящееся шоссе». Тягачи заезжают и съезжают горизонтально на железнодорожный вагон и с него.



**Роудрейлер:** бимодальный тип перевозки, при котором платформы, используемые для автомобильных перевозок, меняются на железнодорожном терминале на железнодорожные платформы, бимодальные роудрейлеры формируются в железнодорожный состав и перевозятся, как обычные вагоны на железнодорожный терминал в пункт назначения, откуда, снова поменяв платформы, продолжают свой маршрут уже как обычные автомобили.

**Курьерские и посылочные системы:** курьерские и посылочные транспортные системы являются частью рынка срочных перевозок. Срочные перевозки включают запланированные перевозки грузов от двери до двери в течение минимального периода времени. Рынок срочных перевозок можно разделить на четыре сегмента с различными услугами, структурами и правилами. На этом рынке существуют такие операторы:

- Курьерские услуги
- Экспресс-службы
- Посылочные услуги
- Интеграторы

**Перевозка тяжеловесных грузов:** при перевозке тяжеловесных грузов необходима соответствующая точная и детальная подготовка всей транспортной цепи. Должны быть разработаны определенные проекты для каждой отдельной транспортной задачи. В зависимости от технологических аспектов, каждая перевозка тяжеловесных грузов должна

быть спланирована и осуществлена как перевозка от двери до двери. Очевидно, что в этом случае будут применяться коммерческие термины, используемые при мультимодальных перевозках. Фактически, операторы таких перевозок имеют тенденцию использовать больше мультимодальных перевозок, особенно при перевозках в рамках промышленных проектов. Они также выступают в качестве перевозчика для основной составляющей маршрута, в качестве агента, осуществляющего мероприятия предварительной перевозки (pre-carriage) и саму перевозку.

**Перевозки река-море:** перевозки судами река-море начинаются или заканчиваются в речном порту и осуществляются по внутренним и океанским водным путям. Судя класса река-море лицензированы для перевозок по внутренним и океанским водным путям. Главное преимущество состоит в том, что нет необходимости перевалки в океанском порту. Судя класса река-море имеют осадку до 4 метров и могут принимать на борт до 5.000 тонн груза. В настоящее время около 2/3 Европейских грузов река-море обрабатывается 2.000 судами и около 6-7 млн. тонн судами под флагами России и СНГ.

### Тестовые вопросы (3.1.2.)

*Укажите, каким картинкам соответствуют названия технологий.*

	<b>Система «Кенгуру»</b>
	<b>Сменный кузов</b>



	<b>Контейнер, Портальный кран</b> Оба ответа правильные
	<b>Портальный кран, Контейнер</b> Оба ответа правильные

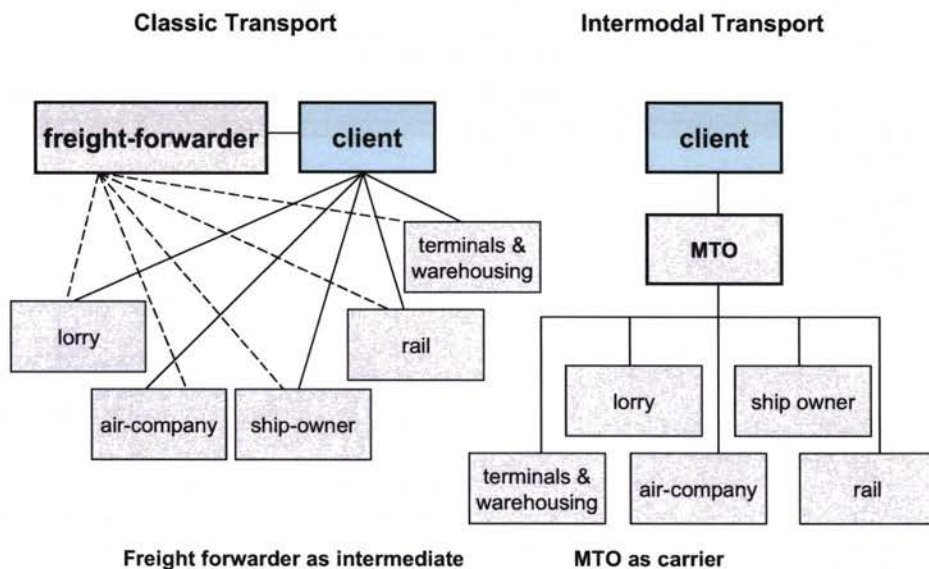
### 3.1.3      Оператор мультиmodalной перевозки

**Цель изучения:**

Слушатель должен знать возможные типы и связи Операторов Мультиmodalной Перевозки ОМП.

Оператор Мультиmodalной Перевозки ОМП предлагает и организывает мультиmodalную перевозку. ОМП действует, как перевозчик с полной ответственностью, а не как посредник. Он предлагает клиенту один контракт с одним документом, одну ответственность (сетевая или единообразная система ответственности) и одну цену за всю мультиmodalную цепь.

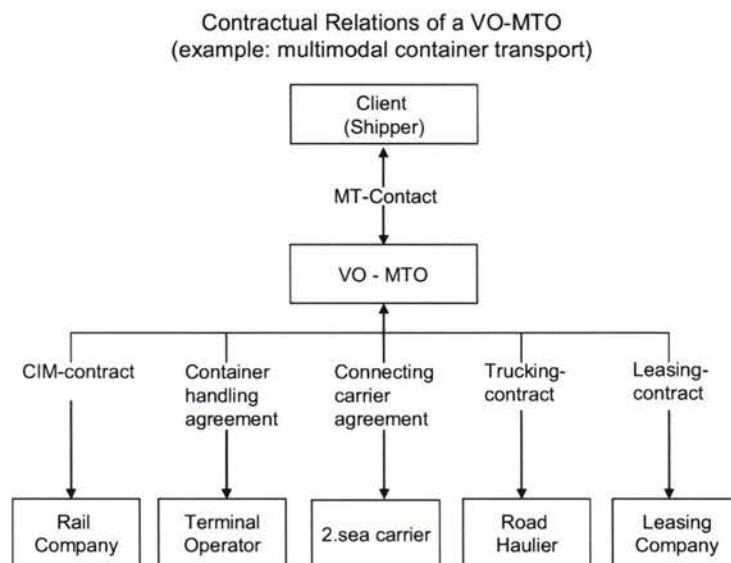
В своей внутренней деятельности он заключает свои собственные договора с субподрядчиками на различные перевозки, обработку и дополнительные услуги.



Dr. Norbert Wagener MTO.PPT

Обыкновенный экспедитор действует только как посредник, ОМП действует, как настоящий перевозчик.

Мы различаем Перевозчика-ОМП, у которого есть свои собственные транспортные средства и Неперевозчика-ОМП, который не имеет собственных транспортных средств. Перевозчик-ОМП может быть судовой линией (Судовладелец-ОМП; ОМП, оперирующие морскими судами - VO-MTO) или Экспедитором и Несудовладельцем-ОМП (в США в соответствии с US-Shipping Act 1984 NVOCC Non Vessel Operating Common Carrier).



**Основные виды ОМП:**

Владение оборудованием	Владение судами	Занимаемая доля рынка (во всем мире)	Основное поле деятельности	Примеры
Неперевозчик-ОМП (NC-MTO) без собственного оборудования	Несудовладелец-ОМП (NVO-MTO) или ОМП, не оперирующий морскими судами (NVOCC) (без собственных судов)	40%	Экспедиторские агентства Автоперевозчики Авиакомпании Железные дороги Оператор портового терминала	Kuehne + Nagel (Швейцария) PAN Liner Agencies (Великобритания) Federal Express (США) CSX (США)
Перевозчик-МТО (С-МТО) собственное оборудование	Судовладелец-ОМП (VO-MTO) (собственные суда)	60%	Конференциальный перевозчик Неконференциальный перевозчик Перевозчики по внутренним водным путям	Port of Seattle (США) Hapag-Lloyd (D) Evergreen Lines

Коммерческие интересы ОМП различаются в зависимости от его инвестиций в инфраструктуру и транспортные средства.

Функции ОМП включают, но не ограничиваются:

Подбор и предоставление подходящего типа транспортного средства для перевозки грузов грузоотправителя

Составление расписания, подходящего и для грузоотправителя и для грузополучателя

- Обеспечение перевозки по всему маршруту
- Предоставление пакета стандартной документации для минимальных сроков прохождения национальных границ
- Обеспечение простой структуры выписки счетов для уменьшения количества счетов
- Обеспечение возможности слежения за грузами
- Обеспечение детального описания каждой транзитной операции в соответствии с требованиями грузоотправителей
- Предоставление совета по обработке грузов при укладке их в контейнеры и съемные кузова

**Тестовые вопросы (3.1.3):**

*Какие различия между обыкновенным экспедитором и Оператором Мультимодальной Перевозки?*

Подчеркните правильные ответы:

- a. ОМП перевозит контейнера в то время как обычный экспедитор занимается генеральными грузами. (Неверно)
- b. ОМП – это настоящий перевозчик, который комбинирует различные методы. (Верно)
- c. Обыкновенный экспедитор – это посредник, который только организует транспортную цепь и не является фактическим перевозчиком. (Верно)
- d. Обыкновенный экспедитор только получает и доставляет груз. (Неверно)
- e. Обыкновенный экспедитор – это только автотранспортная организация. (Неверно)

**3.1.4      Преимущества мультимодальной перевозки**

**Цель изучения:**

Слушатель должен понимать экономические преимущества мультимодальных перевозок.

Почему появляются ОМП? Какие у них преимущества? Какие преимущества у их клиентов?

Экономическая основа мультимодальности заключается в том, что перевозочные схемы могут быть интегрированы в перевозку по принципу «от двери до двери» для улучшения эффективности всей транспортной системы.

Преимущества мультимодальной перевозки следующие

- **Экономика пакетирования**

При переходе от отдельных коробок до паллетов в контейнерах, за счет уменьшения обработки, происходит экономия затрат на труд, упаковку и затрат, вызванных повреждением груза. Риск повреждения снижается, когда груз обрабатывается только два раза, независимо от вида перевозки. Упаковка, разработанная для конкретного режима, контейнер, съемный кузов и т.д. гарантирует уменьшение повреждений, возникающих из-за неправильной укладки. Риск утери груза практически не возникает или очень сильно снижается из-за того, что нет ни краж, ни излишнего перемещения в транспортном модуле

- **Экономика масштаба**

Автомобильная перевозка – большие современные грузовики обеспечивают увеличение грузопместимости, экономию топлива и уменьшение повреждений, наносимых окружающей среде вследствие увеличения количества осей, уменьшения выброса выхлопных газов и систем пневматической подвески. Увеличенная эффективность двигателя, коробки передач и дизайн оси обеспечивает более высокие скорости на дороге.

Железнодорожная перевозка – железнодорожные перевозки, выполняемые на больших грузовых поездах, состоящих из вагонов, предназначенных для транспортировки контейнеров, осуществляющих рейсы по расписанию, работающие с максимальной полезной загрузкой и использованием компьютеризированных сигнальных систем, которые уменьшают изменения скорости. В результате большей силы тяги современных локомотивов появляются более длинные и более тяжелые поезда с меньшим составом обслуживающего персонала.

Воздушная перевозка – благодаря современным мощным двигателям появляется возможность огромного увеличения грузопместимости широко- (“jumbo”) и узкофюзеляжных самолетов наравне с увеличением номенклатуры перевозимых грузов. Меньшее количество человек в экипаже и увеличение уровня помощи компьютеров снижают затраты на оплату труда. Специально разработанные автоматизированные грузовые терминалы минимизируют вмешательство человека в процесс и снижают затраты.

Речная перевозка – большие суда с немногочисленным экипажем увеличивают эффективность, а компьютеризированные системы управления двигателем снижают эксплуатационные расходы. Экономия труда за счет погрузо-разгрузочных устройств уменьшают время оборота судна.

Глубоководные суда – огромная экономия происходит вследствие увеличения размеров судов. Например, суда суперпанамакс 6000 TEU имеют 21% преимущества в цене над судами панамакс 4000 TEU, но только при полной загрузке. Однако экономия масштабов больших судов означает меньшую частоту – меньшее количество рейсов, концентрацию в портах, а также большие суда предполагают большие расходы в случае возникновения неисправностей. Большие суда можно заполнить только при увеличении объемов транзитных перевозок грузов, а это увеличивает затраты.

Для достижения максимальной выгоды только крупные операторы могут предоставлять, а) суда, б) терминалы, в) IT-инфраструктуру, г) комбинированные транспортные системы.

В результате большие суда в кругосветных рейсах или так называемых «маятниковых» рейсах между транзитными терминалами поддерживаются или обеспечиваются местными фидерными судами.

Системы Hub & Spoke являются предпосылкой для обеспечения двух вещей: использования больших судов на основном участке перевозки и предложения сети по принципу «от двери к двери». Дополнительные затраты на длительных расстояниях через терминал компенсируются за счет меньших затрат на перевозку и за счет лучшего своевременного рейсового сообщения.

• **Воздействие на окружающую среду**

В результате увеличивающейся популярности автомобильных перевозок загрязняется окружающая среда, в том числе и из-за преобладания грузовиков в перевозках. Перевозка автомобилями неизбежна при перевозке на очень короткие расстояния, но также может использоваться при средних и длинных (международных) перевозках. Перехода от автомобильных перевозок к экологически чистым видам перевозок можно достичь, собирая средства на затраты при строительстве и издержки сектора по автомобильным перевозкам и продвигая интермодальные / мультимодальные перевозки.

*Пример: Маршруты между Севером и Югом*

**Сравнение унимодальной и мультимодальной перевозки – система ценообразования по соответствующим результатам**

Далее приводится расчет проекта ЕС «RECORDIT» сметы для трех Трансъевропейских коридоров:

- грузовая автомагистраль Патрас - Бриндиси - Милан - Мюнхен – Гамбург - Готенбург;
- трехмодальная транспортная цепь Женева - Базель – Роттердам - Манчестер;

- интермодальная цепь от двери до двери по коридору Барселона - Лион - Турин - Верона – Будапешт - Варшава.

Фактически, в то время как основной целью проекта было документальное подтверждение механизмов ценообразования, и, таким образом, оценить общие реальные затраты, наиболее интересными результатами касательно цен являются те, которые уступают при сравнении затрат на интермодальную перевозку с затратами на целиком автомобильную перевозку по соответствующим маршрутам.

Более конкретно:

- сравнение общих затрат (внутренние + внешние) по двум вариантам (интермодальный и полностью автомобильный) проливает свет на их соответственную привлекательность и, таким образом, должно способствовать объяснению их текущей рыночной ситуации
- сравнение внешних затрат с налогами и издержками, которые сейчас выплачиваются, дает возможность идентифицировать безрезультатность на рынке и в рамках видов перевозок, и между ними.

Для этой цели ниже приводятся итоговые результаты от RECORDIT.

Общие внутренние затраты на перевозку контейнеров (т.е. затраты, которые приходится непосредственно на конечного пользователя, включая налоги и издержки) обобщаются в таблице, которая следует ниже:

**Таблица: Стоимость внутриматериковых и Интермодальных и Автомобильных перевозок**

Коридор	Интермодальная		Автомобильная	
	€/движение	Длина (км)	€/движение	Длина (км)
Женева-Манчестер	2134	2315	2836	1912
Патрас-Готенбург	4128	3970	4894	3599
Барселона-Варшава	3270	3350	3448	2735

**Источник: RECORDIT**

Оказывается, что интермодальный вариант перевозок значительно дешевле, чем альтернативный автомобильный, несмотря на то, что дольше. Однако его конкурентоспособность серьезно страдает из-за плохих характеристик интермодальных перевозок в том, что касается длительности поездки, которая дольше, чем в перевозках по всей дороге, на 70% (Патрас-Готенбург) и до 400% (Женева-Манчестер). Также интересно отметить (см. цифры ниже), что в то время как всех случаях основной затратой является стоимость перевозки, доля перемещения и перевалки грузов в терминалах может увеличиваться свыше 20%. Расходы будут изменяться, в зависимости от количества необходимых перевалок грузов в течение интермодального маршрута и длины пред- и пост-перевозочного участка. На очень коротких маршрутах перед- и после-перевозочные затраты могут увеличиться почти до 50%.

### **Причины из-за которых судовые линии предлагают мультимодальные перевозки**

Зачастую, судовые линии могут использовать мультимодальные перевозки как дополнительные услуги для своих клиентов, если они на этом настаивают.

Но контейнерные линии все чаще и чаще предлагают перевозку контейнеров от двери до двери. Они организывают полную цепь и предлагают один грузовой документ и одну цену.

В настоящее время в Западной Европе около 70% морских контейнеров доставляются на внутриматериковые территории, под ответственностью судовых линий.

Существуют очень веские коммерческие причины, из-за которых активизируется осуществление в портах наземных операций судовыми линиями. Вкратце, это следующие причины:

- экономика масштаба на море
  - концентрация в портах-сортировочных центрах
  - экономичные размеры судна
  - высокая частота перевозок
- влияние стоимости перевозки
  - низкая стоимость внутриматериковых перевозок
  - осуществление необходимой морской перевозки
  - масштабный эффект внутриматериковых перевозок
- эффективное использование собственного контейнерного парка перевозчика
  - компенсация высоких затрат на депо и размещение с помощью уменьшения затрат на хранение и размещение пустых контейнеров
  - улучшение соотношения коробка/слот.

#### **Тестовые вопросы (3.1.4):**

*Каковы преимущества мультимодальной перевозки?*

Укажите правильные ответы:

- a. Экономика пакетирования (Верно )
- b. Больше груза (Неверно)
- c. Экономика масштаба (Верно)
- d. Воздействие на окружающую среду (Верно)
- e. Более высокие цены (Неверно)
- f. Более короткие расстояния (Неверно)



### 3.1.5      Условия мультимодальной перевозки

**Цель изучения:**

Слушатель должен понимать некоторые основные обязательные условия для мультимодальных перевозок.

Осуществление мультимодальных перевозок требует синтеза многих элементов:

**Идеальная практика для используемых транспортных режимов**

(низкая стоимость перевозки, высокая частота, качество услуг).

Никакие правила не запрещают контейнерам, прибывшим морем, продолжать свой маршрут поездом, но если таможенные органы требуют, чтобы все контейнеры были полностью разгружены, для проверки всех грузов, тогда концепция интермодальности нарушена

**Достаточная инфраструктура терминала**

(достаточная вместимость, быстрая обработка, ограниченное время пребывания)

**Эффективное взаимодействие**

(расширение схем взаимодействия море/железная дорога/автотранспорт, быстрый информационный поток, эффективный процесс документооборота и таможенного оформления)

Осуществление мероприятий и для развития интермодальных перевозок. В том числе, автомобильные транспортные средства, используемые только для автодорожных перевозок, при фидерных перевозках и перевозках конечному получателю могут быть освобождены (полностью или частично) от некоторых национальных налогов, освобождены от транспортных ограничений (запретов на перевозки в выходные дни), получить разрешение на увеличение максимально допустимого веса брутто и т.д.

**Интегрированная инфраструктура и методы перевозок**

(улучшить интермодальное планирование трансъевропейских транспортных сетей, улучшить планирование и функции пунктов передачи, согласовать стандарты для транспортных средств)

- мультимодальные и взаимосвязанные операции  
(интеграция грузовых скоростных автострад в контекст интермодальных, развитие общих принципов взыскания средств и ценообразования, согласование правил конкуренции и структур,

получающих финансовую помощь от государства, на интермодальной основе)

- Услуги и правила, не зависящие от вида перевозок (гармонизация и стандартизация процедур и EDI). Информационные системы, используемые для управления грузовыми перевозками, в настоящее время закрыты, но модальные системы часто предлагаются самим перевозчикам в качестве дополнительной услуги для их клиентов. Рост уровня использования новых технологий позволяет совместно использовать точную и достоверную информацию всем участникам (например, с помощью сообщений EDIFACT) и предоставляет возможность интегрировать информацию из других систем (организация дорожного движения, управление цепью поставок, реагирование на чрезвычайные ситуации и т.д.)
- Создание соответствующего режима мультимодальной ответственности.  
Работа ЕС направлена на продвижение свободного режима мультимодальной ответственности как части интермодальной услуги по принципу «от двери к двери». Параллельно, опять открыто обсуждение относительно обширного введения Конвенции ООН о Международных Перевозках Грузов.
- Увеличение осведомленности и понимания.  
Грузоотправители очень часто не осведомлены о возможностях интермодальных перевозок и не располагают информацией и навыками, необходимыми для того, чтобы воспользоваться альтернативами мультимодальным перевозкам. Новые участники, Грузовые Интеграторы, организуют перевозки по принципу «от двери к двери» при помощи выбора и комбинирования без каких-либо предубеждений о самых надежных и рентабельных видах перевозок.
- Удостовериться, что гранты выделяются не просто организациям – перевозчикам (например, железным дорогам), но и перечисляются потребителям или операторам.

### **Тестовые вопросы (3.1.5)**

*1. Укажите, какие из следующих утверждений Верны или Неверны*

- a. Существует действующая конвенция ООН по интермодальным перевозкам. Неверно
- b. Мультимодальные системы требуют наличия интегрированных технических систем, а также интеграции ответственности и организации. Верно

- с. Лучшее понимание мультимодальных перевозок грузоотправителями облегчили бы их развитие. Верно

### 3.1.6      Составляющие интермодальной транспортной цепи

**Цель изучения:**

Слушатель должен знать составляющие интермодальной цепи и факторы, влияющие на интермодальную сеть.

#### **Способы перевозки**

Внутри интермодальной системы, грузы могут перемещаться одним или несколькими видами транспорта. Грузоотправитель не всегда хочет знать или понимать технологии различных видов транспорта. Заботой грузоотправителя является то, что грузы должны быть доставлены вовремя, в целостности и сохранности и по конкурентоспособности стоимости.

#### **Взаимодействия**

- При каждом изменении вида перевозки происходит взаимодействие между одним или более видами транспорта. Для каждого вида необходимо специализированное оборудование. Поэтому, чем гибче обмен, тем больше капиталовложение в установку и оборудование.
- Изменения при авиационных перевозках требуют большого количества маленьких, узкоспециализированных единиц, часто разработанных для применения только на конкретном виде самолета.
- Глубоководные контейнерные терминалы требуют большие порталные краны, чтобы достать постоянно увеличивающиеся бимсы корабля. Для судов с устройствами, защищающими контейнеры, которые находятся выше уровня палубы, требуется увеличенная высота подъема для легкой загрузки контейнера. Как правило, авиационные и морские перевозки не могут комбинироваться. Однако, возможно комбинировать авиа, авто и железную дорогу, или море, авто и железную дорогу. Редко когда встречается соединение между авиа и железнодорожным транспортом, за исключением пассажирских перевозок.
- Существует две отдельные отрасли, воздух и океан, с немногими связями для уменьшения стоимости для грузоотправителя. Авиационная отрасль достигла больше успехов в уменьшении задержек отправляемого груза. Грузы, отправляемые морем, проводят 22% от общего времени перевозки в ожидании самой перевозки, за исключением тех грузов, которые перевозятся на

дальние расстояния. Подготовка перевозочной документации, таможенное оформление и общие задержки при перевозке должны быть рационализированы для уменьшения задержек. Большой акцент должен быть поставлен на «безбумажные» системы.

- Международная торговля растет в среднем на 10% ежегодно и требует новых инвестиций во взаимодействующие терминалы. Это требует более рационального использования земли, и решения возражений относительно вопросов по окружающей среде. Также в результате автоматизации, делающей возможными 24-часовые смены, часто поступают жалобы от местных жителей.

### **Оборудование**

- Груз, маршрут и пункт назначения определяют тип грузовой единицы, необходимой грузоотправителю. Местные требования к перевозкам от двери до двери отличаются от требований к перевозкам по морю на дальние расстояния.
- Наличие железнодорожного соединения для длительных сухопутных перевозок, является неотъемлемым условием для снижения затрат.
- В зависимости от типа груза определяется тип специального оборудования, рефрижератор, изотермический, цистерна и т.д. Обязательным условием перевозки только в одну сторону является наличие арендованного оборудования. Компаниям, осуществляющим перевозки в обе стороны (туда и обратно) выгодно приобретать собственное оборудование.

### **Факторы, влияющие на выбор способа перевозки**

Выбор типа поставщика транспортных услуг уже не ограничивается простым выбором транспортного средства. Экспедитор грузов должен выбрать систему перевозки среди других, некоторые из тех, которые сочетают несколько различных видов транспорта. Задачей экспедитора грузов является оградить своих клиентов от прямых контактов с перевозчиками, или в некоторых случаях от самостоятельной перевозки своих грузов (за свой счет). Факторы, влияющие на выбор:

**Надежность:** быть надежным означает присутствовать в нужное время в нужном месте. С развитием логистики этот фактор стал очень важен.

**Гибкость:** этот фактор стал важен из-за развития логистики. Данная характеристика может быть определена как быстрота адаптации транспортной системы, когда она сталкивается с ежедневными изменениями в расписании и объемами, которые необходимо перевезти.

Такая адаптируемость может быть определена навыками поставщика услуг быстро реагировать на изменения ситуации и способностью эффективно осуществлять свою деятельность в периоды перевозок больших объемов.

**Сроки:** не являясь решающим, фактор времени перевозки является важным критерием выбора. Для определенных видов грузов, таких как свежие или замороженные продукты, цветы и т.д. быстрота времени перевозки может быть существенна для их сохранности. Вообще, наблюдается тенденция использования самых быстрых способов перевозки для дорогостоящих грузов, и грузов, которые требуют высоких капиталовложений.

**Безопасность:** это касается различных несчастных случаев, которые могут случиться с грузами в процессе перевозки, т.е. во время погрузки, перевалки, или выгрузки, когда грузы находятся в промежуточных пунктах обработки (портах, аэропортах, бондовых складах и т.д.). Такими несчастными случаями могут быть: кража, поломка, недостача и другие разнообразные повреждения. Даже самая лучшая страховка в мире не сможет возместить экспедитору грузов потерю доверия и имиджа своей марки, которые произойдут в случае возникновения проблем.

**Стоимость:** даже если есть разница при сравнении между стоимостью грузов, которые перевозятся, и квалификационными требованиями к необходимой услуге, стоимость перевозки является основным критерием при выборе типа перевозки. В общем, стоимость складывается из следующих затрат:

- Экспедирование (зависит от скорости, расстояния, веса),
- Упаковка (зависит от характеристик грузов),
- Страхование (зависит от стоимости грузов и вероятности риска, которому они могут подвергаться),
- Обработка и складирование (в промежуточных пунктах обработки),
- Сопутствующие услуги (экспедирование, таможенные операции, и т.д.).

**Другие критерии:** можно назвать без какого-либо порядка: отсутствие немедленной обработки груза, легкость обработки груза, хорошо обдуманый ассортимент материалов (контейнеры, съемные кузова и т.д.), удобство маршрута для товаров и скорость передачи информации.

### Тестовые вопросы (3.1.6.)

#### 1. Определите Верно или Неверно

Основные факторы для грузоотправителей для определения способа перевозки:

- a. Цена    Верно
- b. Прямые соединения    Неверно
- c. Пунктуальность    Верно
- d. Постоянные деловые связи    Неверно
- e. Безопасность    Верно
- f. Гибкость    Верно
- g. Хорошие условия для субподрядчиков    Неверно
- h. Своевременное выставление счетов    Неверно

### 3.1.7      Мультимодальные договора и ответственность

#### Цель изучения:

Слушатель должен знать различные документы, которые используются при мультимодальной перевозке. Он/она должен понимать принципы ответственности ОМП.

#### Оператор Мультимодальной Перевозки ОМП

ОМП – это экспедитор грузов, который действует как перевозчик и как принципал для субподрядчиков и который выпускает по поручению своих клиентов один мультимодальный перевозочный документ, который покрывает всю перевозку «от двери до двери».

#### Стандартные мультимодальные контракты:

Тип	Оборотный / Необоротный	Дополнительная информация (См. Приложение 2)
<b>FBL</b> Коносамент FIATA	Оборотный	FBL_Standard_Conditions.Doc FBL_Cover_Page.PDF
FCT Транспортный сертификат экспедитора	Необоротный	FCT_Cover_Page.PDF
FWB Необоротная транспортная накладная мультимодальной перевозки груза FIATA	Необоротный	FWB_Cover_Page.pdf FWB-Second_Page.pdf
MULTIDOC 95	Оборотный	См. также <a href="http://www.bimco.dk">www.bimco.dk</a>

<b>MULTIWAYBILL 95</b>	Необоротный	Multiwaybill95.pdf См. также <a href="http://www.bimco.dk">www.bimco.dk</a>
Коносамент мультимодальной перевозки, выданный самой компанией	Оборотный	

**Коносамент В/Л** (также FBL) выпускается в оборотной форме, если на нем не стоит отметка “non-negotiable” (необоротный). Оборотность означает, что он устанавливает право на груз, и держатель, индоссированный В/Л, имеет право получать или передавать указанные в нем грузы.

В месте получения (порт погрузки) грузоотправитель<sup>1</sup> (обычно экспедитор) имеет право – взамен доставленного груза – получить Коносамент от перевозчика или его агента.

В пункт назначения (порт выгрузки) грузы доставляются перевозчиком (или его агентом) по коносаменту.

Коносамент выполняет три функции:

<b>Подтверждение получения</b>	В/Л является распиской выданной перевозчиком (обычно заполняется экспедитором и подписывается агентом перевозчика или капитаном суда), которая содержит информацию о состоянии, объеме и виде отправляемых грузов.
<b>Доказательство собственности (Товарораспорядительный документ)</b>	Лицо, которое индоссировано и является держателем В/Л имеет право на грузы и имеет право получить грузы у перевозчика по В/Л. В/Л олицетворяет грузы. Грузы могут быть проданы путем продажи В/Л.
<b>Договор перевозки</b>	В/Л является документом, который подтверждает заключение договора фрахтования. Сам по себе он не является контрактом, поскольку договор уже был заключен.

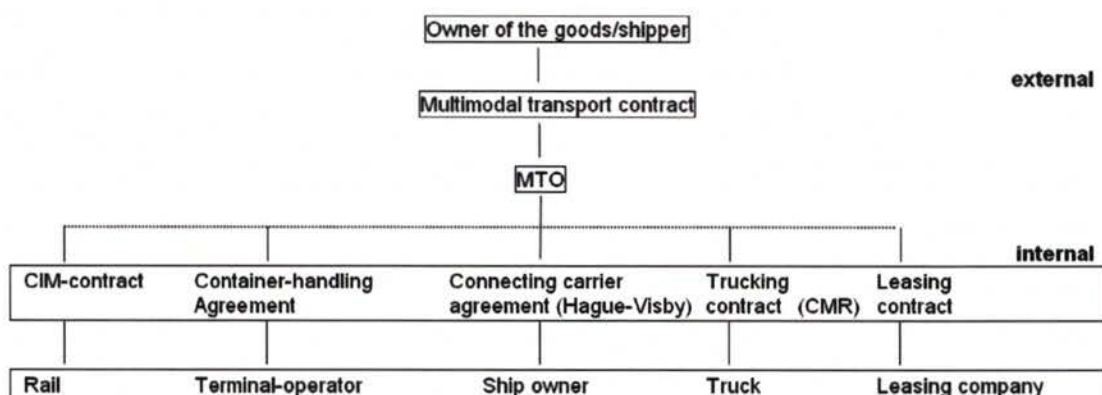
Более подробную информацию о В/Л Вы найдете в п. 2.5.1

<sup>1</sup> Грузоотправитель = любое лицо или организация, отправляющие грузы грузополучателю.

### Правовое положение ОМП

Что касается правового положения и ответственности, то мы должны различать внутреннюю и внешнюю стороны. Внутренняя сторона представляет собой юридические отношения ОМП с различными операторами перевозки (перевозчиками), внешняя сторона касается владельцу груза (грузоотправителя)

Схема-пример:



Типичные риски при перевозке, которые являются элементами страхования

- повреждение
- утеря
- задержка

### Ответственность – внутренняя сторона:

Ответственность по этим рискам является, главным образом, внутриотраслевой регулируется законодательством:

- Варшавская конвенция – воздушные перевозки
- Гаагские правила коносаментных перевозок и Гаагско-Висбийские правила / Гамбургские правила – морские перевозки
- CMR – Автодорожные перевозки
- COTIF /SMGS – Железнодорожные перевозки

Для портов, терминалов и складов пока не существует единого международного законодательства, поэтому возникающие повреждения, утери и задержки регулируются условиями договора (например, стандартными условиями складского хранения). Особенно в развивающихся странах это иногда означает непрозрачную и рискованную ситуацию, поскольку неясно правовое положение ОМП.



### **Ответственность – внешняя сторона:**

Два основных направления развития

Единообразное решение: ОМП как единственный в своем роде – контракт ОМП является собственным контрактом, независимым от унимодальных договоров. Существует одна постоянная ответственность, независимо от места, где произошло повреждение.

Сетевое решение: мультимодальные перевозки являются совокупностью унимодальных перевозок и выполняются в рамках правил и законов, уже разработанных для них. Ответственность зависит от транспортного средства, на котором произошло повреждение.

### **Ответственность экспедитора грузов при выдаче FBL**

Ответственность экспедитора грузов согласно условиям FBL является совокупностью единообразного и сетевого решений.

Пожалуйста, прочтите FBL\_Standard\_Conditions.Doc (8. Limitations of the Freight Forwarder's Liability) внимательно! (См. Приложение 2)

#### *Короткий итог:*

Ответственность ограничена 666.67 SDR<sup>2</sup> за упаковку или единицу или 2 SDR за килограмм брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того что больше. Если уплачен сбор за объявленную стоимость, то пределом компенсации будет стоимость, указанная в FBL.

Если мультимодальная перевозка осуществляется не в соответствии с контрактом, и включает в себя перевозку по морю или внутренним водным путям, ответственность Экспедитора грузов не должна превышать сумму 8.33 SDR за килограмм веса брутто утерянных или поврежденных грузов.

Когда утеря или повреждение груза произошла на определенном этапе мультимодальной перевозки, который осуществлялся в соответствии с определенной международной конвенцией или обязательным национальным законодательством, в которых указан другой предел ответственности, в случае, если был заключен отдельный договор перевозки для этого этапа, тогда предел ответственности Экспедитора грузов за такие утерянные или поврежденные грузы определяется в соответствии с положениями такой конвенции или обязательного национального законодательства.

---

<sup>2</sup> SDR = Специальные Права Заимствования (Special Drawing Rights) = искусственная «корзина» валют, созданная Международным Валютным Фондом (IMF) в 1969 для поддержки системы валютных курсов и для того, чтобы выполнять роль внутренней расчетной валюты. Корзина валют состоит из \$, Евро, Иен и Английских фунтов. По состоянию на 07 апреля 2006 1 SDR = 1.187 Евро  
Текущие курсы можно найти на [www.IMF.org](http://www.IMF.org)

**Правовые рамки для Международных мультимодальных перевозок**

Конвенция ООН по Международным Мультимодальным Перевозкам Грузов (MT-конвенция) подписанная в 1980 году. MT-Конвенция еще не вступила в силу!

Правила UNCATAD/ICC для Мультимодальных Перевозочных Документов

Более подробную информацию о развитии Стандартных Мультимодальных Договоров и документов в соответствии с правилами UNCTAD/ICC можно найти на [www.bimco.dk](http://www.bimco.dk)

Более подробную информацию о договорах мультимодальных перевозок и ответственности можно найти в:

UNCTAD\_MMT\_RULES.en.PDF

**Тестовые вопросы (3.1.7):**

1. *Какой документ надо использовать ОМП для выпуска оборотного сквозного перевозочного документа? Укажите, какие ответы верны, а какие неверны.*

Ответ:

- a. FBL (Верно),
- b. FWB (Неверно),
- c. FCR (Неверно),
- d. Multidoc 95 (Верно),
- e. Накладная CMR (Неверно)

2. *Ответственность экспедитора грузов как ОМП, который выпускает FBL, ограничена*

Ответы:

- a. 2 SDR за килограмм, когда перевозка осуществляется только по суше (Неверно)
- b. 2 SDR за килограмм, когда есть перевозка по внутренним водным путям (Верно)
- c. 2 SDR за килограмм, когда есть комбинированная железнодорожно-автомобильная перевозка (Неверно)
- d. 1000 SDR за упаковку (Неверно)

3. *Что означает «ad valorem»?*

- a. Оплата, взимаемая за размеры
- b. Оплата, взимаемая за калории
- c. Оплата, взимаемая за вес
- d. Оплата, взимаемая за стоимость Верно

### 3.1.8      Различные технологии при мультимодальных перевозках

**Цель изучения:**

Слушатель должен знать различные технологии интермодальных перевозок и их применение.

#### Типы грузовых единиц

Океанский ISO контейнер

Захват сверху

Этажерочного типа

Стандартен для судовых секций



ISO standardised 20" 40"



Контейнер для наземных перевозок

Как правило, захват сверху

Этажерочного типа до 3-х единиц



Class A 12,2 – 13,6 m  
Class B 7,8 – 12,2 m  
Class C 7,15 – 7,8 m



Съемный кузов

Захват снизу

Ширина 2,5м

Соответствующее

использование места для подходящих грузовых поддонов

Полуприцеп

### Объемы и частота перевозок

Необходимы большие объемы перевозок

- Поезд 30 – 100 TEU
- Судно-контейнеровоз 1500 – 9000 TEU

Низкая частота рейсов

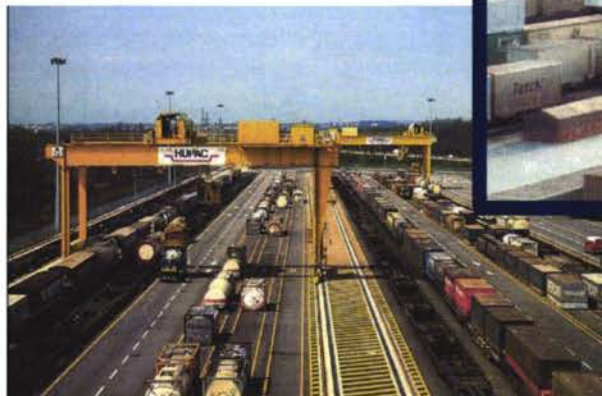
Необходима синхронизация расписаний



### Железнодорожные терминалы и погрузо-разгрузочное оборудование

#### Reach Stackers

Relatively low initial capital  
High maintenance cost  
Moderate productivity  
High flexibility



#### Gantry cranes

High initial capital is required  
Relatively low maintenance cost  
High productivity  
Partial / full automatic operation  
High Infrastructure requirements

### Существующие морские системы



Ship-to-shore gantry cranes

Straddle carriers

Gantry cranes



AGVs and ASCs



Advanced systems

См. также 3.1.2

### Съемные кузова:

Данный тип транспортного модуля был разработан для извлечения преимуществ из некоторых законов о налогообложении дорожных транспортных средств в Германии, которые были введены для продвижения интермодального перехода от автомобильных перевозок к железнодорожным. В основном они используются для автодорожных, железнодорожных и баржевых перевозок внутри Европейской континентальной зоны. Концепция возникла из-за того, что грузоотправителям был необходим ряд сменных устройств для различных грузов, помимо контейнеров, которые были внедрены морской транспортной отраслью для минимизации времени обработки грузов в портах.

В обращении существует два основных типа – класс “А” и класс “С”, и оба эти типа выпускаются разных размеров. Устройство класса С номинально 7.15 м в длину, класс А или 12.192 м, 12.5 м или 13.6 м в длину. Большинство 2.55м в ширину и 2.67м в высоту, но некоторые могут превышать эту высоту. Производители могут выпускать устройства в соответствии с требованиями клиента к расположению нижних подъемных и крепежных устройств в соответствии со стандартом CEN.

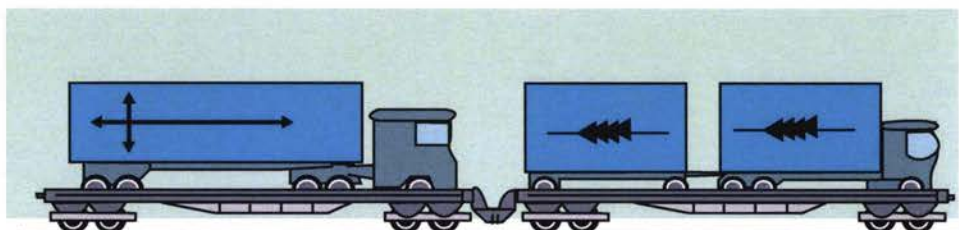
Обычно их поднимают с укрепленных скоб внизу, хотя у некоторых есть возможности поднятия сверху. Некоторые кузова класса А можно складывать в штабеля, но не более 3 кузовов. Съемный кузов не регулируется стандартами ISO, хотя они соблюдают критерии руководства, установленные DIN и CEN. Отметки идентификации не являются универсальными. В отличие от контейнеров ISO, тут не существует стандартной системы нумерации. Любые кузова в международных комбинированных железнодорожных перевозках должны иметь сертифицированные таблички, с размерными кодами, утвержденные железной дорогой.

#### **Автомобильные прицепы:**

Прицепы, перевозящие контейнеры и съемные кузова, являются либо прицепами с безбортовыми платформами, либо скелетообразными конструкциями, оборудованными кузовами с поворотными замками для того, чтобы можно было перевозить много кузовов. Поворотные замки обычно закрепляются с интервалами 10 футов с двойными блоками посередине на 40-футовом прицепе, чтобы было возможно перевозить 2 20-футовых кузова. Некоторые современные прицепы имеют передвижные и раздвижные безбортовые платформы для того, чтобы осевая нагрузка не превышалась при перевозке тяжелых контейнеров, длиной менее 40 футов. Большинство грузовиков, перевозящих контейнеры, являются либо цельными транспортными средствами, оборудованными для одного 20-футового контейнера, либо нецельными транспортными средствами, подходящими для 1 40-футового или 2 20-футовых кузовов. К некоторым цельным грузовикам можно присоединить второй прицеп с помощью буксира для перевозки второго кузова. Много внимания уделяется уменьшению собственной массы, для того чтобы перевозить более тяжелые грузы. Для того чтобы достигнуть этого, современные грузовики оборудованы алюминиевыми колесами, которые, таким образом, повышают их полезную грузоподъемность на 1000 кг.

#### **Железнодорожные прицепы:**

Существует несколько вариантов железнодорожных вагонов для перевозки автотранспортных средств, таких как система “Rollende Landstrasse” (Кенгуру).



Она состоит из моторных вагонов с низкими безбортовыми платформами, которые соединяются с помощью откидных створок для того, чтобы грузовики могли перемещаться по всей длине поезда (обычно 800м.) Эта система в основном используется в Швейцарии, где иностранные грузовики превышают максимально разрешенный вес, допустимый на автодорогах, которые следуют транзитом на поезде с севера на юг. Другие версии железнодорожных вагонов имеют стандартный размер осей, но низкий уровень центральной секции на которую обычные грузовые автомобили могут быть погружены при помощи стрелового или порталного крана. Существует несколько других экспериментальных вариантов железнодорожных вагонов, которые были созданы при разработке удовлетворительного и экономичного дизайна.

#### **Бимодальные прицепы:**

Бимодальные прицепы представляют собой специальные прицепы, которые могут преобразовываться в железнодорожные вагоны путем опускания железнодорожных осей, сменяющих обычные автомобильные колеса. При дорожных перевозках она перемещаются на обычных резиновых шинах. При перевозках по железной дороге, прицепы, присоединяются с помощью оси сцепного устройства к вагонам, а ходовые колеса находятся на пластинах на следующей тележке. Этот тип прицепа все еще находится в стадии разработки.

#### **Контрейлерные прицепы:**

Автодорожные полуприцепы, которые могут грузиться на железнодорожные вагоны таким же образом, как съемные кузова. Они захватываются снизу при помощи стрелового крана. Данный вид перевозок не регулируется никакими стандартами ISO. Необходимы специальные вагоны, которые требуются для того, чтобы проверить габариты, и которые должны быть оборудованы откидными бортами и управляемым засовом сзади для того, чтобы можно было размещать груз в этих вагонах. Возможно, что возникнет необходимость в оснащении пневматической подвеской. Контрейлерные системы (также известные как Huckerack) перевозятся поездом. В большинстве случаев перевозятся прицепы и полуприцепы без сопровождения. Прицепам и полуприцепам необходима определенная подготовка перед перевозкой по такой схеме. Наибольшее преимущество данной системы заключается в том, что она позволяет разгрузить дороги от тяжелых грузовиков. Более того, это дает перевозчику возможность максимально использовать грузоподъемность транспортного средства, поскольку железные дороги не страдают от

ограничений веса. И последнее, но не менее важное – ставки железнодорожных тарифов для перевозки одного транспортного средства могут быть меньше, чем стоимость эксплуатации транспортного средства по маршруту. Этот вид интермодальной перевозки рассматривается как решение проблемы загрязнения окружающей среды.

Даже хотя очевидны преимущества обеих систем, расширению услуг часто препятствуют ограниченные железнодорожные габариты при прохождении через мосты и туннели на основных маршрутах, что не позволяет перевозку высоких дорожных полуприцепов.

### **Тоннель**

Специфическая форма комбинированной автомобильно-железнодорожной перевозки – это перевозка по Тоннелю Английского Канала из Франции в Великобританию. В данном случае, после завершения всех таможенных формальностей, грузовик заезжает на поезд без использования какого-либо специального оборудования. Дорога занимает около одного часа, во время которого водитель грузовика может отдохнуть и выпить чашку кофе или перекусить в отдельном вагоне. По прибытию, грузовик может въезжать в страну назначения без дополнительной таможенной проверки.



### **РоРо:**

Аббревиатура РоРо происходит от слов Roll-on, Roll-off. В этой системе автомобиль, а в некоторых случаях и поезд перевозится судном. Автомобиль с сопровождением или без сопровождения, пересекает границу без необходимости выгрузки груза или на транспортном средстве, погруженном на борт судна. Эта система предлагает быструю и эффективную погрузку и выгрузку и снижает риски утери или повреждения груза при перевалке. Различие между RoRo и паромом в том, что фактически транспортные средства на RoRo не могут перемещаться самостоятельно. Полуприцепы завозятся на судно при помощи специально разработанных терминальных тягачей.

### **Судоходство**

Контейнерные перевозки осуществлялись переоборудованными нефтяными танкерами на западном побережье США, как каботажные. Для



экономии времени в порту, каботажные суда быстро переоборудовались в суда «ячеечного» типа, но за счет больших потерь свободного места. Позднее, для этих целей были построены суда «клеточного строения», которые начали осуществлять рейсы в начале 1960-х годов. Контейнерная вместимость этих судов измерялась всего лишь сотнями. Суда, которые конструировались без оборудования для обработки груза, полностью зависели от береговых условий. Уровни укомплектованности персоналом были снижены для сокращения эксплуатационных затрат. К концу 1960-х годов первое поколение контейнерных судов ячеистого типа находились в эксплуатации во многих частях света, обслуживая многие торговые маршруты. Грузовместимость удивительно и быстро возросла.

1-е поколение 1960 - 70's	вместимость до 1500 TEU
2-е поколение 1970's	вместимость 2500-3000 TEU
3-е поколение 1980's Панамакс	вместимость 4000 TEU
4-е поколение 1990's Суперпанамакс	вместимость 6000 TEU и более

Скорость судов возросла 15 узлов в 1960 году до 25 узлов в 1990. Паровые турбины уступили более мощному и экономичному дизельному двигателю. Существуют проекты постройки судов грузоместимостью 18000 TEU, но есть много сдерживающих факторов – оборудование в портах, оборудование для обработки контейнеров, осадки в портах, глубины каналов и фарватеров, т.е. Малаккский пролив. Современные глубоководные суда позволяют разместить до 9 контейнеров в высоту на нижней палубе и до шести контейнеров в высоту на верхней палубе. Поперек можно разместит до 17 контейнеров. Каботажные суда могут взять на борт до трех контейнеров в высоту на нижнюю и верхнюю палубу и пять контейнеров крест-накрест.

#### *Типичные размеры судов*

Тип	Контейнеро- вместимость	Размер Дедвейт	Длина (м)	Осадка (м)
Малаккамакс	18,000	140,000	420.0	21.0
Суперпанамакс	8,428	104,715	340.0	14.0
Суперпанамакс	6,036	75,000	300.0	13.5
Панамакс	4,229	57,904	294.0	12.6
Панамакс	4,038	59,093	292.5	13.0
Handy Size	1,391	24,046	182.9	10.1
Handy size	1,038	17,445	152.1	12.7
Фидерный	841	10,747	129.8	8.3
Фидерный	333	5,344	118.0	6.0

**Перевозки по внутренним водным путям:** Баржам для перевозки контейнеров предшествовал обыкновенный самоходный речной флот. Новые конструкции оснащены системой вертикальных направляющих и меньшими люковыми отверстиями. Трюмы судов теперь в форме прямоугольника. Рулевая рубка на гидравлическом подъемном устройстве упрощает передний обзор и делает минимальной тягу воздуха для прохождения под мостами. Буксир-толкач может перемещать перед собой до шести барж. Как правило, эти речные суда перевозят контейнера максимум по три в высоту (не на крышках люков) и по два в ширину. Баржи с плоской поверхностью предназначены для перевозки контейнеров или грузовых автомобилей.

**Интермодальное погрузо-разгрузочное оборудование:** Контейнера при подъеме только захватываются сверху за углы. Внутренняя сила контейнеров только в вертикальных направляющих нижних угловых штевней, минимальная сила бокового сжатия. Некоторые старые виды имеют специальные отверстия для обработки с помощью вилочного погрузчика (20-и футовые полные и пустые, 40-а футовые только пустые). Полные контейнера нельзя поднять тросами без спредера – особенно 40 футовые. Съёмные кузова обычно поднимаются захватом снизу, но некоторые с помощью специальных устройств вилочным погрузчиком сверху. Каждый элемент требует наличия погрузо-разгрузочного оборудования, пригодного для данного элемента.

Автодорожным перевалочным пунктам необходимы:

- 30-и тонные вилочные автопогрузчики (с возможностью захвата сверху и снизу),
- 40-а тонный штабелер (с возможностью подъема сверху и захвата), и возможно
- подъемные краны.

Железнодорожным перевалочным пунктам необходимы:

- Подъемные краны на железнодорожных осях (который может поднять груз, находящийся через 3 железнодорожных ветки), штабелер (грузоподъемностью до 40 тонн с возможностью подъема сверху и захвата).

Речным перевалочным терминалам необходимы:

- Штабелеры (40 тонн), специальные рельсовые краны для барж (с вылетом минимум на 4 контейнера в ширину).

Глубоководным перевалочным терминалам необходимы:

- Специальные рельсовые краны для судов (с вылетом до 22 контейнеров в ширину, грузоподъемностью 50 тонн), комбинированные рельсово-шинные краны.
- Вилочный автопогрузчик и/или штабелер для загруженных контейнеров, плюс погрузочно-разгрузочное устройство для пустых контейнеров с возможностью штабелирования до 8 контейнеров в высоту.
- Контейнеровоз-погрузчик грузоподъемностью до 40 тонн с возможностью штабелирования до 4 контейнеров в высоту.
- Тягачи и прицепы

Все краны должны подходить для контейнерных спредеров, должны быть оснащены раздвижным механизмом и поворотной платформой, а также противовесом. Некоторые штабелеры также должны соответствовать этим требованиям. Вилочным автопогрузчикам и штабелерам, имеющим очень большую нагрузку на оси, до 120 тонн, необходимо прочное дорожное покрытие.

Контейнера внутри терминалов могут перемещаться кранами, контейнеровозами-погрузчиками, тягачами с прицепами (в т.ч. автопоездами). Все перемещения контролируются из центральной диспетчерской или с помощью компьютерной системы или неавтоматической системы. Некоторые краны автоматизированы и управляются радиосигналами центрального компьютера, но пока нет полностью автоматизированных терминалов. Контейнеровозы-погрузчики используют радиочастоты для передачи информации о местоположении в контрольные системы, или они могут контролироваться радаром или радиомаяками. На некоторых терминалах используются различные GPS-сигналы, и другими скрытыми системами, используемыми для определения местоположения (в основном для крановых систем). Контейнера идентифицируются либо по наружному номеру на самом контейнере, либо по магнитным полосам, либо по встроенным микрочипам, в зависимости от уровня IT-развития терминала.

В погрузочно-разгрузочном оборудовании заказчика может иметься какое-либо подъемное оборудование, но это маловероятно, если он не является крупным оператором. Транспортные средства, осуществляющие конечную доставку груза грузополучателю, могут быть саморазгружающимися – особенно, если это съемный кузов – но немногие транспортные средства способны производить погрузку и разгрузку контейнеров. При нормальных процедурах для того, чтобы кузова оставались на дорожных транспортных средствах, они размещаются прилегающими к погрузочной

платформе с любого конца или боковой погрузочной платформе. Съемные кузова, предназначенные для закрытых операций по маршруту, могут иметь опорные стойки для того, чтобы сделать возможной поставку в кредит разрешения на перевозку до денежных сборов.

**Перевозка на внутриматериковые терминалы:** Внедрение ISO-контейнеров создало необходимость перевозки контейнеров по железной дороге из портов на **внутриматериковые терминалы**. Обычный железнодорожный вагон может перевозить только 20 футовый контейнер, но скоро появится платформа грузоподъемностью до 60 футов, на которой можно будет перевозить 20 футовые, 30 футовые, 40 футовые и 45 футовые контейнера или съемные кузова. Максимальная полезная загрузка увеличится до 90 тонн. Некоторые вагоны “well” и «с нишами для колес» могут перевозить сверхвысокие контейнера. Вагоны типа «спайн» разработаны для перевозки контрейлерных прицепов. Для таких прицепов разрабатывается ряд специальных кузовов, которые должны распахиваться для того, чтобы прицепы смогли перемещаться в вагоны.

#### **Тестовые вопросы (3.1.8):**

1. *Описаны различные технологии контейнерных перевозок, система «кенгуру» система «съемный кузов»*

Ответы: Укажите, какие ответы Верны / Неверны или впишите правильный ответ!

- a. Контейнерная перевозка – это перевозка контейнеров только по железной дороге. (Неверно)
- b. Контейнера могут загружаться или выгружаться портальными кранами и штабелерами. (Верно)
- c. Система «кенгуру» - это перевозка пустых контейнеров вилочным автопогрузчиком, путем поднятия контейнера снизу. (Неверно)
- d. Система «кенгуру» - это перевозка полуприцепов железнодорожными вагонами (Верно).
- e. Система «съемный кузов» широко используется в морских перевозках (Неверно).
- Система «съемный кузов» - это грузовая единица для автомобильно-железнодорожных перевозок. (Неверно)

2. *Какое оборудования необходимо для контейнерных перевозок море-авто?*

Отметьте правильные ответы:

- ISO-контейнер (Верно)
- Любое мореходное судно (Неверно)
- Автомобильный паром или судно-контейнеровоз (да)
- Портальный кран в порту (да)

- Конвейерная лента (Неверно)
- Железнодорожный вагон (Неверно)
- Прицеп с контейнерной платформой (да)
- Закрытый склад (Неверно)
- Коробки (Неверно)
- Железнодорожная тележка (Неверно)
- Причал (Верно)

### 3.2            Типы и спецификация наиболее часто используемых контейнеров

**Цель изучения:**  
 Слушатель должен знать какие существуют основные типы контейнеров, и для каких грузов они предназначены. Он/она должен иметь представление об основных параметрах контейнеров и требования к их обработке.

#### 3.2.1            Типы контейнеров, размеры и полезная загрузка

**Цель изучения:**  
 Слушатель должен знать различные типы контейнеров, их вместимость и предназначение.

<b>Стандарты ISO:</b>	Длина	10, 20, 30, 40, 45 футов
	Ширина	8.5 футов
	Высота	4, 8, 8.5, 9.5 футов
	Вес брутто	варьируется до 35 тонн

ISO = Международная организация по стандартизации

#### Стандарты ISO для контейнеров:

Стандартный		20' размеры внутри 590 x 234 x 239 см полезная загрузка 22 тонны  40' размеры внутри 1203 x 234 x 239 см полезная загрузка 26,5 тонн  Контейнер повышенной емкости - High Cube (40') размеры внутри 1203 x 234 x 271 см полезная загрузка 26,6 тонн  Для всех генеральных грузов.
-------------	---	--

<p>Контейнер с открытым верхом</p>		<p>Контейнер с открытым верхом 20' размеры внутри 590 x 233 x 236 см полезная загрузка 18,2 тонн</p> <p>Контейнер с открытым верхом 40' размеры внутри 1202 x 232 x 233 см полезная загрузка 26,3 тонны</p> <p>Специально для высоких грузов.</p>
<p>Контейнер-рефрижератор</p>		<p>20' и 40', а также Контейнер повышенной емкости</p> <p>Электрический агрегат для обогрева/охлаждения. Необходимо бортовое или наземное электрическое подключение или подключение дизельного агрегата во время наземной перевозки.</p> <p>Для всех грузов, которым необходимо поддержание определенной температуры.</p>
<p>Платформа</p>		<p>20' и 40'</p> <p>Для тяжеловесных или негабаритных грузов (не для наземной перевозки).</p>
<p>Flat Rack</p>		<p>Специальный контейнер с открытой платформой, которая не закрывается сверху и по бокам.</p>
<p>Контейнер с открытым бортом</p>		<p>Специальный контейнер, который открывается с нескольких сторон</p> <p>Применяется для грузов, которые необходимо загружать/выгружать сбоку,</p>

		например, бумажные рулоны.
Контейнер-цистерна		20' Для перевозки жидких пищевых продуктов, например, <ul style="list-style-type: none"> <li>• алкоголь</li> <li>• фруктовый сок</li> <li>• оливковое масло</li> </ul>

### Размеры контейнеров ISO

На дверях контейнеров обычно указываются вес тары (порожнего контейнера) и вес брутто. 40-футовый контейнер будет иметь вес около 3.5 тонн и максимальный вес брутто около 28 тонн. Автодорожные транспортные средства перевозят 20-футовые контейнера весом брутто до 20 тонн. На железнодорожном транспорте максимальная загрузка превышает 90 тонн.

### Наиболее распространенные размеры в футах следующие:

- в длину: 20' (6,05 м) - 30' (9,12 м) - 40' (12,19 м) - 45' (13,71 м),
- в ширину: 8' (2,44 м) - 8' 6'' (2,60 м) - 9' 6'' (2,90 м), но наблюдается тенденцию смены типа 8' другими.

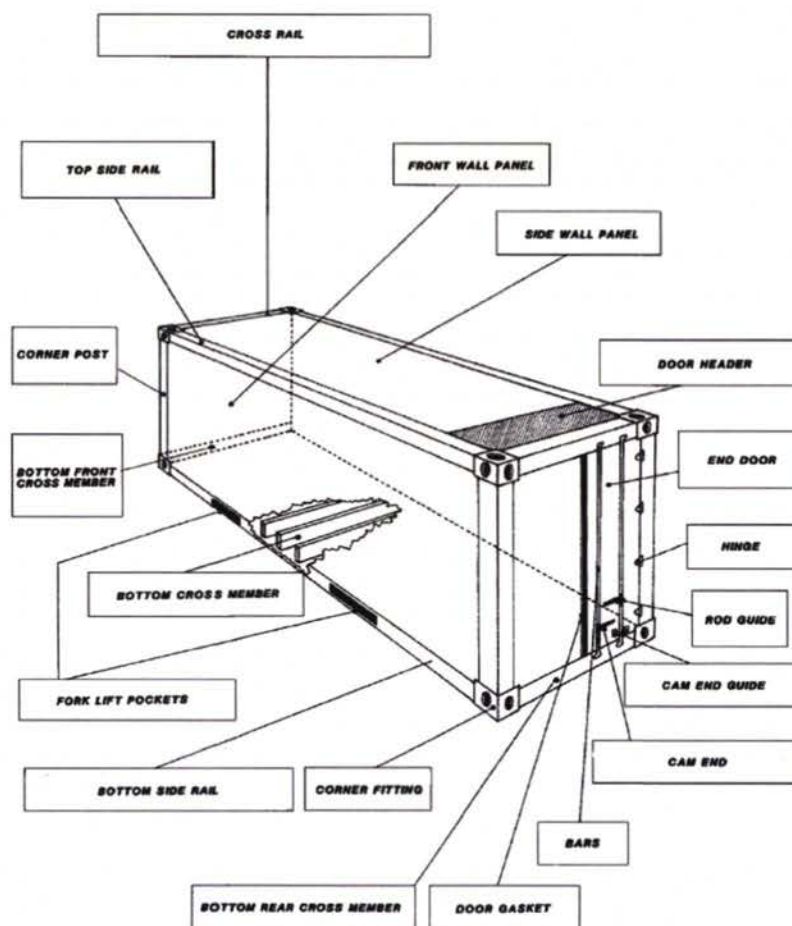
Тип 30' насчитывает только 1 % контейнерного парка, в том время как тип 45' продолжает развиваться.

Длина	ширина	Высота			
20'	8'	8'-8' 6''			= стандарт
40'	8'	8' 6''-9' 6''	высота 9'6''		= контейнер повышенной емкости (high cube)
45'	8'	8' 6''-9' 6''	высота 9'6''		= контейнер сверхвысокой емкости (super high cube)

В США количество 45-и и 53-х футовых контейнеров растет, но существуют трудности, возникающие при обработке таких контейнеров по Европейским стандартам.



### КОНТЕЙНЕР В РАЗРЕЗЕ



Интерактивное упражнение

Укажите на этой картинке следующие части:

- Угловой фитинг
- Отверстия для вилочного погрузчика
- Дверь в задней стенке

**TEU - единица эквивалентная двадцати футам**

Эта единица измерения в контейнерной отрасли, которая базируется на 20' стандартном контейнере ISO. Таким образом, 40' контейнеру ISO эквивалентно двум TEU.

Некоторые контейнеровозы (суда, предназначенные для перевозки контейнеров) могут перевозить несколько тысяч двадцати футовых эквивалентных единиц (TEU). 4,000 TEU – это около 56,000 тонн дедвейта. Поезд может перевезти 30 - 60 TEU, в то время, как контейнеровоз перевозит 1500 - 4000/6600 TEU.

Автомобиль для перевозки контейнеров может перевозить 2 TEU, то есть: 2x20' контейнера или 1x40' контейнер.

### Тестовые вопросы (3.2.1)

1. *Какие контейнера подходят для перевозки следующих типов грузов? Пожалуйста, укажите*

20' Стандарт	Контейнер-цистерна	Контейнер-рефрижератор	Контейнер для насыпных грузов	Платформа	Flat Rack	Контейнер с открытым бортом
Электроника	Пальмовое масло	Бананы	Металлизированный магнезит	Строительное оборудование	Металлические кольца	Рулоны бумаги

2. Укажите, какой ответ Верен / Неверен или впишите ответ на вопрос

*Для чего используется контейнер с контролем температуры:*

Ответ:

- Для перевозки тяжеловесных грузов (Неверно)
- Для перевозки крупногабаритных грузов (Неверно)
- Для перевозки грузов, которые должны быть охлаждены (Верно)

3. *Какие размеры 40'-Контейнера?*

Ответ:

- размеры внутри 590 x 234 x 239 см (Неверно)
- размеры внутри 1203 x 234 x 239 см (Верно)
- размеры внутри 1203 x 234 x 271 см (Верно)

4. *Для чего используются угловые фитинги на контейнере?*

- Для обработки автопогрузчиками (Неверно)
- Для идентификации контейнеров (Неверно)
- Для обработки при помощи спредеров (Верно)
- Для таможенных целей (Неверно)

5. *Какая приблизительная полезная загрузка контейнера 20'?*

- 22 тонны (Верно)
- 20 тонн (Неверно)
- 26 тонн (Неверно)
- 18 тонн (Неверно)

6. *Что означает TEU?*

- The European Union (Европейский Союз) (Неверно)
- Twenty Feet Equivalent Unit (Двадцати футовая эквивалентная единица) (Верно)
- Forty Feet Equivalent Unit (Сорока футовая эквивалентная единица) (Неверно)
- The Equivalent Unit (Эквивалентная единица) (Неверно)

### 3.2.2      Габариты груза в пунктах отправления и назначения

**Цель изучения:**

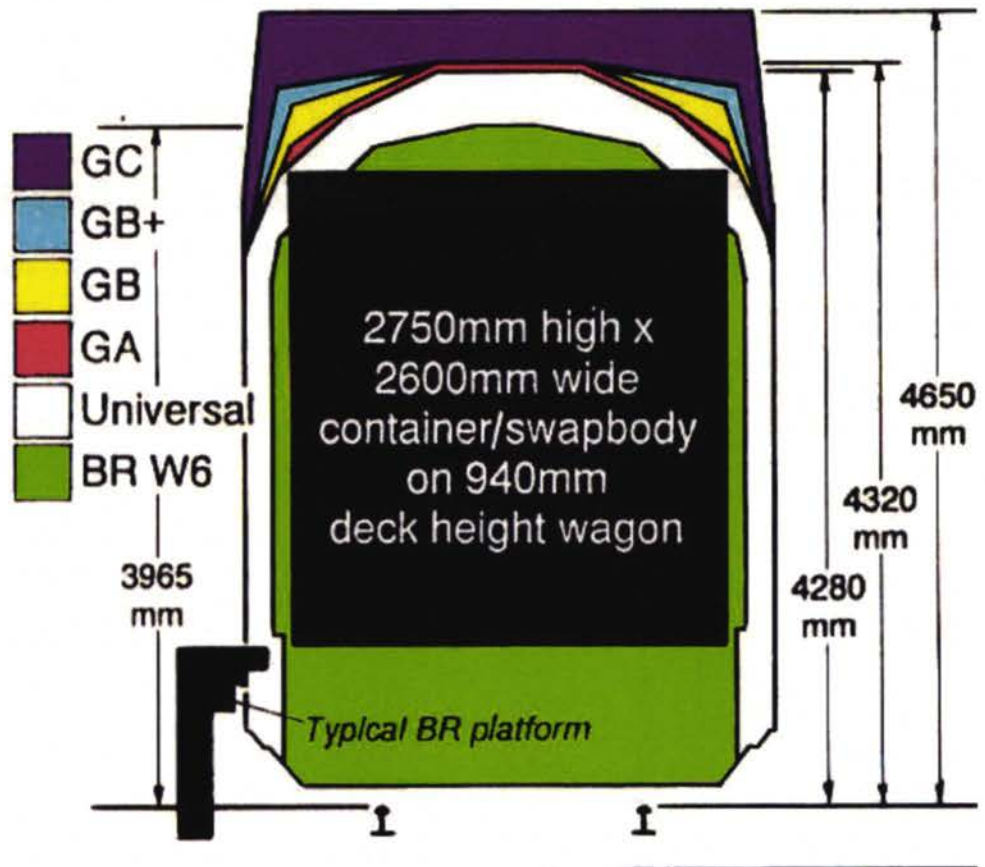
Слушатель должен знать, что такое габариты груза. Он/она должен рассмотреть различные габариты при международных контейнерных перевозках и перевозках негабаритных грузов.

Физические размеры транспортного средства и его груза характеризуются совокупностью высоты и ширины контура, которая называется габаритами груза. Они проверяются при выборе маршрута, чтобы убедиться, что транспортное средство не столкнется с сооружениями, находящимися сбоку или выше железнодорожного полотна, такими как платформы станций, навесы, линии электропередач, путепроводы или тоннели.

Совокупность габаритов варьируется в зависимости от маршрута, и обусловлены размерами железнодорожного транспортного средства, а также сооружений, находящихся сбоку или сверху от железнодорожного полотна.

Исторически, железные дороги строились различными компаниями, часто с различными габаритами. Поэтому очень важно учитывать различные габариты на протяжении всего маршрута перевозки и соответственно планировать его.

Данная картинка иллюстрирует различные габариты в Западной Европе.



Этой диаграммой "Бритиш реил" иллюстрирует какую проблему для стандартной континентальной ширины (рельсовые пути до края платформы) составят выступающие платформы. Увеличение габаритов конструкции для добавления дополнительной высоты, для GB + габариты груза, необходимый для контейнеров без сопровождения, или габаритов GC, требуемые для тягача и прицепа, обойдется очень дорого. В черном прямоугольнике показано габариты груза SB1, которые установил RfD для контейнеров, проходящих по тоннелю под Ла-Маншем, и съемные кузова.

Из «Modern Railways», Анпель 1992

### Тестовые вопросы (3.2.2.):

1. Укажите что из следующих утверждений Верно или Неверно.

- Габарит груза ограничивает вес груза, перевозимого по железной дороге (Неверно)
- Габарит груза ограничивает высоту и ширину для определенного маршрута (Верно)
- В Европе существует только два вида габаритов: Западно-Европейский и Российский. (Неверно)

- d. Груз, превышающий допустимые габариты может перевозиться по специальному разрешению и по тщательно спланированному маршруту. (Верно)
  - e. Вы можете получить информацию о различных допустимых габаритах у различных железнодорожных компаний. (Верно)
2. Почему так важно знать допустимые габариты в пунктах отправления и назначения?
- a. Потому что это определяет физические размеры транспортного средства и его груза. (Верно)
  - b. Потому что это определяет вагоны. (Неверно)
  - c. Потому что это определяет максимальную нагрузку на ось и возможный общий вес вагона и груза. (Неверно)

### 3.2.3      Идентификационные коды контейнеров

**Цель изучения:**

Слушатель должен понимать содержание и цель идентификационного кода контейнера.

#### **Система кодирования ISO**

Стандарты ISO требуют, чтобы на каждом контейнере был набор идентификационных маркировочных знаков и информация о сертификате безопасности.

На **табличке CSC** содержится информация, где, кроме всего прочего, указана дата изготовления, грузоподъемность и любая информация по ремонту. Вообще, любой контейнер, используемый для международных перевозок, должен иметь действительный утвержденный номерной знак или «номерной знак CSC». CSC является аббревиатурой Конвенции о Безопасности Контейнеров.

Для более подробной информации и безопасности контейнеров смотрите [www.tis-gdv.de](http://www.tis-gdv.de)

**Маркировочные знаки** наносятся на верхнюю и все боковые стороны контейнера. Эти знаки следующие;

- (a) Буквенный код собственника – четырехбуквенный код, последняя буква в котором “U”, указывающая, что знаки нанесены в соответствии с кодами кодирования ISO.
- (b) Индивидуальный идентификационный номер контейнера – шестизначный номер, рядом с которым указывается проверочная

цифра (иногда отделена). Это сгенерированный компьютером номер не последовательный, и может быть проверен простым математическим вычислением. С его помощью можно проверить правильно ли был переписан номер из документа в документ.

- (c) Код страны – трехбуквенный код, обозначающий страну происхождения
- (d) Код размера – двухзначный цифровой код, обозначающий размер (комбинация длины и высоты)
- (e) Код типа - двухзначный цифровой код, обозначающий специальные характеристики контейнера.
- (f) Последние две буквы описаны в *Примерах*

**OCLU 024263 0GBX  
2000**

OCLU	OCL	код собственника для Overseas Container Line
	U	означает, что используется код ISO
	GBX	GB – страна происхождения Великобритания (X добавляется, чтобы получился трехзначный код)
	2000	20 - означает 20 футов в длину, 8 футов в высоту 00 – означает стандартный сухой контейнер, открывающийся с одной или с двух сторон.

а) и б) также называют **BIC-Код**, международный идентификационный код собственника контейнера.

Другие примеры кодов размеров:

<b>4332</b>	40 футов в длину, 8.5 футов в высоту, термический контейнер, который может нагревать или охлаждать
<b>3277</b>	30 футов в длину, 8.25 футов в высоту, контейнер-цистерна для опасных газов с максимальным давлением 22 бар.

Дополнительно на двери указывается вес тары и максимально разрешенный вес брутто для данного контейнера. Существует много разнообразных внутренних размеров, которые зависят от оператора, с широким диапазоном специальных конструкций для конкретных грузов: жидких продуктов, контейнер с открытым верхом, контейнер с открытым бортом, раздвижной контейнер, контейнер-рефрижератор, изотермический контейнер и обычная платформа.

Более подробную информацию можно найти на [www.bic-code.org](http://www.bic-code.org)

### Тестовые вопросы (3.2.3)

1. *Что такое табличка-CSC?*

- a. контейнер-платформа
- b. табличка, с указанием собственника контейнера
- c. табличка, на которой указано, что безопасность контейнера проверена в соответствии с конвенцией CSC

(c)

2. *Из чего состоит ВИС-Код? Пожалуйста, укажите какие ответы неверны или верны.*

- код собственника (Верно)
- используется код ISO (Верно)
- шестизначный идентификационный номер (Верно)
- десятизначный идентификационный номер (Неверно)
- максимальный вес (Неверно)
- страна происхождения (Верно)
- длина контейнера (Верно)
- тип контейнера (Верно)
- арендодатель контейнера (Неверно)
- год постройки (Неверно)

3. *В скольких странах принимается ВИС-код?*

- a. 120
- b. 110
- c. 65

(b)

4. *ВИС-Код гарантирует что .....*

*Пожалуйста, укажите, какие из следующих утверждений верны, а какие неверны.*

- номер контейнера уникален (Верно)
- можно определить собственника (Верно)
- плата за перевозку груза была посчитана верно (Неверно)
- никаких дополнительных элементов не требуется (Неверно)
- контейнер должен быть лучше проконтролирован и проверен таможенной. (Верно)

### 3.3                    Процедуры загрузки при контейнерных перевозках

**Цель изучения:**

Слушатель должен понимать основные требования для безопасной загрузки грузов в контейнер. Он/она знает какие повреждения возможны из-за ненадежной упаковки.

**План загрузки контейнера**

Очень часто отправители не знают точно, какому риску в процессе перевозке подвергнутся их грузы или продукты, находящиеся в контейнере или съемном кузове. Как правило, производители имеют небольшие знания о международных перевозках грузов и думают, что если их груз помещен в контейнер, он становится защищенным от повреждений. К сожалению, это не так, поскольку контейнеры (или съемные кузова) подвергаются опасности воздействия на них интенсивных сил ускорения или торможения в процессе перевозки.

Контейнеры и их содержимое подвергаются не только обычным перемещениям во время автомобильных перевозок, но также при использовании их в качестве звена в интермодальной цепи они подвергаются быстрым сменам скорости во всех трех плоскостях (иногда одновременно). Силы, которые действуют на груз при железнодорожных перевозках во время маневровых работ, могут быть очень сильными и интенсивными, но обычно только в двух плоскостях, в то время как силы при морских перевозках обычно не такие интенсивные, но большей степени и уже в трех плоскостях.

Важно, чтобы товары, упакованные внутри контейнеров, были защищены от перемещений, для того чтобы избежать повреждений содержимого, и также для того, чтобы защитить сотрудников, которые открывают контейнеры для разгрузки. Для разных типов грузов (коробки, ящики, не упакованные товары, тяжелые или опасные грузы) необходимо специально учитывать места хранения и методы обеспечения безопасности.

Лизинговые компании, предлагающие контейнера, могут консультировать грузоотправителей о том как они должны укладывать грузы в контейнер, чтобы обеспечить их безопасность и сохранность, а в некоторых больших компаниях есть специальный отдел, выполняющий эту функцию, но в большинстве случаев, аренда контейнеров или съемных кузовов грузоотправителем осуществляется без какой либо информации или



советов о размещении груза внутри контейнера. При наличии в обращении большого количества специальных контейнеров, разработанных для разных условий и типов груза, важно, чтобы контейнер был хорошо упакован.

Подробный совет по упаковке грузов в контейнере: [Cont\\_pack.pdf](#)

Более подробную информацию можно найти на [www.imo.org](http://www.imo.org)

**Пример: укладка + упаковка груза в контейнерах**

Случаи ненадлежащей укладки грузов в контейнерах:

- a) двадцатифутовый (6 м) контейнер с возможностью вертикальной загрузки в дополнение к боковым дверям был загружен зерном. При такой загрузке с внутренней стороны двери следовало установить удерживающее ограждение и пластиковую мембрану, чтобы обеспечить беспрепятственное отрывание двери без перемещения груза. К сожалению, вопреки рекомендации, это не было сделано и, когда сотрудник таможни ослабил запор первой двери для проверки груза, под весом груза открылась дверь и большая часть содержимого высыпалась на землю и на растерянного таможенного офицера. К счастью, водитель грузовика смог вытащить офицера из-под завала, раньше чем тот бы утонул под грудой зерна.
- b) До того, как контейнеры начали изготавливать из легкой гофрированной стали, способ конструкции был такой, что угловые несущие столбы, верхние, нижние и боковые панели контейнера были изготовлены из таких материалов как стеклопластик, фанера, алюминий. В один из таких контейнеров с алюминиевыми панелями была погружена катушка электрического кабеля диаметром 1,8 метра весом 16 тонн. Компания, которая осуществляла погрузку, просто закатила катушку в контейнер, закрыла и запечатала двери. Водитель грузовика (не присутствовал при погрузке контейнера) вскоре понял, что с грузом что-то не в порядке. Однако, еще до того, как он смог остановиться и осмотреть содержимое контейнера, он вынужден был совершить экстренное торможение в целях предотвращения аварии. В результате, катушка, прорвав переднюю панель контейнера, разбила кабину грузовика.
- c) Автомобиль марки Mercedes Benz "S" класс был погружен в сорокафутовый контейнер (12 м), однако вместо того, чтоб осушить топливный бак, компания, осуществлявшая погрузку, оставила топливный бак наполовину наполненным. Дополнительно транспортное средство было закреплено короткими и тонкими веревками, вместо того, чтобы закрепить автомобиль тормозными колодками, а также зафиксировать хорошо натянутыми веревками соответствующей длины. На контейнерном терминале контейнеровоз-погрузчик случайно столкнулся с контейнером, что привело к тому, что автомобиль был высвобожден из закрепления, а затем, в результате утечки топлива из поврежденного топливного бака загорелся. Автомобиль был поврежден и не подлежал ремонту.
- d) На дверях контейнеров обычно наносится маркировка вес тары и вес брутто. Вес сорокафутового контейнера составляет приблизительно 3,5 тонны и максимум 28 тонн брутто. (Хотя при перевозках с

дальневосточными операторами применяется лишь незначительное количество контейнеров весом брутто 35 тонн). В США в обычный контейнер с открытым верхом был погружен металлолом, состоящий из мелких деталей, для доставки в Европу. Грузоотправитель не учел, что металлолом является грузом высокой плотности, и загружал контейнер до тех пор, пока он не заполнился до краев и не мог более вместить металлолом. Контейнер был благополучно погружен в США, но когда береговой кран поднял контейнер с судна, дно контейнера выпало и содержимое контейнера высыпалось из него с высоты 15 метров на причал. К счастью в порту действовали строгие правила техники безопасности, поэтому доступ всех пешеходов – включая докеров – на причал во время погрузки строго запрещен. Когда весь металлолом был, наконец, собран и взвешен, выяснилось, что в контейнер с полезной загрузкой 24,5 тонны было погружено 47,5 тонны.

**Два аспекта обсуждения:**

- (a) Понимал ли грузоотправитель опасность своих действий и возможность причинения телесных повреждений или смерти такими действиями, но не заботился об этом, при попытке отгрузить как можно больше груза при минимальных затратах?
- (b) Арендодатель контейнеров должен был предупредить грузоотправителя о дозированной максимальной полезной загрузке конкретного контейнера и, если грузоотправитель сообщил, что в контейнер планируется погрузить металлолом, как можно скорее после погрузки принять меры по взвешиванию контейнера для обеспечения норм безопасности погрузки.

**Ограничения по весу (контейнера и в зависимости от вида перевозки)**

При упаковке контейнера, необходимо учитывать транспортное средство, на котором он будет перевозиться. Перегрузка может вызвать серьезные повреждения и аварии (например, выпадение груза при поднятии).

**Автодорожные транспортные средства:** Внедрение 20-и футовых контейнеров весом брутто до 20 тонн заставляет отрасль автомобилестроения разрабатывать грузовики, способные перевозить такие веса. Разрешенная нагрузка на ось возросла до 8 тонн, а полный вес транспортного средства увеличился до 40-44 тонн. В различных странах существуют свои требования к конструкции грузовиков, но в Европе они довольно медленно гармонизируются. В течение 10 лет будут разработаны новые двигатели и коробки передач, которые позволят снизить расход топлива с 47 литров/100 км до 25 литров/100 км.

Страна	Максимальный вес транспортного средства (т)	Максимальный вес на одну ось (т)	Максимальная длина транспортного средства (м)
Финляндия	48.0	8.0	25.25
Франция	40.0	10.0	16.75
Германия	40.0	10.0	18.75
Польша	42.0	8.0	18.75
Россия	36.0	10.0	20.0
Швейцария	28.0	10.0	18.75
Великобритания	42.0	8.0	18.75

**Железнодорожные перевозки:** Внедрение контейнеров ISO вызвало спрос на железнодорожные платформы для перевозки транспортных единиц из портов на внутриматериковые терминалы. Обычный железнодорожный вагон может перевозить только 20 футовый контейнер, но скоро появится платформа грузоподъемностью до 60 футов, на которой можно будет перевозить 20 футовые, 30 футовые, 40 футовые и 45 футовые контейнера или съемные кузова. Максимальная полезная загрузка увеличится до 90 тонн. Некоторые вагоны “well” и «с нишами для колес» могут перевозить сверхвысокие контейнера. Вагоны типа «спайн» разработаны для перевозки контрейлерных прицепов. Для этих прицепов был разработан ряд специальных единиц, позволяющих прицепам заезжать в вагоны.

**Тестовые вопросы (3.3):**

1. *Какая опасность может возникнуть при перевозке контейнера и как ее можно предотвратить?*

Рассмотрите случай и внесите опасность и возможные меры по ее предотвращению в соответствующую строку!

Выберите возможную опасность:

- опасность давления содержимого на дверь
- опасность перегрузки, выпадение дна
- опасность перегрузки, выпадение дна

Выберите меры по предотвращению:

- жесткий контроль общей разрешенной массы, например, путем взвешивания
- жесткий контроль общей разрешенной массы, например, путем взвешивания
- удерживающее ограждение и пластиковая пленка на передней двери

	Случай	Опасность	Предотвращение
1	зерно насыпью в 20' контейнере	опасность давления содержимого на дверь	удерживающее ограждение и пластиковая пленка на передней двери
2	дорогостоящий автомобиль в 40' контейнере	опасность неконтролируемого перемещения	надлежащее закрепление, блокирование колес
3	Металлический груз высокой плотности в 40' контейнере	опасность перегрузки, выпадение дна	жесткий контроль общей разрешенной массы, например, путем взвешивания
	→	→	
	→	→	
		→	→

2. Вы организовываете перевозку 40' контейнера (26 тонн) на грузовике из Италии в Германию через Швейцарию. Рассмотрите ограничения и сделайте выбор для мультимодальной перевозки.

Какое решение будет правильным?

Максимальная загрузка транспортного средства в Швейцарии 10 тонн.  
Следовательно, я буду использовать железнодорожную перевозку.

Максимальная загрузка транспортного средства в Швейцарии 28 тонн.  
Следовательно, я буду использовать комбинированную перевозку. верно

Максимальная загрузка транспортного средства в Швейцарии 28 тонн.  
Следовательно, я буду использовать перевозку по внутренним водным путям.

Максимальная загрузка транспортного средства в Швейцарии 32 тонны. Следовательно, я буду использовать автомобильную перевозку.

### 3.4            География контейнерных перевозок

**Цель изучения:**

Слушатель должен знать основные порты, страны и маршруты контейнерного транспорта. Слушатель должен понимать концепцию систем hub-and-spoke в мультимодальных контейнерных перевозках, а также в контексте фидерных перевозок. Слушатель должен уметь привести пример системы hub-and-spoke в всемирной контейнерной торговле.

#### 3.4.1        Морские перевозки контейнеров по всему миру и в Европе

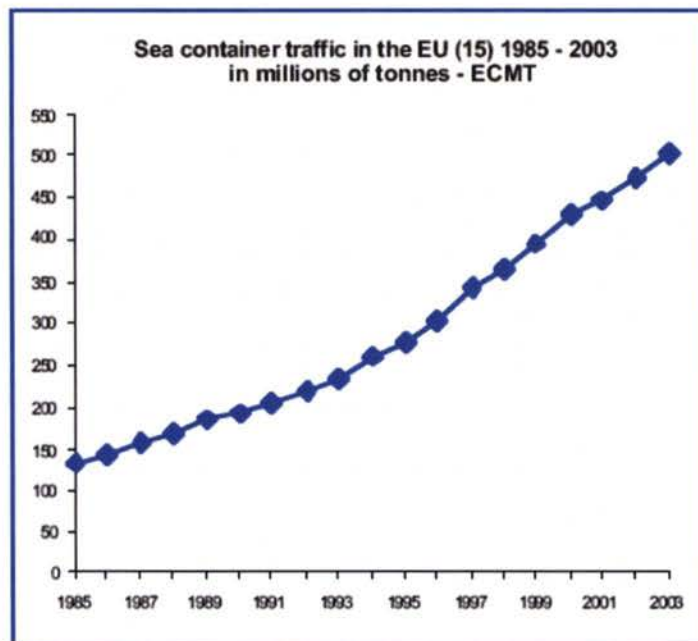
**Цель изучения:**

Слушатель должен овладеть знаниями о развитии контейнерных перевозок в Европе. Слушатель должен знать наиболее важные мировые порты с контейнерными терминалами и маршруты контейнерных перевозок.

#### **Перевозка контейнеров в Европе**

Объем **морских контейнерных перевозок** увеличивается в Европе на 10% ежегодно. Это результат глобализации мировой экономики, в особенности, экономики стран азиатского региона и их торговли с Европой.

Менее 10% от общего морского тоннажа заканчивает свое передвижение в сегменте наземной перевозки с использованием комбинированных транспортных решений (как альтернатива автомобильным перевозкам). Дальнейшее развитие морских контейнерных перевозок в Европе создает многообещающие перспективы для интермодальных наземных перевозок.



источник: ECMT

**Интермодальные железнодорожные перевозки** составляют приблизительно четверть всех железнодорожных перевозок в Европе.

**Интермодальные перевозки, в частности сектор водных перевозок,** составляют приблизительно 5% речных перевозок (несмотря на нынешнее развитие контейнерных перевозок водным транспортом).

Для более детального изучения статистических данных относительно развития комбинированных морских перевозок см. сайты Международного союза железных дорог (**UIC**) [www.uic.asso.fr/](http://www.uic.asso.fr/) и Европейской конференции министров транспорта [www.cemt.org](http://www.cemt.org).

Для более детального изучения интермодальных перевозок в Европе см. Приложение №1 (RECORDIT project).

#### **Межконтинентальные контейнерные перевозки**

Межконтинентальные контейнерные перевозки представляют собой прежде всего морские перевозки. С начала развития контейнерных перевозок мы можем наблюдать постоянное и непрекращающееся увеличение тоннажа морских судов. В настоящее время активно обсуждаются контейнеровозы тоннажем вплоть до 12000 TEU.

### Прирост тоннажа контейнеровозов

Год	Средний размер судна (teu)	Крупнейшее судно в мире (teu)
1980	975	3.057
1990	1.355	4.409
2000	1.741	7.200
2004	1.999	8.100

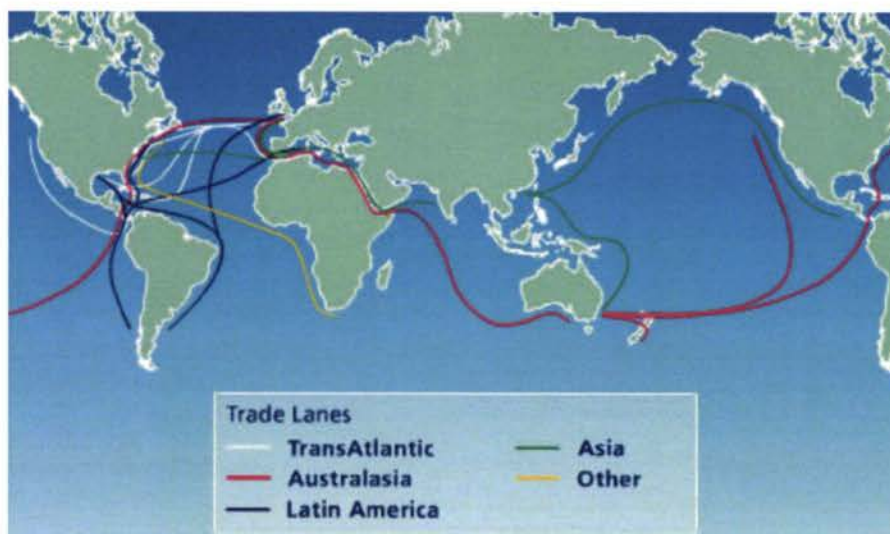
Основные контейнерные маршруты:

### Развитие контейнерных перевозок (head-haul), 2004/05

	2003	2004	2005
Азия – С.Америка	9.9%	12.6%	7.9%
Азия – С.Европа	17.5%	16.5%	15.0%
С.Европа – С.Америка	1.0%	1.2%	1.0%

Источник: *Drewry container market quarterly*

Ниже приведенная схема отражает основные международные маршруты контейнерных перевозок.



Источник: *www.cpships.com/*

Направления перевозок между Европой и регионом TRACEKA можно найти на [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de) на английском и русском языках.



Наиболее важные портовые контейнерные терминалы:

**Объемы погрузок на наиболее важных портовых контейнерных терминалах, 2004**

Порт	Регион	Общая производительность (Teu)	Объемы перевалки (Teu)	Процент перевалки
Сингапур	ЮВ Азия	21,340,000	17,314,636	81.1%
Гонконг	Дальний Восток	22,021,000	6,661,463	30.3%
Шанхай	Дальний Восток	14,557,200	6,242,127	42.9%
Роттердам	С. Европа	8,200,000	3,296,400	40.2%
Дубай	Ближний Восток	6,428,883	3,221,513	50.1%
Джиоя Тауро	Ю.Европа	3,388,781	2,724,580	80.4%
Альхесирас	Ю.Европа	2,937,381	2,487,609	84.7%
Гамбург	С.Европа	7,003,000	2,299,085	32.8%
Салала	Ближний Восток	2,228,546	2,217,292	99.5%
Антверпен	С.Европа	6,063,746	1,393,509	23.0%
Марсакслокк	Ю.Европа	1,461,174	1,382,819	94.6%
Хор Факкан	Ближний Восток	1,594,396	1,281,894	80.4%
Бремерхафен	С.Европа	3,469,107	1,056,394	30.5%
Пирей	Ю.Европа	1,541,563	790,822	51.3%
Дамьетта	С.Африка	854,225	739,452	86.6%
Джидда	Ближний Восток	2,425,930	531,188	21.9%

Источник: *Drewry Shipping Consultants Ltd*

**Тестовые вопросы (3.4.1.)**

1. Какие основные контейнерные терминалы вы знаете? Укажите Верно / Неверно.
- a. Бремерхафен Верно
  - b. Сингапур Верно
  - c. Киль (Неверно)
  - d. Талин (Неверно)
  - e. Роттердам Верно
  - f. Порт-Саид (Неверно)
  - g. Дамьетта Верно
  - h. Салала Верно
  - i. Аден (Неверно)
  - j. Гибралтар (Неверно)

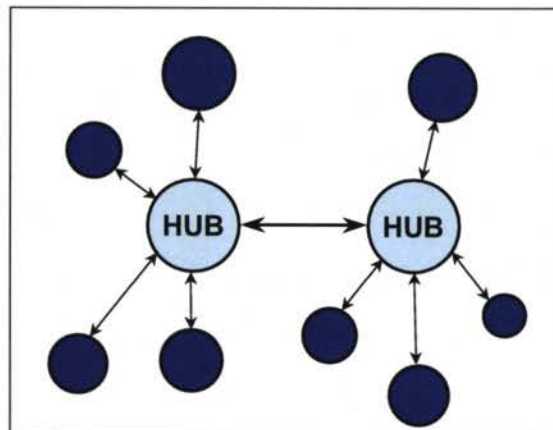
- k. Марсель (Неверно)
  - l. Марсакслокк Верно
  - m. Шанхай Верно
2. В какие регионы ТРАСЕКА могут заходить суда?
- a. Азербайджан (Верно)
  - b. Казахстан (Верно)
  - c. Туркменистан (Верно)
  - d. Киргизстан (Неверно)

### 3.4.2 Система Hub-Spoke, фидерные перевозки и сухопутные мосты

**Цель изучения:**

Слушатель должен понимать основные принципы системы hub-spoke, фидерных перевозок и наземных мостов. Слушатель должен суметь объяснить основные причины их развития.

**Система Hub and Spoke:** это особый и достаточно популярный тип сети. Состоит из центрального узла сети, так называемого «Сортировочного центра» (Hub), и нескольких небольших узлов системы. Сортировочный центр связан со всеми узлами системы посредством “узлов” (spoke). Системы hub-spoke применяются при контейнерных перевозках, почтовых и курьерских экспресс доставках, пассажирских и грузовых воздушных перевозках, а также все больше в пассажирских и грузовых железнодорожных перевозках.

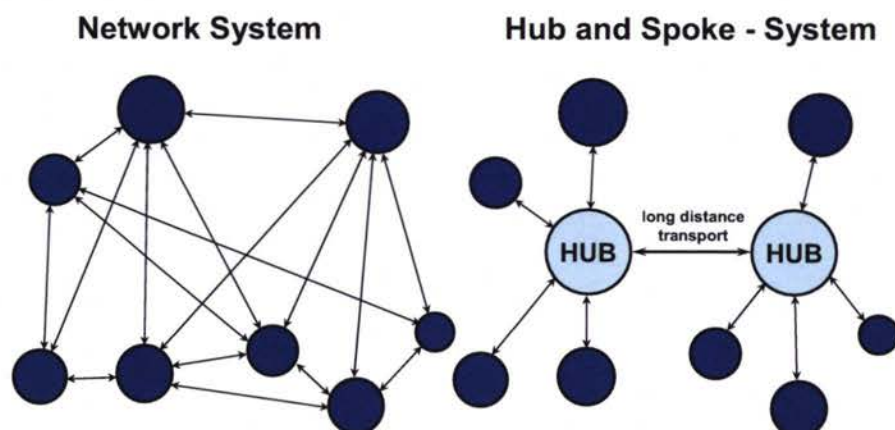


Все перевозки в рамках сети управляются из сортировочного центра. Поэтому, перевозка состоит из двух частей, первая – из узла в сортировочный центр (сбор), вторая – из сортировочного центра в узел

(распределение). Создана глобальная система hub and spoke, связывающая основные сортировочные центры первого уровня, те, - в свою очередь, связывающие сортировочные центры второго и третьего уровней. Такие действия по обработке грузов, как сортировка и возврат, выполняются исключительно сортировочными центрами.

Преимущества системы:

1. требуются меньшие мощности, нежели в иных видах сетей
2. возможности перевозки оборудования и обработки грузов
3. более высокая продуктивность погрузки благодаря концентрации объемов грузов
4. объединение административной и коммуникационной инфраструктуры
5. минимизированные транзакционные затраты и более высокая эффективность



## **Benefits of Hub & Spoke System**

### **Economies of Density and Scale**

The consolidation of freight flows on the spokes causes

- a better capacity utilisation,
- a better service through increasing of service frequency,
- less transit time,
- the possibility to use bigger, more economical freight vehicles,
- degression of the costs per unit.



**Hub & Spoke means better service at less costs (up to 20%) !**

## **Benefits of Hub & Spoke System**

### **Additional service is possible**

The Hub's can be used as freight centers and additional services can be offered:

- actual information about delivery status
- warehousing
- etc.



**Increasing of service quality results in increasing trade and local demand!**

**Перевалочные сортировочные центры** должны быть расположены в глубоководных районах, обладать погрузочными кранами, способными грузить/разгружать большие суда, и самое главное, они должны быть расположены с минимальным отклонением от основного грузового маршрута Восток-Запад через Средиземное море. СМА-CGM разработала «список пожеланий» - список требований, которые предъявляются к перевалочным центрам, такие как:

- минимальное отклонение от основных торговых линий
- хорошее географическое расположение для еженедельного регулярного сообщения между пунктами
- внутриматериковый рынок
- Невысокие ставки портовых сборов на многократные запросы
- Железнодорожное сообщение с Европой
- Немедленный доступ к причалам и подъемным кранам
- Высокая продуктивность, как минимум 80 операций в час для плавучих баз (mother vessels)

**Глубоководные порты-ворота (крупные международные порты)** отправки / назначения груза должны также быть расположены в глубоководных районах и иметь оборудование для обслуживания крупных судов, но в этом случае их близкое расположение к промышленным сортировочным центрам и местам проживания людей важнее.

**Мелководные/внутрирегиональные порты** (отправки / назначения груза) имеют тенденцию расположения в более мелководных районах и в некоторых случаях обладают дополнительными погрузочно-разгрузочными устройствами. Близкое расположение к местам проживания людей и промышленным сортировочным центрам имеет важное значение, но такие порты имеют тенденцию к обслуживанию небольшого рынка или к удаленному расположению (например, в районе Черного моря). Поэтому, такие порты обрабатывают грузы небольшими фидерными судами, которые курсируют между сортировочными центрами, или внутрирегиональными торговыми судами, курсирующими между мелководными портами.

**Фидерные перевозки:**

Фидерные перевозки являются транспортными услугами, которые соединяют сортировочный центр или основной контейнерный терминал порта с другими меньшими портами в зоне одного океана. Эти фидерные перевозки могут быть водными (океан, река) или наземными (железнодорожные, автотранспортные). Размеры фидерных судов

колеблются от 300 до 2000 TEU, тогда как так называемые плавучие базы (mother vessels) на основной морской составляющей могут перевозить около 9000 TEU.

При интермодальных операциях активно применяются hub and spoke системы. На некоторых реках в Европе между основными промышленными сортировочными центрами регулярно осуществляются «челночные» услуги, а каботажные суда оперируют согласно рейсовых фидерных перевозок между центральными и удаленными портами. Такие услуги будут крайне важны с появлением наиболее крупных контейнеровозов, спрос на которые при этом будет ограничен определенным количеством основных портов.

Пример: центральные порты в Европе - Бремерхафен, Роттердам; фидерные соединения в/из Балтийских портов, Санкт-Петербурга, Котки, Готтенбурга, Гдыни.

**Глубоководное судоходство:** Глубоководные перевозки являются наиболее экономичным видом перевозки. Продолжающееся увеличение размеров контейнеровозов значительно уменьшает эксплуатационные расходы. Экономия до 1000.00 USD за единицу возможно в дальневосточной торговле путем использования судна вместимостью 6000 TEU вместо 4000 TEU. На сегодняшний день, основным элементом затрат при перевозках на большие расстояния – это терминальные сборы в конце каждого рейса. Увеличение использования перевалки в основных портах приводит к пропорциональному увеличению сквозной цены. Основные сбережения приносят пользу исключительно главным транспортным линиям, которые могут позволить себе инвестировать капитал во все более крупные суда. Большинство таких перевозчиков инвестируют в частные терминалы для того, чтобы контролировать всю цепь перевозки, по этим же причинам они также поглощают операторов **фидерных** линий.

Основные линейные суда поддерживаются каботажными перевозками “**фидерных**” судов, а большинство рейсов совершают суда класса “handy-size” и “handymax” с более длинными рейсами. Проводятся эксперименты с судами без люков, для того чтобы минимально сократить время на оборот судна в порту при каботажных рейсах и глубоководных рейсах. Другие суда имеют на палубе вертикальные направляющие для того, чтобы уменьшить экономию времени и затрат с помощью контейнеров. Сменные и разборные кузова используются только при перевозках по внутренним водным путям. Все глубоководное движение контейнеризовано.

Глубоководные огромные суда более экономны из-за своих размеров. Например, суда суперпанамакс 6000 TEU имеют 21% преимущества в цене над судами панамакс 4000 TEU, но только при полной загрузке. Однако экономия масштабов больших судов означает меньшую частоту – меньшее количество рейсов, концентрацию в портах, а также большие суда предполагают большие расходы в случае возникновения неисправностей. Большие суда можно заполнить только при увеличении объемов транзитных перевозок грузов, а это увеличивает затраты.

Для достижения максимальной выгоды только крупные операторы могут предоставлять, а) суда, б) терминалы, в) IT-инфраструктуру, г) комбинированные транспортные системы.

В результате большие суда в кругосветных рейсах или так называемых «маятниковых» рейсах между транзитными терминалами поддерживаются или обеспечиваются местными фидерными судами (операции **Hub & Spoke**)

Размер судна	Частота(ежегодно)	Объем (50 недель)
5,000 TEU	Еженедельно	250,000
10,000 TEU	Каждые две недели	250,000
10,000 TEU	Еженедельно	500,000

### Сухопутные мосты (Land Bridges)

Сухопутные мосты – это транспортные услуги между океанскими портами на одной береговой линии («мини-мосты») или между двумя разными береговыми линиями («сухопутные мосты»). Сухопутные мосты позволяют сэкономить транзитное время благодаря меньшему расстоянию перевозки по морю. Это наиболее выгодно для дорогостоящих грузов, так как уменьшение затрат благодаря уменьшению времени перевозки компенсирует более высокие затраты на перевозку.

Например: Транс-Сибирская магистраль, Северо-Американская магистраль, Канадский мост

#### **Пример “Танцевальные сабо”**

*Компания в Лимерике в Республике Ирландия получила заказ на поставку 4000 пар традиционных ирландских танцевальных сабо, которые должны быть доставлены обществу Св. Патрика в Одаваре, недалеко от Токио, Япония. Вес груза 3,200кг и объем 22.0 куба. Доставку груза необходимо ускорить, поэтому рассматривался вариант авиационной перевозки, однако принимая во внимание, что грузополучатель – группа любительского танца, стоимость имеет большое значение.*

**Вариант 1 – метод авиационной грузовой перевозки (маршрут А):**

- День 1      *Перевозка со склада фабрики запакованного в евро-паллеты груза в Дублинский аэропорт на грузовике.*
- День 2      *Паллеты разбирают на грузовом терминале, загружают в стандартные грузовые контейнеры для авиaperевозок (возможны потери в связи с хищениями, повреждения в связи с неправильным обращением, негативные погодные условия, незначительное повреждение упаковки, не влияющее на сам товар, но создающее впечатление нетоварного вида).*
- День 3      *Грузовые контейнеры для воздушных перевозок перевозятся в Лондонский грузовой терминал для отправки грузовым самолетом, способным совершать длительные перелеты.*
- День 4      *Продолжительная перевозка на грузовом самолете.*
- День 5      *Контейнеры выгружаются в Токийском грузовом терминале и помещаются на склад. Контейнеры разгружаются и становятся доступными к приемке (возможны потери в связи с хищениями, повреждения в связи с неправильным обращением, незначительное повреждение упаковки, не влияющее на сам товар, но создающее впечатление нетоварного вида).*
- День 6      *Груз получен при с недостачей и доставлен грузополучателю на грузовике (возможны потери в связи с хищениями, повреждения в связи с неправильным обращением, незначительное повреждение упаковки, не влияющее на сам товар, но создающее впечатление нетоварного вида).*

Стоимость \$ 7225

**Вариант 2 – авиационная грузовая перевозка (маршрут В)**

- День 1      *Перевозка со склада фабрики запакованного в евро-паллеты груза в Дублинский морской порт на грузовике. Грузовик грузится на ночной паром в порту Ливерпуль (Англия).*
- День 2      *Грузовик отбывает из Ливерпуля рано утром и прибывает в Лондонский грузовой терминал в начале дня. Груз выгружается и размещается на складе. Груз остается упакованным в паллеты. Мала возможность существенного ущерба.*
- День 3      *Паллеты грузятся в самолет, совершающий длительный перелет, и начинается перевозка*
- День 4      *Груз прибывает в Токийский грузовой терминал и разгружается на склад.*



*День 5      Груз получается и доставляется грузополучателю на грузовике. Груз остается упакованным в паллеты. Незначительное повреждение нескольких упаковок, и 14 пар пропали. Претензии по страховке выставлены перевозчику.*

*Стоимость \$ 6955*

**Вариант 3 – морской фрахт (маршрут 1)**

*День 1      20-футовый контейнер направлен на фабрику для погрузки сотрудниками грузоотправителя. Риск повреждения – минимальный. Автотранспортом контейнер доставляется в Дублин на ночной паром в Ливерпуль.*

*День 2      Контейнер снимается с парома и грузится на железнодорожный грузовой состав для доставки на грузовой терминал Саутгемптона. Вечером контейнер снимается с состава и помещается в группу экспортных отправок.*

*День 3 – 5      Контейнер остается на причале до следующего судна на Токио.*

*День 6 – 42      Судно транзитом через Роттердам, Гамбург, Гавр, Джидда, Сингапур, Манилу, Гонконг и Гаосюн.*

*День 43 – 46      Контейнер остается на причале до таможенной очистки и приемки.*

*День 47      Контейнер принимается и доставляется автотранспортом грузополучателю. Разгружается волонтерами общества. Ущерба нет.*

*Стоимость \$ 1851*

**Вариант 4 – морской фрахт (маршрут 2)**

*День 1      20-футовый контейнер направлен на фабрику для погрузки сотрудниками грузоотправителя. Риск повреждения – минимальный. Автотранспортом контейнер доставляется в Дублин.*

*День 2 - 7      Контейнер выгружается на контейнерном терминале и ожидает следующее судно на Саутгемптон.*

*День 7 - 9      Транзит в Саутгемптон через Ливерпуль.*

*День 9 - 12      Контейнер остается на причале до прибытия следующего судна на Токио.*

День 12 – 48    *Транзитное судно через Роттердам, Гамбург, Гавр, Джидда, Сингапур, Манилу, Гонконг и Гаосюн.*

День 43 – 46    *Контейнер остается на причале до таможенной очистки и приемки.*

День 47        *Контейнер принимается и доставляется автотранспортом грузополучателю. Разгружается волонтерами общества. Ущерба нет.*

*Стоимость \$ 1470*

*Источник: Alan Duncan, Tacis Project: MBA in Intermodal Transport, Moscow 2000*

Прочитайте ПРИМЕР и обсудите за и против различных вариантов перевозки. Какие были бы, Ваши критерии для выбора варианта перевозки, и какой бы вы выбрали?

**Тестовые вопросы (3.4.2):**

1. Система *hub-and spoke* – это (Верно / Неверно)
  - a. Система, соединяющая все линии через центральный перевалочный пункт (Верно)
  - b. Сеть распространения велосипедов
  - c. Концепция расположения контейнерного терминала
  - d. Специальная ИТ-система для обработки заказов в сфере курьерских услуг
  
2. Преимущества системы *hub-spoke*: (Верно / Неверно)
  - a. Меньшие расстояния для перевозки /км/
  - b. Меньшие затраты на перевозку /Евро/тонна/ (Верно)
  - c. Возможно использование судов больших размеров (Верно)
  - d. Меньше стыковок
  
3. Почему услуги *фидерных перевозок и портов-сортировочных центров* пользуются все большей популярностью в контейнерных перевозках?
  - a. Поскольку крупные контейнеровозы устанавливают высокие фиксированные цены в день Верно
  - b. Поскольку необходимо использовать большие контейнеры Верно
  - c. Поскольку клиент желает пользоваться крупными центральными портами
  - d. Поскольку отдаленные порты могут быть достаточно просто соединены с основными линиями Верно

- e. Поскольку фидерные суда могут оперировать на прямых линиях между портами
- f. В связи с масштабами бизнеса Верно

### 3.4.3      Воздушно-морские перевозки

**Цель изучения (3.4.3.):**

Слушатель должен знать, что смешанные воздушно-морские перевозки это альтернатива исключительно морским или воздушным межконтинентальным перевозкам. Он/она должен понимать, в какой нише воздушно-морские перевозки выгодны для клиента.

ОМП, отправляющий груз из Азии в Европу, может выбрать вариант смешанной воздушно-морской перевозки. Это предполагает помощь клиенту правильно воспользоваться в своих интересах соотношением факторов скорости и стоимости:

- Время перевозки сокращается при воздушной перевозке,
- Стоимость уменьшается при морской перевозке.

Этот вариант перевозки находится посередине между дорогостоящей исключительно воздушной перевозкой и длительной морской перевозкой. Поэтому этот вариант позволяет быстро доставлять грузы и при этом уменьшать стоимость доставки.

**Пример:**

Маршрут Сингапур – Антверпен с перевалкой в Дубай. Сингапур – Дубай осуществляется морская перевозка, Дубай – Антверпен – воздушная перевозка. Тот, факт, что аэропорт Дубай расположен недалеко от морского порта, значительно способствует применению этого вида перевозки.

Продолжительность морской перевозки из Сингапура в Антверпен составляет приблизительно 20 дней.

Продолжительность морской перевозки из Сингапура в Дубай составляет приблизительно 10 дней.

Продолжительность воздушной перевозки из Дубай в Антверпен приблизительно 1 день.

Экономленное время – приблизительно 10 дней.

### Тестовые вопросы (3.4):

*Верно или Неверно?*

- a. Смешанная воздушно-морская перевозка обычно организовывается через Штат Аляска и Россию. (Неверно)
- b. Смешанная воздушно-морская перевозка предполагает половину времени морского фрахта и, соответственно, половину цены воздушного фрахта. (Верно).
- c. Дубай – основной сортировочный центр воздушно-морских перевозок. (Верно)

## 3.5                    Контракты и ценообразование в Контейнерных перевозках

### **Цель изучения:**

Слушатель должен понимать компоненты расчета цены для мультиmodalной транспортной цепи. Необходимо понять различные пункты договора морской контейнерной перевозки.

Слушатель должен суметь понять основную концепцию тарифов на морские перевозки и должен суметь осуществить основной расчет морского фрахта.

### 3.5.1                  Аренда (лизинг) контейнеров

#### **Цель изучения:**

Слушатель должен понять, какие возможности существуют для найма контейнеров у лизинговых компаний.

Аренда (лизинг) контейнеров создает следующие возможности для операторов контейнерных перевозок и морских линий:

- временное увеличение контейнерного парка, особенно в части специализированных контейнеров (например, рефрижераторных и т.д.)
- экономить финансовые средства (ликвидность) для покупки собственных контейнеров
- избегать перевозки пустых контейнеров и отрегулировать количество контейнеров для избегания дисбаланса.

В принципе, возможны следующие арендные соглашения:

- односторонняя аренда (one-way)
- аренда туда и обратно (round-trip)
- главный договор аренды  
= соглашение с лизинговой компанией с возможностью вернуть арендованные контейнера в пункте назначения, в том случае, когда

судоходная компания сталкивается с перенасыщением (контейнеров слишком много), и взять новые контейнера, в том случае, когда их не хватает.

Дополнительную информацию по аренде контейнеров можно найти на сайте <http://www.iicl.org/>

**Тестовые вопросы (3.5.1)**

*Контейнер может быть арендован у (Верно / Неверно).*

- a. Лизинговых компаний (Верно)
- b. Судовладельцев (Неверно)
- c. Банков (Неверно)
- d. Экспедиторов Грузов (Неверно)

### 3.5.2      Общие договорные условия

**Цель изучения:**

Слушатель должен знать значение различных коммерческих терминов в контейнерных перевозках.. Он/она должен понимать какие бывают основные типы договоров между интерmodalными перевозчиками и коммерсантами.

**Различные типы услуг и договоров**

Тогда как, в прошлом судоходные компании концентрировались только на перевозке грузов морем, сегодняшний поставщик услуг морской перевозки грузов предлагает широкий диапазон дополнительных логистических услуг даже во внутренних перевозках. Следующая таблица содержит некоторые различные модели перевозки

<b>перевозку организует продавец</b>	Организация пред- и пост-перевозочных мероприятий осуществляется продавцом. Грузоотправитель предоставляет свои собственные контейнеры под дополнительные нужды (передача оборудования). Доставка и возвращение контейнера не включены. Грузоотправитель должен заключить Договор фрахта с ОМП.
<b>перевозку организует перевозчик</b>	Организация пред- и пост-перевозочных мероприятий осуществляется ОМП. Грузоотправитель должен предоставить груз, для погрузки в определенное время. Грузоотправитель заключает только контракт на мультиmodalную перевозку с ОМП.
<b>смешанные договора</b>	Всевозможные комбинации перевозок продавцом или транспортной организацией. Например: организация пред- и пост-перевозочных мероприятий возложена на грузоотправителя. Грузоотправитель предоставляет свои собственные контейнеры под дополнительные нужды (передача оборудования) в пункте погрузки.

**FCL**

Full Container Load – Полная контейнерная загрузка

Клиентом фрахтуется и используется весь контейнер.

Обычно применяются тарифы ФАК или товарные тарифы (см. 3.5.5)

**LCL**

Less than Container Load – Частичная контейнерная загрузка

Упакованный груз, который не использует всю емкость контейнера. Обычно применяются товарные тарифы в соответствии размерами или взвешиванием, на усмотрение перевозчика. Экспедитор-ОМП консолидирует дорогостоящие грузы и бронирует для них более дорогой FCL.

#### **Единый контракт против Контрактов на обслуживание**

Для обеспечения постоянного объема фрахта для транспортировщика/ОМП и постоянного уровня услуг и расценок – для грузоотправителя, обычно заключают контракты на обслуживание.

В соответствии с таким контрактом грузоотправитель обязан в течение определенного периода предоставить минимальный объем груза. С другой стороны, транспортировщик/ОМП гарантирует постоянные ставки фрахта – predetermined уровень обслуживания для определенного объема фрахта.

Обязательные условия контрактов на обслуживание:

- Наименование грузоотправителя
- Порт отгрузки и назначения
- Пункт назначения
- Тип фрахта или ФАК (все виды фрахта)
- Тариф
- Даты заключения и окончания действия договора
- Обязанности перевозчика/ОМП
- Дополнительные условия, штрафные санкции

#### **Минимальный коносамент**

Минимальный коносамент – минимальная стоимость или минимальная ставка – часто требуется при фрахтовом обслуживании. При океанском фрахте обычно требуется минимум 2 или 3 СВМ (кубических метра). Судовладелец может уточнять минимальные требования в валютном эквиваленте, вместо кубических метров. При воздушном фрахте, минимальный объем составляет 1 кг. Если груз является легким и негабаритным наиболее экономически целесообразной является перевозка воздушным путем, а не морским, принимая во внимание выгоды авиафрахта. <http://www.export911.com/e911/ship/roadRail.htm>

Минимальные требования при автомобильных и железнодорожных перевозках существенно отличаются у различных перевозчиков.

### Тестовые вопросы (3.5.2.)

1. *Что означает коммерческая перевозка?*
  - a. Грузоотправитель может использовать свой собственный контейнер.
  - b. Перевозчик может предоставить контейнер грузоотправителю. Верно
  - c. Перевозчик организывает внутриматериковую перевозку.
  - d. Грузоотправитель организывает внутриматериковую перевозку. Верно
  - e. Судовладелец организывает внутриматериковую перевозку.
  
2. *Что означает LCL?*
  - a. Loaded Container Lifted (загруженный контейнер погружен)
  - b. Less Container Loaded (менее контейнера загружено)
  - c. Less than Container Load (частичная контейнерная загрузка) Верно
  - d. Партия груза, не занимающая весь контейнер. Верно

### 3.5.3      Тарифы на мультимодальные контейнерные перевозки

#### Цель изучения (3.5.3.)

Слушатель должен понимать структуру мультимодальных тарифов и принципы ценообразования.

#### Структура цен в Морских контейнерных перевозках

Нет необходимости, чтобы структура цен в морских контейнерных была прозрачной. Традиционно, только сама морская перевозка рассматривалась как фактор ценообразования.

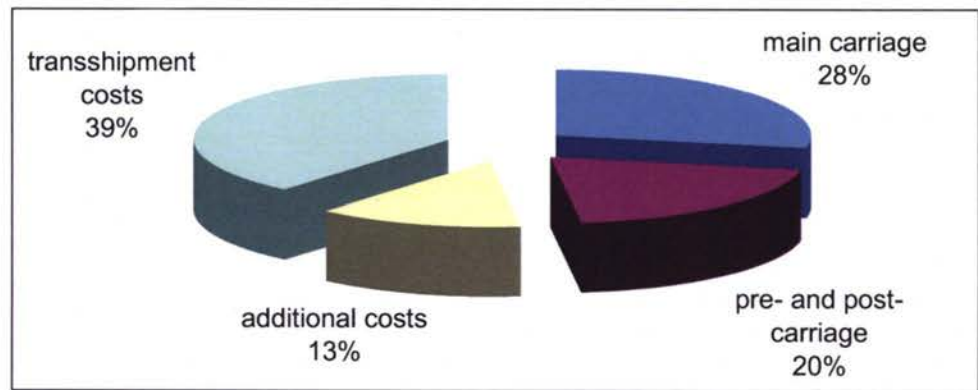
В связи с расширением спектра услуг, которые предоставляются ОМП, взгляды изменились, и теперь полная контейнерная перевозка от начала до заключительного пункта определяется как фактор ценообразования. Ниже представлены различные типы цен:

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| Пред- и пост-перевозочные мероприятия | <ul style="list-style-type: none"><li>• Затраты на погрузку-разгрузку оборудования</li><li>• Затраты на авто-, железнодорожные перевозки или внутриматериковую перевозку во время пред- и пост-перевозочных мероприятий</li><li>• Затраты на транспортные средства в целом</li></ul> |
| Затраты на погрузку                   | <ul style="list-style-type: none"><li>• затраты на погрузку</li><li>• затраты на разгрузку</li></ul>   |



стоимость морской перевозки	<ul style="list-style-type: none"><li>• терминальные сборы</li><li>• складские затраты</li><li>• топливо</li><li>• портовые сборы</li><li>• затраты, связанные с командой</li><li>• страхование</li><li>• обесценивание</li></ul>
Дополнительные затраты	<ul style="list-style-type: none"><li>• затраты на восстановление и обслуживание</li><li>• администрирование</li><li>• маркетинг</li><li>• затраты на ИТ-технологии и коммуникационную инфраструктуру</li></ul>

*Рис. 1 Структура затрат ОПП на TEU (Тихоокеанские перевозки)*



*Источник: Biebig, Althof, Wagener (2004)*

### **Тарифы на мультимодальные контейнерные перевозки**

Мультимодальные тарифы могут быть разделены на сегментированные и интегрированные тарифы.

**Сегментированные тарифы** разделяют стоимость на пять частей:

- предперевозочные мероприятия,
- хранение / погрузка в порту погрузки,
- морской транспорт,
- хранение и разгрузка в порту назначения,
- постперевозочные мероприятия.

**Интегрированные тарифы** определяют ставки между двумя пунктами внутри материка без уточнения стоимости промежуточных операций.

### **Пред- и пост-погрузочные мероприятия**

Затраты на внутренние перевозки к порту погрузки и из порта разгрузки в конечный пункт назначения.

Ставки внутриматериковых перевозок могут быть либо определены отдельно, либо включены в морской фрахт. Отдельные внутриматериковые тарифы могут рассчитываться на основании:

- определенных городов
- тарифных зон (например, Европейская тарифная зона)
- списков почтовых кодов (например, почтовые индексы)

### **THC (Terminal Handling Charge) – терминальные сборы за обработку**

Предельные ставки за погрузку/разгрузку контейнеров.

Расчеты проводятся без каких-либо уступок или дополнительных сборов.

### **Дополнительные сборы и скидки**

В настоящей таблице проанализированы основные дополнительные сборы/скидки в морском контейнерном транспорте:

- |                               |   |                         |           |                               |             |                           |            |
|-------------------------------|---|-------------------------|-----------|-------------------------------|-------------|---------------------------|------------|
| Сборы                         | <ul style="list-style-type: none"><li>• перевалка / фидерные услуги</li><li>• дополнительное оборудование, специальный дополнительный контейнер</li><li>• LCL-сбор (LCL = частичная контейнерная загрузка )</li><li>• терминальный сбор за обработку груза, сбор за обработку контейнера</li><li>• сборы за перевозку неконференциального-собственного контейнера</li></ul>   |                         |           |                               |             |                           |            |
| Скидки                        | <ul style="list-style-type: none"><li>• контейнерные скидки</li><li>• FCL/FCL-перевозка до 10% (FCL = полная контейнерная загрузка)</li><li>• FCL/LCL or LCL/FCL-перевозка до 6%</li><li>• скидки при использовании определенных контейнерных терминалов</li><li>• скидки за консолидацию</li><li>• скидки за объемы</li><li>• ставки объем-время</li></ul> <p><i>примеры:</i></p> <table><tbody><tr><td>до 2,5 Mio. t груза/a =</td><td>5% скидка</td></tr><tr><td>от 2,5 до 5 Mio. t груза /a =</td><td>7,5% скидка</td></tr><tr><td>более 5 Mio. t груза /a =</td><td>10% скидка</td></tr></tbody></table> <ul style="list-style-type: none"><li>• контракты на обслуживание</li></ul> | до 2,5 Mio. t груза/a = | 5% скидка | от 2,5 до 5 Mio. t груза /a = | 7,5% скидка | более 5 Mio. t груза /a = | 10% скидка |
| до 2,5 Mio. t груза/a =       | 5% скидка   |                         |           |                               |             |                           |            |
| от 2,5 до 5 Mio. t груза /a = | 7,5% скидка   |                         |           |                               |             |                           |            |
| более 5 Mio. t груза /a =     | 10% скидка  |                         |           |                               |             |                           |            |

### Учебный пример<sup>3</sup>

Этот пример систематизирует положения, приведенные ранее. Необходимо определить структуру затрат и системы оценки определенной компании – члена ТАСА (Трансатлантического Соглашения), которой заказана перевозка двадцати контейнеров по 14 тонн книг из Киля (Германия) в Чикаго (США). Полученные калькуляции отражены в таблице:

Стоимостный компонент	Сумма
Морской фрахт	USD 920
CAF – стоимость и фрахт (20% of USD 920)	USD 184
Внутриамериканская перевозка к порту погрузки	DEM 445
THC (Германия)	DEM 333
THC (США)	USD 420
Внутриамериканская перевозка из порта назначения	USD 825
Итого (USD 1 = 1,75 DEM)	DEM 4.888

### Тестовые вопросы (3.5.3.)

1. *Какие основные компоненты цены необходимо посчитать в мультимодальной транспортной цепи?*

- a. Плата за пересечение границы
- b. Стоимость перевозки к порту погрузки и перевозка из порта назначения Верно
- c. Таможня
- d. Стоимость перевалки Верно
- e. Портовые сборы
- f. Стоимость морской перевозки Верно
- g. Дополнительные затраты (например, организация) Верно

---

<sup>3</sup> Pawlik (1999), стр. 66.

### 3.5.4      Тарифы на перевозку (внутриконтинентальные сборы)

**Цель изучения:**

Слушатель должен иметь общее представление о внутриконтинентальных сборах при морских контейнерных перевозках.

**Типичные внутриконтинентальные сборы**

*Источник: Mediterranean Container Ports and Shipping, Drewry Shipping Consultants Ltd.*

Рассматриваются следующие сборы:

- Погрузка / выгрузка перегружаемых контейнеров (за 20 футовые и 40 футовые)
- Погрузка / выгрузка контейнеров в пунктах отправления / назначения (за 20 футовые и 40 футовые)
- Другие работы (включая перемещения груза на причале и на судне; использование специальных приспособлений; открытие / закрытие люка)
- Сборы за швартовку
- Хранение/складирование (включая бесплатные периоды хранения; сборы за рефрижераторы)
- Загрузка/выгрузка контейнеров
- Оплата за сверхурочную работу

**Таблица      Суммы типичных сборов за погрузо-разгрузочные работы при обработке контейнеров (US\$)\***

	Сбор за операцию		
	Минимальный	Средний	Самый высокий
<b>Перевалка контейнеров (Погрузка или выгрузка)*</b>			
20 футов Полный	20	55	107
20 футов Пустой	15	50	107
40 футов Полный	33	55	133
40 футов Пустой	21	50	133
<b>Пункт отправления/ назначения контейнеров (Экспорт)**</b>			
Погрузка 20 футов Полный	57	110	187
Погрузка 20 футов Пустой	30	69	147

Погрузка 40 футов Полный	57	110	367
Погрузка 20 футов Пустой	30	69	187
<b>Пункт отправления/ назначения контейнеров (Импорт)**</b>			
Выгрузка 20 футов Полный	90	135	187
Выгрузка 20 футов Пустой	30	69	147
Выгрузка 40 футов Полный	90	135	367
Выгрузка 40 футов Пустой	30	69	187

\* Исходя из портовых или терминальных тарифов, без учета оплаты за хранение

\*\* С судна на склад (или наоборот)

\*\*\* С судна на склад на транспортное средство (или наоборот)

**Таблица: Типичные сборы за хранение контейнера (за TEU в день)\***

	Наименьший	Средний	Наибольший
Бесплатный период хранения	20 дней	5-10 дней	Нет
Пункт отправления / назначения груза	\$7	\$10	\$12
Перевалка	\$8	\$16	\$39.5

\* После периода бесплатного хранения

**Таблица: Типичные различные сборы за обработку**

Тип услуги	Сбор за одну операцию		
	Наименьший	Средний	Наибольший
Размещение груза на причале	\$ 27	\$57	\$95
Размещение груза на борту	\$22	\$52	\$85
Специальное приспособление*	+55%	+50%	+200%
Закрытие судового люка	\$27	\$52	\$367

- Сбор за специальное приспособление – это дополнительная оплата за соответствующий размер обработанной единицы (например, 20 футов или 40 футов)

**Таблица: Типичные сборы за загрузку / разгрузку контейнеров (US\$)**

	Наименьший	Средний	Наибольший
20 футовый контейнер	50	70	130
40 футовый контейнер	85	140	234

**Таблица: Типичные сборы за контейнер-рефрижератор (US\$)**

	Наименьший	Средний	Наибольший
Сбор за единицу	25	31	70

**Таблица: Типичные сборы за крепление контейнеров (US\$)**

	Наименьший	Средний	Наибольший
Сбор за единицу	8	10	15

**Сверхурочная оплата (Overtime):** Сверхурочная оплата осуществляется в том случае, если услуги оказывались в нерабочее время терминала (например) государственные праздники или выходные. Надбавки могут варьироваться от 50% до 100% на сборы за все судовые и наземные операции.

**Внутриматериковые транспортные каналы:** Хорошее качество, конкурентоспособные тарифы и железнодорожный доступ очень важны для крупных портов.

**Типичная стоимость доставки для Иберийских портов в/из Мадрида (US\$)**

	Автомобилем		Железной дорогой	
	20ft	40ft	20ft	40ft
Бильбао	640	640	250	385
Алжекирас	1085	1085	360	495

Источник: Drewry Shipping Consultants Ltd.

#### **Тестовые вопросы (3.5.4)**

1. Типичные внутриматериковые сборы это. Пожалуйста, укажите какие утверждения верны, а какие неверны.

- a. Хранение/складское хранение (включая бесплатный период хранения; сбор за рефконтейнера) (Верно)
- b. Морской фрахт
- c. Погрузка / выгрузка при перевалке контейнеров (за 20 футовый и 40 футовый) (Верно)
- d. Воздушный фрахт
- e. Погрузка / выгрузка контейнеров в пункте опрвления/назначения (за 20 футовый и 40 футовый) (Верно)
- f. Документы и печати
- g. Внеурочное время (Верно)
- h. Оплата за коммуникации

### 3.5.5      Океанская перевозка

**Цель изучения (3.5.5.):**

Необходимо знать основные концепции тарификации и основные доп.сборы при океанских перевозок.

#### **Концепции тарификации**

В основном, расчет стоимости перевозки может быть выполнен такими двумя способами, как ФАК-тарифы (freight all kinds - класс грузов, содержащий товары разного типа, обычно облагаемый более высокими пошлинами, чем более конкретно классифицированный груз) и как товарными тарифами.

#### **ФАК-тарифы**

Чтобы подсчитать тарифы ФАК, необходимо общие затраты на содержание контейнерной линии (включая пред- и пост- перевозку) разделить на планируемую сумму перевозимых TEU. Результат является безубыточностью для TEU. Грузовой тариф для TEU дает результат, если добавляется наценка на доход и, возможно, надбавка за риск.

Проблема тарифов ФАК возникает в результате одинаковой стоимости перевозки для грузов низкой и высокой стоимости при подсчетах продажной цены. Но необходимо заверить отправителей, что деньги, которые они платят, не повысят цену их товаров выше уровня конкурентоспособности рынков, где они торгуют. Поэтому для некоторых товаров невозможны перевозки по действительной стоимости перевозок.

#### **Товарные тарифы**

Сталкиваясь с этой проблемой, транспортные компании не имеют выбора, кроме как установить тарифы, позволяющие перевозить грузы низкой стоимости, даже если это означает, что перевозка выполняется с убытком для компании. Для того чтобы ликвидировать это препятствие, единственным решением является установить тарифы для грузов высокой стоимости, которые возместят потери на грузах низкой стоимости, что означает перекрестное субсидирование.

Продолжающаяся контейнеризация привела к снижению доли в системах дифференциации цен, основанных на категориях товаров. Возрастает важность тарифов, основанных на расстояниях, зонах и сроках.

Применяемая тарифная концепция зависит от:

- уровня равномерности грузового объема
- уровня контейнеризации
- показателей концентрации поставок и запросов (т.е. влияние судоходных конференций)
- политики ценообразования альтернативных перевозчиков (железнодорожных, автодорожных, внутриматерикового судоходства).

<b>Сравнительные тарифы на перевозку контейнеров для средних грузов (в US\$)</b>		
	<b>20'</b>	<b>40'</b>
<i>В Северно-Европейский порт</i>		
• Индийский субконтинент (средний Восток/Запад)	3700	5200
• Пакистан	3650	4800
• Центральная Америка	2700	5200
• Южная Африка	3000	5800
• Восточная Африка	3000	6300
• Западная Африка	3200	5000
<i>В порт США</i>		
• Индийский субконтинент (средний Восток/Запад)	4300	8000
• Пакистан	3900	7400
<i>На Ближний Восток (Дубай)</i>		
• Индийский субконтинент (средний Восток/Запад)	2800	3900
• Пакистан	2650	3750
<i>На Дальний Восток</i>		
• Индийский субконтинент (средний Восток/Запад)	2200	4300
• Пакистан	2075	4150

(источник: *Regional Transport and Transit Facilitation Workshop, Бангкок 19-21 Апрель 1999: Containerisation, Logistic Cost and Facilitation (less documented aspects of an old theme), Carlos F. de Castro, Март 1999 - ООН - ESCAP, Международный Банк*



**Дополнительные сборы к базовому океанскому фрахту (наиболее важные):**

**Валютная надбавка (CAF - Currency Adjustment Factor)**

Во времена нестабильного валютного курса, грузовой тариф устанавливается с учетом коэффициента корректировки валютного курса (CAF), чтобы покрыть дополнительные затраты, связанные с подорожанием валюты. Если взимается CAF, об этом делается соответствующая отметка в коносаменте. В тарифах большинства международных перевозчиков в качестве основы вычисления стоимости перевозки используется доллар США. CAF учитывает колебания в стоимости доллара в отношении валюты, в которой перевозчик получает доходы.

**Топливная надбавка (BAF - Bunker Adjustment Factor)**

Термин **бункер** означает топливо. Также он может относиться к отделению на корабле для хранения топлива, т.е. нефти на современных судах и угля в судах, использовавшихся ранее. Во времена нестабильных цен на нефть груз цены на перевозки часто устанавливаются с учетом индексации изменения цен на бункер – BAF, чтобы покрыть повышение цен на нефть. Если взимается CAF, об этом делается соответствующая отметка в коносаменте. BAF учитывает колебания в стоимости нефти.

**Тестовые вопросы (3.5.5.)**

1. *Что из перечисленного входит в морской фрахт. Пожалуйста, укажите.*
  - a. обработка на терминале
  - b. амортизация судна    Верно
  - c. таможенные платежи
  - d. затраты на экипаж судна    Верно
  - e. погрузка и выгрузка груза с судна    Верно
  
2. *Какие различия между FAK-тарифами и товарными тарифами?*
  - a. FAK – это единый тариф за контейнер    Верно
  - b. FAK, как известно, означает фрахт
  - c. товарные тарифы – это классовые тарифы, например, для определенных грузов USD / кг
  - d. товарные тарифы это тарифы за контейнер и за класс груза    Верно
  - e. FAK означает «freight all kind»    Верно

3. Укажите правильное определение для соответствующих дополнительных сборов! Укажите правильные ответы.

BAF	Топливная надбавка
CAF	Валютная надбавка
THC	Надбавка наземную обработку
LCL-Surcharge	Надбавка недогруженный контейнер

### 3.5.6 Накладные и сопроводительные документы

**Цель изучения:**

Слушатель должен знать какие накладные и сопроводительные документы существуют, а также знать различия между накладной и коносаментом.

**Авиационная накладная:** Погрузка и выгрузка считается незаконченной до тех пор, пока перевозчик не получит на борту накладную, с бронировкой или без бронировки перевозки, должным образом подписанную грузоотправителем, получателем груза или лицом, уполномоченным ими. Авиакомпания (#1) – перевозчик – является основным контактным лицом для экспедитора, поскольку именно с ней экспедитор будет «обговаривать» цены в зависимости от значимости объема, который он может предложить, исходя из объема и груза, и в то же время, учитывая ограничения и сроки клиентов. В этом случае, экспедиторы грузов организывают перевозку авиакомпанией, выбирая наилучшие маршруты по срокам доставки и безопасности. Они должны предоставить авиакомпаниям всю необходимую информацию касательно перевозимых грузов, их упаковки и назначения. Как только они выберут перевозчика, он предоставит им информацию, необходимую для отправки, то есть номер AWB (Авианакладной), документ, который, прежде всего, является подтверждением договора авиационной перевозки, а также номер рейса. Затем они готовят AWB, и в то же время информируют своего клиента о дате и времени прибытия груза в аэропорт назначения. Авиакомпания должна будет подтвердить, что грузы фактически погружены на борт, и что они вылетели или не вылетели на забронированном рейсе.

**Морская накладная:** Это простой документ, придуманный судовыми линиями в начале 80-х годов. С одной стороны перемещение судна происходит быстрее, в тоже время с другой стороны передача документа (обычно обыкновенного Обратного Коносамента) происходит дольше, и грузы очень часто прибывают до того как документ, необходимый

получателю оказывается в пункте назначения. Этой задержки можно избежать при помощи морского коносамента, в котором фактически указано, что грузы должны быть доставлены грузополучателю, указанному в документе. Последнее, что можно сделать – доказав его идентичность – получить грузы, не предъявляя никаких документов. Этот документ не является товарораспорядительным и таким образом не может быть оборотным.

Информация в нем используется для идентификации погруженных грузов и наименования получателя, которому они должны быть доставлены. Отметка о времени получении вносится по прибытию грузов; грузополучатель может забрать их, как только они придут, что позволит сэкономить за счет отсутствия демереджа или услуг по хранению груза.

EDI (Electronic Data Interchange - электронный обмен данными): Сталкиваясь с необходимостью быстрой передачи документов, судовые линии имеют компьютерные системы по заполнению морских накладных. Морская накладная передается агенту в пункт назначения посредством EDI; когда компьютер получает ее, документ распечатывается и используется как уведомление о прибытии. После заполнения, отдельная копия используется как расписка для грузоотправителя; она необоротная “Data Freight Receipt”, так называемый, компьютерный коносамент.

**Тестовые вопросы:**

1. *Что такое морская накладная? Пожалуйста, укажите правильные ответы.*

- a. Документ для морской перевозки Верно
- b. Полностью оборотная
- c. Принимается банком к учету
- d. Упрощенный коносамент Верно
- e. Может передаваться электронным способом Верно

### 3.6            Мультимодальные автомобильно-железнодорожные перевозки

**Цель изучения:**

Слушатель должен знать существующие технологии для мультимодальных автомобильно-железнодорожных перевозок. Он/она должен знать какие заинтересованные стороны существуют в данной отрасли перевозок и должен уметь объяснить основные условия организации и заключения договора.

#### 3.6.1            Технологии: контрейлерные, съемный кузов, роудлейлер, терминалы

**Цель изучения:**

Слушатель должен знать основные технологии мультимодальных авто/железнодорожных перевозок и их преимущества.

*(источник: CNT Transport / Europe: Bulletin of the Observatory on Transport Policies and Strategies in Europe: Intermodal Transport in Europe, Double issue Nos.13-14, April 2005)*

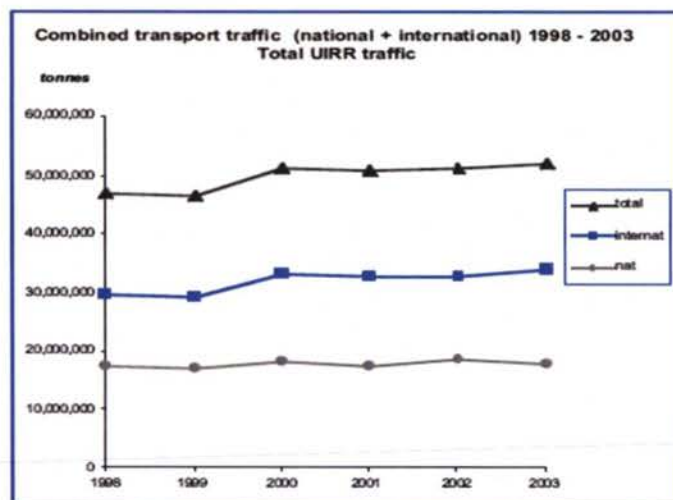
#### **Виды перевозок**

В общей группе операторов комбинированных перевозок группа операторов - членов UIRR (Союза Международных Железных Дорог или Международного Союза Объединенных Дорог – Компаний по Железнодорожным Перевозкам, чья деятельность в основном начиналась с автомобильных перевозок, см. [www.uirr.com](http://www.uirr.com)), является наибольшей: это перевозка приблизительно 4.5 миллионов TEU<sup>4</sup>, что составляет около 50 миллионов тонн.

Две трети этих перевозок являются международными (особенно те которые обслуживают речные и морские порты), и одна треть – национальные перевозки, доля которых идет на спад из-за того, что расстояние на котором интермодальные перевозки являются конкурентоспособными по отношению к автомобильным перевозкам, увеличивается.

---

<sup>4</sup> Объем перевозок рассчитывается путем перевода всех типов грузовых единиц (контейнера, съемные кузова, прицепы) в эквивалент равный одному 20 футовому контейнеру ISO, TEU (Twenty-Foot Equivalent Units).



Источник: UIRR

**Технология железнодорожной автомагистрали (иногда называют метод «катящееся шоссе»),** которая заключается в том, что автотранспортное средство целиком (включая прицеп) перевозится на поезде, вместе с водителем, что составляет около 20% объема наземных интермодальных перевозок, и осуществляется только при пересечении Английского канала и Альп. Оставшиеся 80%, это, интермодальные перевозки “без сопровождения”, на четыре пятых состоящие из перевозки “коробок” (контейнеры и съемные кузова) и только на одну пятую из специальных прицепов, технологию, которая сегодня идет на спад (также как и в США).

Варианты автомобильно-железнодорожных комбинированных перевозок:

- Сменный кузов
- Полуприцеп
- Система «Кенгуру»
- Роудрейлер

Возможные комбинации автомобильно-железнодорожных перевозок можно разделить на две группы в зависимости от двигателя. Если двигатель и грузовая единица разделены, речь идет о комбинированной перевозке без сопровождения. Если же двигатель и грузовая единица остаются вместе – это комбинированная перевозка с сопровождением.

**Перевозка без сопровождения /** около 81% автомобильно-железнодорожных перевозок в Германии

- Съемный кузов
- Полуприцеп
- Роудрейлер

**Перевозка с сопровождением / около 19% автомобильно-железнодорожных перевозок в Германии**

- Система «кенгуру»

**Причина использования автомобильно-железнодорожных перевозок.**  
Существует несколько причин, которые следует учитывать как преимущества автомобильно-железнодорожных перевозок.

#### **Экономические причины**

- Более эффективное использование оборудования; вместо двигателей тягачей, которые увеличивают затраты, грузовые единицы, которые приносят прибыль.
- Большая грузоподъемность, поскольку грузовики, используемые при таких перевозках, не попадают под законодательные ограничения (езда ночью, в праздники и выходные). Более того, разрешенная грузоподъемность больше (44 тонны вместо 40 тонн)
- Низкие индивидуальные затраты, поскольку нет необходимости в водителе при перевозках с сопровождением, так как время в пути на поезде не считается временем вождения
- Частичное снижение налогов и франшиз
- Фиксированное расписание превращают время перевозки в понятную меняющуюся/надежную систему

#### **Причины безопасности**

- Высокие стандарты безопасности, низкий уровень повреждений при погрузке
- Системы слежения за грузом, позволяющие определять местонахождение груза

#### **Экологические причины снижения автомобильных перевозок**

- Уменьшение шума и загрязнения воздуха
- Переход от автомобильных к железнодорожным перевозкам (освобождается место на дорогах для других участников дорожного движения)

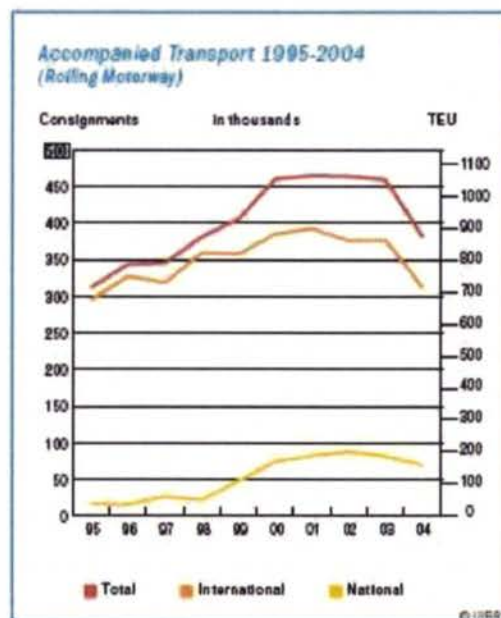
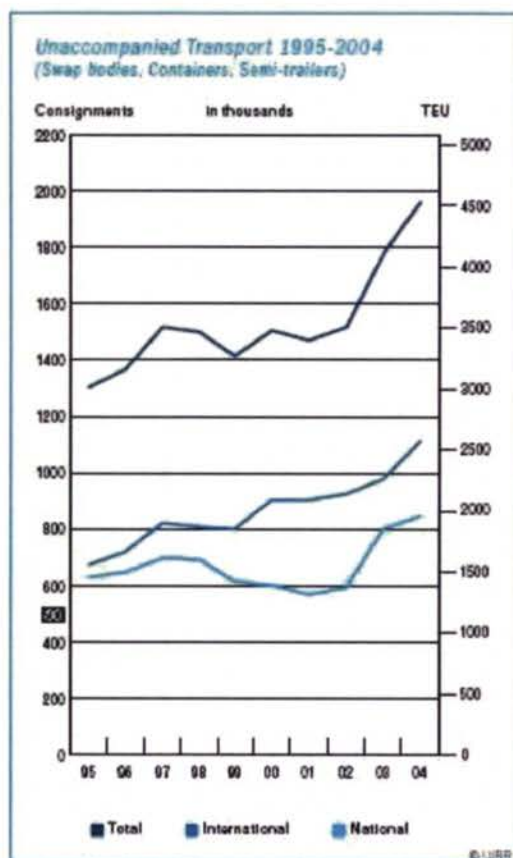
**Развитие:** Глядя на развитие различных автомобильно-железнодорожных систем (кроме роудрейлеров), съемные кузова/контейнеры на уровне

UIRR сохраняют ведущие позиции с объемом 69%. Система «кенгуру» за последние несколько лет повысилась на 22%.

**Схема 1: Виды комбинированных перевозок в общем объеме Международных перевозок в 2004 году (UIRR 2004)**

Techniques	Total UIRR	
Semi-trailers	126 954	9%
Swap bodies and containers	987 410	69%
Rolling Motorway	312 329	22%
<b>SUM in consignments</b>	<b>1 426 693</b>	<b>100%</b>
<b>SUM TEU</b>	<b>3 281 394</b>	<b>100%</b>

**Схема 2: Развитие перевозок UIRR (UIRR 2004)**



### **Терминалы и железнодорожные стыковки**

Терминалы являются стыковочными пунктами, которые должны обеспечивать высокую эффективность осуществления автомобильно-железнодорожных перевозок. В Германии такие терминалы принадлежат либо частным компаниям, либо Железной Дороге Германии. Эффективность, как правило, зависит от месторасположения, организации работы и перевалочного оборудования. В основном, используется два вида перевалочного оборудования.

Существуют различные типы поездов, которые эксплуатируются в Европе. Наиболее распространенные:

- **«Челноки»** - составы, курсирующие на коротком участке пути: прямые поезда с фиксированной структурой (количество и тип) вагонов, которые курсируют между терминалом А и терминалом В.
- **«У-Челнок»**: часть поездов с фиксированной структурой вагонов, которые отправляются из терминала А и продолжают свой путь после разделения на две группы вагонов, следующие в два разных терминала В и С.
- **Маршрутные поезда**: прямые поезда между терминалом А и терминалом В. Структура поезда или вагонов не фиксированная.
- **Частичные поезда**: поезда, составленные из групп вагонов с двумя или более пунктами назначения: структура поезда не фиксированная.
- **Контейнерные составы**: передвигаются как пассажирские поезда, контейнера загружаются и выгружаются на последовательных терминалах.
- **Малые линии**: поезда, перемещающиеся на короткие расстояния и обслуживающие как фидерные основные железнодорожные линии; система широких спредеров в США
- **Циркулирующий поезд**: специальный вид малой линии, изучаемый в Германии но еще не внедренный; фидерный поезд обслуживающий небольшие терминалы, в некоторых случаях «по кругу».
- **Отдельный вагон поезда**: интермодальный вагон, присоединенный к обычному грузовому поезду.



**Тестовые вопросы (3.6.1.)**

1. *Какие технологии для комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок Вам известны? Пожалуйста, укажите какие из перечисленных правильные.*
  - a. Съёмный кузов Верно
  - b. Mafi-Прицеп
  - c. Вилочные автопогрузчики
  - d. Полуприцеп Верно
  - e. «Катящееся шоссе» Верно
  
2. *Сравните систему «кенгуру» и съёмный кузов в экономическом плане. Какая система больше подходит под какие условия? Укажите правильные ответы.*

<b>Система</b>	<b>Условия</b>
Съёмный кузов	Существование сети экспедиторов, которые взаимодействуют при осуществлении комбинированных перевозок
	На терминале необходимо оборудование для обработки
	Грузовая единица может использоваться для хранения
Кенгуру	Отсутствие партнеров со стороны получателя при перевозке
	Не нужно никакого специального оборудования для обработки на терминале

3. *Каковы преимущества комбинированной автомобильно-железнодорожной перевозки? Пожалуйста, укажите, какие ответы верны.*
  - a. Более эффективное использование оборудования Верно
  - b. Большая грузоподъемность Верно
  - c. Меньшее транзитное время
  - d. Низкие затраты на обслуживающий персонал, так как водителю грузовика присутствовать необязательно Верно
  - e. Частичное снижение налогов и франшиз Верно
  - f. Высокая гибкость
  - g. Услуги «Just-In-Time» лучше, чем при автомобильных перевозках

### 3.6.2      Операторы комбинированных перевозок и услуги

**Цель изучения:**

Слушатель должен понимать, что в Европе операторы комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок - это частные компании. Он/она должен уметь назвать несколько причин и мер для развития комбинированных перевозок.

*(источник: CNT Transport / Europe: Bulletin of the Observatory on Transport Policies and Strategies in Europe: Intermodal Transport in Europe, Double issue Nos.13-14, April 2005)*

#### **Операторы**

Во всей Западной Европе частные компании, действующие на национальном и международном уровнях, предлагают услуги комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок. Такая компания в Германии называется KOMBIVERKEHR. Эти компании организованы на международном уровне в “Union Internationale des sociétés de transport combiné (UIRR)”. Смотрите [www.uirr.com](http://www.uirr.com)

В следующей таблице представлены компании-участники.

Adria Kombi	Словения	Kombiverkehr	Германия
Bohemiakombi	Чехия	Novotrans	Франция
Cermat	Италия	Ökombi	Австрия
Combiberia	Испания	Polkombi	Польша
Crokombi	Хорватия	Portif	Португалия
C.S. Eurotrans	Словакия	SWE-Kombi	Швеция
CTL	Великобритания	T.R.W.	Бельгия
Hungarokombi	Венгрия	Trailstar	Нидерланды
Hupac	Швейцария	Associated	CNC
Kombi Dan	Дания	member	Compagnie
		Nouvelle de	
		Conteneurs	
		(France)	

Выход на рынок новых операторов не создал такого эффекта, как многие ожидали. Традиционные операторы (Kombiverkehr, Hupac, Cermat, Ökombi) продолжают играть основную роль, в то время как объемы отправок международной совместной организацией ICF идут на спад.

**Объемы международных перевозок операторов UIRR**

TEU	1999	2000	2001	2002	2003
CNC, Vincennes	156 794	146 584	131 491	117 429	103 436
Semat, Милан	304 187	343 607	366 743	405 927	504 566
Combiberia, Мадрид	25 207	30 227	26 839	29 391	31 542
Нурас, Chiasso	424 099	531 438	514 089	497 794	562 219
Нурас, Роттердам	56 448	60 663	73 048	78 465	84 930
Kombi Dan, Padborg	8 938	12 475	14 288	14 902	12 749
Kombiverkehr, Франкфурт	818 770	862 121	857 424	869 682	947 591
Novatrans, Париж	174 426	177 730	167 360	171 716	154 207
Okombi, Вена	307 295	342 169	381 779	416 562	389 839
Polkombi, Варшава	26 034	26 098	10 512	854	0
Rocombi, Бухарест		725	501	232	9
Swe-Kombi, Хельсингборг	16 555	17 234	18 547	8 646	0
TRW Брюссель	126 660	132 818	139 794	148 582	144 234
<b>Всего TEU</b>	<b>2 445 412</b>	<b>2 683 888</b>	<b>2 702 415</b>	<b>2 760 181</b>	<b>2 935 321</b>

Источник: UIRR

Тенденции изменения в международных перевозках распределяются между французскими операторами (увеличение на 22% за 4 года) и всеми другими операторами (рост 27%; один СЕМАТ + 66%).

**Трудности и тенденции**

Интермодальные перевозки сталкиваются с некоторыми серьезными проблемами. Операторы обычно осуществляют сверх- либо наоборот недостаточную капитализацию, потому не имеют возможности инвестирования и развития деятельности с низкой рентабельностью. Структура затрат не всегда ясна; а распределение коммерческих вливаний и государственных субсидий между различными элементами общих затрат, то есть инфраструктурой, маневровыми локомотивами, вагонами, мультимодальными железнодорожными терминалами, обработкой и закупкой материалов и т.д., остается неясным.

**Определение интермодальных перевозок чаще всего осуществляется посредством социально-экономических терминов (относящихся к внешним затратам), нежели финансовых (рентабельность оператора); 'катящееся шоссе', например, не может существовать без большого объема субсидий. Правила использования железных дорог, касающиеся**

структуры тарифов или распределения подъездных путей между различными видами перевозок и операторами, могут создавать дополнительные проблемы. Последовательность Европейских директив, начиная с 1991 года выявляет трудности в реформировании и улучшении работы системы. В конце концов, грузоотправители жалуются на низкую пунктуальность железнодорожных и автомобильно-железнодорожных перевозок. В рыночных условиях, очевидно, что клиенты, разочаровавшиеся в системе из-за ее недостатков, наверняка уже не вернуться. Тем не менее, успех интермодальных перевозок в некоторых странах и на некоторых железных дорогах свидетельствует о том, что в Европе могут существовать благоприятные условия в данной отрасли.

### **Меры по активизации Комбинированных перевозок**

В **комбинированных перевозках**, основными клиентами железных дорог являются **операторы**<sup>5</sup>, которые на сегодняшний день обрабатывают до 90% таких перевозок. Через несколько лет, они улучшат технические и организационные аспекты комбинированных перевозок совместно с железными дорогами, что вызовет значительный переход объемов автомобильных перевозок на железнодорожные. Это позволит железным дорогам обрабатывать отправки более экономно, используя полностью загруженные поезда. Одни компании-члены UIRR занимают около 65% рынка, осуществляя перевозку грузовых единиц эквивалентных около 5 миллионов стандартных единиц (ТЕУ), или ежедневная перевалка через железнодорожную сеть 9,000 автодорожных транспортных средств.

В связи с этим, для достижения хорошего эффекта, необходимо применить ряд целевых **стимулирующих мероприятий**. Это позволило проводить транспортную политику в поддержку развития комбинированных перевозок на национальном и европейском уровне, при этом исполняя правило нейтралитета цен. Поддержка комбинированных перевозок основана на Директивах **92/106** и **96/53** и включает в себя дерегулирование транспортных средств, используемых до и после железнодорожных перевозок.

Короткий обзор основных стимулирующих мер:

---

<sup>5</sup> При комбинированных перевозках, операторы являются связующим звеном между экспедитором и железной дорогой. Они формируют объемы перевозок и перевалки в цепи автомобильно-железнодорожных перевозок между экспедиторскими и приемными терминалами на ж/д, или в перевозках от двери до двери. Их можно сравнить с оптовиками, они покупают у железных дорог целые составы или вагоны, и перепродают различные объемы/вагоны своим клиентам. Таким образом, они соблюдают основные условия комбинированных перевозок, аккумулируя различные отдельные отправки в большие объемы, что позволяет экономически оправдать железнодорожные перевозки

- **Освобождение от налогов на транспортные средства:** В соответствии с Европейской Директивой, автодорожные транспортные средства, которые являются начальным или заключительным звеном цепи комбинированной перевозки должны быть полностью освобождены от налога на транспортное средство. Это решение предотвращает возложение дополнительного налогового бремени по налогам на инфраструктуру, т.к. при комбинированной перевозке сборы за пользование железнодорожной инфраструктурой уже оплачены. Кроме того, такие транспортные средства обычно осуществляют перевозки только на короткие расстояния.
- **Освобождение от транспортных запретов:** Перевозка по железной дороге может осуществляться без каких-либо ограничений в выходные дни и государственные праздники, в то время как автомобильные перевозки запрещены в эти периоды. Для эффективного использования преимуществ железнодорожных перевозок, на автомобильные транспортные средства, используемые на коротких участках, не распространяются ограничения относительно выходных и праздничных дней.
- **Увеличение максимального веса брутто:** Целью этой меры является компенсирование неотъемлемого неудобства комбинированной перевозки. Так как интермодальные съемные кузова, автодорожные транспортные средства, используемые в комбинированных перевозках обычно тяжелее, чем обыкновенные грузовики. Логистические компании, задачей которых является построение маршрута для перевозки тяжеловесных грузов, предпочтут скорее комбинированные перевозки, если при таких перевозках будет возможна такая же полезная загрузка, как при автомобильных. Учитывая требования, предъявляемые к перевозкам на территории, удаленные от прибрежной полосы, на сегодняшний день стали возможными перевозки **40-а футовых** контейнеров транспортными средствами весом брутто **44 тонны** путем автомобильных перевозок, водными путями по течению и против и железнодорожным транспортом, даже в странах, где установлен максимальный вес 40 тонн. Увеличение меры компенсации веса для всех грузовых единиц при комбинированных перевозках без сопровождения (двадцатифутовые контейнеры, съемные кузова, и полуприцепы, которые можно поднимать краном) было бы вполне логичным и способствовало развитию комбинированных перевозок.
- **Расширение стимулирующих мер:** Европейская Комиссия составила предложения об изменении выше упомянутых Директив, согласно которым она хочет расширить и объединить определенные

стимулирующие меры, которые признали весьма полезными в некоторых странах. Данные изменения будут одобрены сектором комбинированных перевозок. К сожалению, предложение об изменении Директивы 92/106, которая обуславливает 20% автотранспортного сегмента от общего расстояния для поддерживаемых комбинированных перевозок, слишком жесткое. Оно бы имело эффект исключения определенных цепей комбинированных перевозок от стимулирующих мер. Поэтому решение о выборе комбинированных перевозок зависит не только от географической близости перевалочного терминала, но также и от возможности выбора терминала через который железные дороги смогут наилучшим образом удовлетворить логистические требования. Действующее правило, которое требует использования «ближайшего подходящего терминала» для перевалки на ж/д пути, достаточно близко к реальности, и следовательно необходимо его сохранить. Возвращаясь к субсидиям для операционных уточнений и инвестиций, следует отметить что они в настоящее время урегулированы Директивой 1107/70, причем особое внимание должно быть уделено затратам, которые не должны быть возложены целиком на железные дороги, а непосредственно на потребителя или оператора. Это позволило бы осуществлять более эффективный контроль для сохранения результатов. Внешние инвестиции в транспортные единицы, такие как съемные кузова и полуприцепы, которые можно поднимать краном, помогли бы перевозчикам и логистическим компаниям приобрести соответствующее оборудование для интермодальных перевозок.

- **Транзитное соглашение Швейцария-ЕС:** Одна из наиболее эффективных мер по поддержке международных комбинированных перевозок изменить 28-и тонное ограничение на HGV в Швейцарии. Существенным отличием от разрешенного веса брутто транспортного средства со странами, граничащими на севере и на юге, за последние десять лет возымело положительный эффект на развитие комбинированных перевозок больших объемов грузов через Альпы. Швейцария сохраняла такие лимиты длительный период из соображений экологической безопасности. Несмотря на давление Европейского Союза, Швейцария согласилась постепенно поднять ограничение до 40 тонн. Но если такая либерализация трансальпийских автомобильных перевозок не будет сопровождаться соответствующей либерализацией железнодорожных перевозок и распределением внешних затрат на все виды перевозок, даже с текущим уровнем транзитных затрат, возникают серьезные опасения относительно снижения спроса на трансальпийские железнодорожные перевозки, которые представляют наибольший поток

комбинированных перевозок в Европе, со всеми сопровождающими последствиями для окружающей среды.

Этот пример иллюстрирует что:

Цель либерализации автодорожных перевозок и управление ими путем использования равных условий во всей Европе, это верное решение. Либерализация железнодорожных перевозок является очень важным моментом, поскольку это окажет существенное влияние на охрану окружающей среды. Если эти цели будут постепенно достигнуты, можно избежать нежелательных последствий.

- **Государственное субсидирование и инвестирование в инфраструктуру комбинированных перевозок:** Существует субсидирование в новое строительство и реконструкцию комбинированных автомобильно-железнодорожных терминалов и их оборудования (штабелеров и т.д.) в некоторых странах ЕС (например, в Германии). Таким образом, государство хочет уменьшить барьеры для новых участников отрасли.

#### **Тестовые вопросы (3.6.2):**

1. *Кто является оператором комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок? Пожалуйста, укажите, какие ответы верны.*
  - a. Экспедитор грузов для всей транспортной цепи. Верно
  - b. Оператор комбинированной железнодорожной перевозки (например, Kombiverkehr) для всей транспортной цепи.
  - c. Оператор комбинированной железнодорожной перевозки (например, Kombiverkehr) только для железнодорожной перевозки.
  - d. Оператор комбинированной железнодорожной перевозки (например, Kombiverkehr) только для железнодорожной перевозки и для погрузки и выгрузки ж/д вагонов. Верно
2. *Какие существуют меры для развития комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок? Пожалуйста, укажите, какие ответы верны.*
  - a. Освобождение от налога на транспортное средство Верно
  - b. Государственное субсидирование цен
  - c. Установление цен государственными органами
  - d. Освобождение от транспортных запретов Верно
  - e. Увеличение максимального веса брутто Верно

### 3.6.3      Установление цен и тарифы

**Цель изучения:**

Слушатель должен понимать принципы коммерческих процессов и установления цен в комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозках.

#### **Коммерческие процессы**

Экспедитор заключает с грузоотправителем общий договор автодорожной перевозки (например, накладная CMR). И Оператор комбинированной перевозки (например, Kombiverkehr в Германии) бронирует отправку и получает заказ на железнодорожную перевозку. Возможен также электронный заказ (см. пример формы на [www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de))

#### **Установление цен**

Величина тарифа на перевозку Оператора Комбинированной Перевозки (например, Kombiverkehr) зависит от

- Соотношение (национальная/ международная)
- Тип (с сопровождением, без сопровождения)
- Объем груза от одного клиента
- Тип, размер и вес грузовой единицы.

#### Расчет цены

Рассмотрев пример составляющих цены для перевозки 20' контейнера из Оффенбаха (Германия) в Алма-Ату расчет цена можно представить так:

#### Заказ клиента:

- Получение контейнера у грузоотправителя, расположенного в Оффенбахе и доставка очищенного контейнера на терминал в Алма-Ату

(в т.ч. плата за аренду контейнера)

#### Составляющие цены:

- Доставка пустого контейнера в место загрузки
- Загрузка контейнера
- Перевозка на терминал во Франкфурт-на-Майне - Ост
- Терминальный сбор на Франкфурт-на-Майне - Ост
- Перевозка по железной дороге из Франкфурт-на-Майне - Ост в Берлин
- Формирование состава для дальнейшей отправки, а также контроль качества в Берлине



- Железнодорожная перевозка из Берлина в Маласзевисзе/Брест
- Оплата за пересечение границы и отправка в Брест
- Перевозка в Брест
- Железнодорожная перевозка в Алма-Ату
- Проверка и слежение за контейнером в GUS

**Тестовые вопросы (3.6.3):**

1. *От чего зависит стоимость комбинированной автомобильно-железнодорожной перевозки? Пожалуйста, укажите, какие ответы верны.*

Тариф зависит от

- а. Соотношения (национальная / международная) Верно
- б. Товара (класс)
- в. Типа (с сопровождением, без сопровождения) Верно
- г. Объема перевозок от одного клиента Верно
- д. Условий договора
- е. Типа, размера и веса грузовой единицы. Верно

### **Ссылочные материалы**

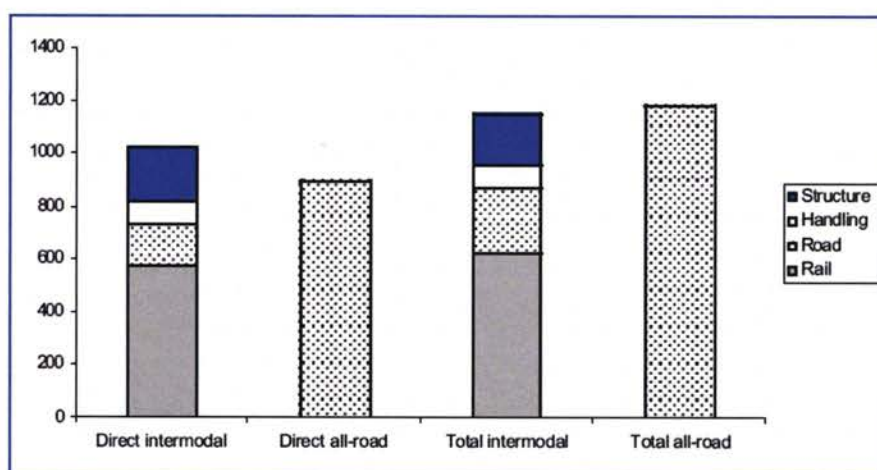
1. CNT Transport / Europe: Bulletin of the Observatory on Transport Policies and Strategies in Europe: Intermodal Transport in Europe, Double issue Nos.13-14, April 2005
2. EUROMED Transport Project - Main Contract: Training Seminar on Int'l road haulage in the Euro-Mediterranean Region, Dr. Athanasios Ballis, Istanbul 12-16/12/2005
3. TACIS Training in Intermodal Operations TNBUS 9802 ,Master (MSc) Level in Transport Management, Inter-modal Transport Chain
4. European Commission, EU Energy and Transport in Figures, Statistical pocket-book 2001
5. RECORDIT Project
6. Mediterranean Container Ports and Shipping, Drewry Shipping Consultants Ltd
7. Annual Review of global Container Terminal Operators (2004) Drewry Shipping Consultants Ltd
8. Drewry container market quarterly
9. Regional Transport and Transit Facilitation Workshop, Bangkok 19-21 April 1999: Containerization, Logistic Cost and Facilitation (less documented aspects of an old theme), Carlos F. de Castro, March 1999 - United Nations - ESCAP, World Bank
10. EXPORT 911: [WWW.EXPOERT911.COM](http://WWW.EXPOERT911.COM), PL-04-067
11. FIATA, A. Wilkins ([www.fiata.atalink.co.uk](http://www.fiata.atalink.co.uk))
12. Part D: Contractual framework of freight forwarders' activities and cargo handling techniques: 2Trans\_PartDchapters1to4\_E\_final.doc
13. INTERNATIONAL FREIGHT - Certificate of Professional Competence: Distance Learning Programme, Textbook, Revised Version May 2005, NEA / GFP-DLI / IRU
14. Данный с сайта DG TREN и Eurostat
15. Biebig, Peter, Althof, Wolfgang, Wagener, Norbert: Seeverkehrswirtschaft (Shipping Economics).- Oldenbourg: München, 2004
16. Сайт UIRR [www.uirr.com](http://www.uirr.com) 31.03.2006
17. Сайт Kombiverkehr [www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de) 31.03.2006

## Приложение 1: Проект Recordit

*(Источник: CNT Transport / Europe: Bulletin of the Observatory on Transport Policies and Strategies in Europe: Intermodal Transport in Europe, Double issue Nos.13-14, April 2005)*

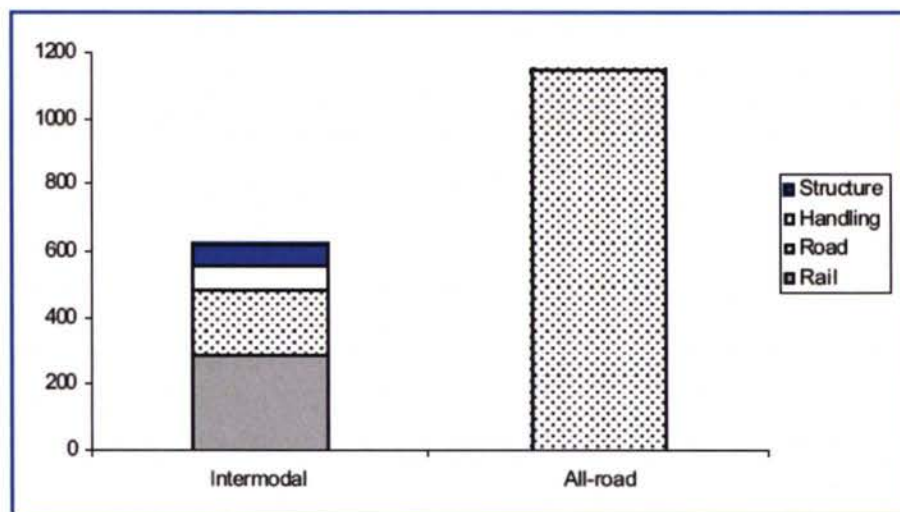
Европейская исследовательская программа RECORDIT, основанная на детальном изучении трех интермодальных коридоров в Европе, показала, что прямые затраты при автомобильных перевозках (которые несет грузоотправитель по системе тарификации) ниже прямых затрат при интермодальных перевозках. Дополнительные не прямые затраты (социальные затраты, возникающие при несчастных случаях, помехах и других неприятностях) придают интермодальным перевозкам лишь незначительное преимущество в общем объеме затрат. Часто предлагаемая интернационализация внешних затрат, не только приведет к политическим проблемам, но и не поспособствует увеличению конкурентоспособности интермодальных перевозок.

**Прямые затраты и общие затраты при интермодальных и автоперевозках в Европе: текущая ситуация (в Euro/TEU в среднем на 1000 км)**



Напротив, полное изменение интермодальных перевозок, касающееся всех их компонентов, основанное на модели маршрутов грузоперевозок на Американских железных дорогах, может существенно снизить прямые затраты, что поможет интермодальным перевозкам стать реальным игроком на рынке.

**Прямые затраты при интермодальных и автоперевозках в Европе,  
Долгосрочный период в системе после реформирования**



**Расширение Европы** (расширение Евросоюза с 15 до 25 членов и ЕСМТ с 19 до 43) возобновило дебаты об интермодальных перевозках. Повсюду развиваются автомобильные грузовые перевозки, и возникают предложения о поиске иных решений. Возможности железнодорожных перевозок несовременны, и могут быть неадекватны, поэтому также обдумывается вариант морских перевозок и морской каботаж (автострады над морем).

**Евросоюз** разрабатывает собственную политику поддержки интермодальных перевозок, несмотря на то, что этому вопросу не посвящена специальная директива. Однако, у программы Marco Polo есть только ограниченные ресурсы, в то время как транспортные сетевые узлы и интермодальная погрузочная инфраструктура явным образом не фигурируют в Транс-Европейских транспортных сетях, продвигаемых ЕС. Наконец, взаимодействие в железнодорожных перевозках достаточно несовершенно, что является препятствием для развития железнодорожного транспорта, а поэтому и железнодорожных перевозок.

**Этот комплексный анализ поддержан, но немного изменен анализом ситуаций в различных странах, на примерах которых можно увидеть ошибки и успехи, и приобрести собственный опыт.**

### **Анализ в различных странах**

В Германии в 2000 году была реформирована статистическая отчетность, относительно транспортировки контейнеров и съемных кузовов. Результат нового обзора должен быть известен в 2005 году. В данных, предоставляемых ранее, было отмечено много фактов двойного подсчета.

Тенденции:

- Интермодальные перевозки, включающие железнодорожную составляющую, увеличились до 8.4% в период с 1996 по 2002 г.г., объем тоннажа остался стабильным на отметке 12%;
- метод «катящееся шоссе» остается альтернативным решением для пересечения Альп, но не использовался для внутренних перевозок в Германии с 1994г.;
- речные интермодальные перевозки, измеряемые количеством перевезенных контейнеров, удвоились в период с 1995 по 2002, и используются основном для обслуживания морских портов, но в соотношении с железно-дорожным транспортом, его доля составляет не более 6%. Такие перевозки главным образом состоят из контейнерных перевозок с несколькими съемными кузовами по Рейну и другим рекам, впадающим в Северное море; что касается морских контейнерных перевозок, необходимо различать статистические данные по приемке и отправке на терминалах и перемещению из одного режима в другой, что приводит к двойному подсчету;
- и, наконец, есть некоторые данные, о морском каботаже, на который возлагаются большие надежды в Европе.

**Основные направления интермодальных перевозок Германии – это Север – Юг, Италия - Скандинавия.** Также осуществляются перевозки в направлении Восток – Запад, которые обслуживают Чешскую Республику и Венгрию из портов Гамбурга и Бремерхафена, однако количество перевозок через Польшу стало уменьшаться с 1999 года в связи с влиянием конкурентной среды автоперевозок.

Наиболее крупными операторами автомобильно-железнодорожных перевозок являются Kombiverkehr и Transfracht (Stinnes обладает 50% акций обоих этих операторов). Kombiverkehr – член группы UIRR, реструктуризировал свою сеть “Kombinetz 2000+”, и на данный момент перевозит ежегодно около 23 млн. тонн, что эквивалентно 960,000 грузовым автомобилям. Transfracht, основным держателем акций которой является Немецкая железная дорога (DB), в основном осуществляет

перевозки контейнеров, эквивалент перевозок в 2003 году составил 260,000 грузовых автомобилей. Эта компания также произвела реструктуризацию своей сети и обновила свои коммерческие услуги, благодаря дифференциации услуг для постоянных клиентов, лояльных перевозок и услуги «ожидания» для незапланированных отправок, что отвечает гибкости перемещения грузов, и услуги «последняя минута» для резервирования за 24 часа до отправления. Интермодальные погрузочные площадки являются собственностью портов и Немецкой железной дороги. Seriously обсуждается вопрос их преобразования в логистические платформы.

Затраты на железнодорожные перевозки в Германии разделены, как и везде, в равных долях между сферами автоперевозки (пред- и постпогрузочные мероприятия и перемещения) и сфера непосредственно железнодорожных перевозок.

Относительно тенденций, **Kombinetz существенно расширяется**. Это оператор скупает грузовые поезда, принадлежащие грузовому терминалу Немецкой железной дороги, и коммерциализирует их. Объем перевозок составляет около 150 поездов ежедневно. Качество услуг, в основных пунктах, и пунктуальность привели к реальному прогрессу. С другой стороны, вопрос терминалов является неоднозначным. Политический проект заключается в покрытии территории всей страны. Однако в некоторых зонах потоки грузоперевозок являются недостаточными, и более того, в связи с тем, что терминалы часто расположены вблизи городов и создают существенные шумы, местные власти не всегда поддерживают их расширение. В результате, перевозки концентрируются на основных направлениях, что приводит к созданию определенных услуг, которые могут существенно отличаться от изначального плана, особенно в географических условиях.

Государственная политика субсидирования интермодальных перевозок включает в себя финансирование терминалов, независимо от того принадлежат они Немецкой железной дороге или частным фирмам; определены преимущества интермодальных перевозок путем установления максимального веса для интермодальных автомобильных перевозок в 44 тонны (40 тонн для обычного – автодорожного транспортного средства), установления исключений из запретов на работу в выходные дни и снижение налогообложения транспортных средств.

Общий объем помощи, предоставленной в период с 1998 года, составляет 219 млн. евро. Тем не менее, Министерство транспорта неудовлетворенно

достигнутыми результатами. Желательно установить более четкую связь между объемом помощи и эффективностью, поэтому объемы помощи связываются с объемами грузов, которые перевозятся по железным дорогам, а не автомобильным транспортом, а также требованием о возмещении субсидий операторами, не выполнившими своих обязательств. Определенные объемы субсидий также поступят и частным железнодорожным веткам, если у грузоотправителей есть достаточный и постоянный объем перевозок, и они действительно используют эту инфраструктуру.

Наконец, на рынке интермодальных перевозок появляются и новые операторы, например, Vox Express, учрежденный портовыми и морскими группами, которые обладают собственными локомотивами, используют арендованное оборудование и перевозят около 100,000 грузовых единиц ежегодно. Также на рынке есть операторы созданные промышленными группами, такими операторами переработки химикалий как BASF в Рейне. Также положено начало сотрудничеству таких операторов как Kombiverkehr и Polzug, однако, оно пока не стабильно.

В целом, надежность комбинированных перевозок находится на удовлетворительном уровне, т.к. 92% поездов приходит с опозданием не более 15 минут. Снижение качества, которое наблюдалось в 2003 году по сравнению с 2002 годом, является свидетельством увеличения интенсивности и роста перевозок, с которым не так легко будет справиться.

Пример **Бельгии** показал, что применения жестких технических и правовых определений к интермодальным перевозкам неэффективен и носит ограничительный характер. В целом водные пути и железная дорога, чаще всего и непременно, являются мульти- или интермодальными.

Для большинства грузоотправителей **стоимость перевозки остается определяющим фактором** при выборе способа перевозки (притом, что эксперты, специализирующиеся на перевозках, настаивают на влиянии времени перевозки). Последние исследования показали, что для грузоотправителя важнее **надежность**, нежели скорость, в соответствии с требованиями более строгой логистики.

Что касается инфраструктуры, необходимы незначительные объемы капитального строительства, которое бы, однако, могло обеспечить взаимодействие существующих систем. Это определено техническая

проблема, однако, также существует и проблема персонала (почему бы не ввести всеевропейскую программу обучения машинистов). Для улучшения международных перевозок, Комиссия могла бы субсидировать современные локомотивы.

**Препятствия для развития** интерmodalных перевозок в Бельгии могут быть разделены и классифицированы по следующим компонентам, взаимозаменяемые в различных странах.

Препятствия в сфере железнодорожных перевозок:

- в управлении системой, традиционно преимущество отдается пассажирам, что существенно влияет на качество услуг по грузоперевозкам. В Бельгии эта трудность может быть решена появлением на рынке услуг грузоперевозок новой линии Namur-Athus, которая будет осуществлять исключительно грузовые перевозки и обслуживать порт Антверпен;
- железнодорожные перевозчики не владеют собственными локомотивами и персоналом водителей: а потому любая проблема с перевозкой пассажиров влечет за собой проблемы с грузоперевозками;
- многочисленные забастовки по обе стороны границы оказывают влияние также на соседствующие системы;
- технические стандарты не однородны в различных странах, а это приводит к необходимости смены локомотивов и машинистов при каждом пересечении границы; эта проблема представляет собой наиболее серьезное препятствие;
- проблема смены машинистов связана не только с техническими вопросами, но и нормированием труда (последние напрямую связаны с географическими зонами, которые не совпадают с коммерческими зонами грузоперевозок);
- отсутствие пробок в туннелях и высота линий электропередач (в Европе слишком низкие для «двойной укладки», столь эффективно используемой в США) являются не адекватными и налагают определенные ограничения;
- железнодорожные платформы часто не подходят для перевозки контейнеров и съемных кузовов;
- сортировочные операции, проводимые на запасных путях, проходят медленно и являются дорогостоящими;
- услуги грузоперевозок не обладают достаточной автономностью в рамках управления железнодорожных компаний;



- уровень развития системы слежения за грузами менее развит, чем в других типах перевозок;
- железнодорожные перевозки плохо интегрированы в логистические системы поставок;
- поведение в настоящее время руководителей железных дорог приводит к тому, что они пытаются соответствовать условиям ресурсов, а не результатов.. Они испытывают недостаток в коммерческом подходе к работе и не находят возможным и легким сотрудничество с операторами иных видов перевозок.

Относительно перевозок водными путями:

- собственники барж часто плохо организывают работу и отказываются от сотрудничества с другими группами;
- не предоставляется возможность слежения за грузами;
- слабая интеграция в логистические системы;
- не обладают достаточно регулярными маршрутами и расписаниями;
- время работы инфраструктуры является не адекватным (шлюзы каналов закрыты в ночное время и по воскресениям);
- погрузка и разгрузка в порту занимает длительное время, особенно при смене речного и морского вида перевозки (в Антверпене соответствующие причалы отделены друг от друга). Там, где задействованы морские порты, речные порты считаются менее привлекательными в отношении ставок на морские контейнерные перевозки;

Морской каботаж (“морские перевозки на короткие расстояния”):

- среди грузоотправителей бытует мнение, что такой вид перевозок является устаревшим и не достаточно динамичным;
- административные и процедуры и оформление документов является особенно сложными, особенно в сравнении с наземными перевозками;
- слабая система телематики;
- маленькие порты не эффективны.

В результате, интермодальные перевозки, включающие морской компонент, вообще не могут быть конкурентоспособными по сравнению с автомобильными перевозками, за исключением перевозок на минимальное расстояние 1000 км. Несмотря на все эти проблемы, есть примеры, когда интермодальные перевозки отлично выполнялись! Такое наблюдение дает повод для оптимизма и позволяет искать решение на основании анализа практики и конкретных примеров.

В **Испании** правительство отменило закон о реформировании железнодорожных перевозок, принятый предыдущим правительством. Еще неизвестно, будет ли отдано преимущество железной дороге и будут ли это в рамках данного вида перевозок только скоростные поезда (TGV), или же будут возобновлены классическая сеть и классические перевозки. План либерализации, который позволит новым операторам выйти на рынок перевозок, будет пересмотрен в ближайшие месяцы.

**В Испании интермодальные перевозки не получают государственных субсидий;** этот вопрос практически не упоминается в политических дебатах, кроме плана Petra по поддержке автомобильных перевозок, которые являются редким напоминанием о интермодальных перевозках. В некоторой степени, **это выгодно при получении помощи от соседствующих стран.**

Железнодорожные интермодальные перевозки, в основном, включают контейнерные перевозки и перевозки в незначительном количестве съемных кузовов, но не сопровождаемых грузовиков типа “катящееся шоссе”. Филиал компании RENFE, занимающийся железнодорожными грузоперевозками, недавно объединился с предприятием, осуществляющим интермодальные перевозки. Из общего объема перевозок, составляющего 26 млн. тонн, интермодальные перевозки составляют 30%. Треть этих перевозок является внутренними, осуществляемыми в пределах Испании; треть – международные европейские перевозки, и треть осуществляется через морские порты. Транспортная система связывает основные города и морские порты. Кроме уже устоявшихся операторов, на рынке перевозок оперируют Combiberia (при участии Novatrans и Kombiverkehr) и Transfesa (который объединяет RENFE, SNCF и частный капитал). Развитие перевозок ограничивается труднодоступными пунктами вне терминалов в основных городах.

Недавнее исследование SETMO проанализировало интермодальные перевозки в рамках следующих аспектов: «сила, слабости, возможности и угрозы».

Существенные слабости:

- деятельность слишком сегментирована;
- в отличие от автомобильных перевозок, тарифы возросли больше, чем инфляция;
- не гибкие инвестиционные решения;

- средняя скорость коммерческой услуги ниже, нежели при автомобильных перевозках, или даже морских;
- основные терминалы перегружены;
- французская сеть, которая открывает доступ к остальным европейским странам, не обладает запасными путями для обработки грузов;
- во Франции часто проводятся забастовки;
- ответственность за перевозку распределяется между двумя национальными системами;
- длина и вес железнодорожных составов в Испании меньше средних европейских показателей (соответственно 400 метров и 800 тонн, в сравнении 750 метров и 1200 тонн во Франции). Изменение этих норм позволило бы уменьшить затраты приблизительно на 30%.

Среди угроз можно выделить:

- ценовая конкуренция с автомобильными перевозками «от двери до двери»;
- приоритет, отдаваемый в железнодорожных перевозках именно пассажирским перевозкам (особенно в предместьях);
- дефицит земли по доступным для застройки новых терминалов ценам, и исходя из этого большие расстояния от центров городов;
- большое количество операторов, что усложняет любую новую инициативу.

Нельзя игнорировать также сильные стороны:

- возможность увеличения доли на рынке интерmodalных перевозок;
- недавно разработанная стратегия повышения качества услуг, которая может принести свои плоды.

Наконец, возможности:

- интерmodalные перевозки оказывают меньшее влияние на окружающую среду, нежели их основной соперник, автомобильные перевозки;
- рост железнодорожных перевозок с 1% на 2% выше поста ВВП в Испании;
- стоимость автомобильных перевозок значительно возрастет, при вступлении в силу европейских директив об интернационализации внешних затрат;
- затраты и стоимость автомобильных перевозок могут увеличиваться под влиянием увеличения зарплат;

- автомобильные перевозки подчинены растущему давлению по поводу защиты окружающей среды;
- Европа ищет альтернативы автомобильным дорогам;
- Либерализация и способность к взаимодействию железных дорог способствует усилению их конкурентоспособности;

Хотя работа терминалов должна быть усовершенствована посредством создания новых, а характеристика составов должна быть гармонизирована с остальными европейскими системами, проблема большого Испанского масштаба представляет собой дополнительное и долговременное препятствие.

Во **Франции** интермодальные автомобильно-железнодорожные перевозки перенесли возвращение к условиям 90-х годов. После периода определенного роста (удвоение уровня 1985 до 2000 гг.), сфера перевозок в настоящий момент находится в упадке, не смотря на утверждения чиновников о благоприятствовании интермодальным железнодорожным грузоперевозкам. В определенной мере, заметно расширяются речные перевозки. Доля интермодальных перевозок в национальных наземных перевозках достаточно скромна (сегодняшние of 3%, выраженные в тонна/км, против 4.5% в 1997), и, вероятно, уменьшится до 2% из-за проводимых в настоящее время реформ.

Проблемы интермодальных железнодорожных перевозок возникают из-за структуры перевозок (высок процент перевозок внутри страны близкие минимальному уровню конкурентоспособности по сравнению с автомобильными перевозками «от двери до двери»), отсутствие «катящихся шоссе» или контрейлерных систем (за исключением таковых для пересечения каналов), и неадекватные услуги морских портов по наземным контейнерным перевозкам. Как следствие этого, вопросам транзитных перевозок не уделяется достаточное внимание при управлении интермодальными перевозками. Требования, предъявляемые рынком, ставят в более выгодное положение автомобильных перевозчиков (например, для оказания услуг доставки небольших посылок не станут использовать железнодорожные перевозки тогда, как системы автомобильных перевозок покрывают сейчас территорию всей страны).

К этим специфическим проблемам можно добавить еще и обычные проблемы, свойственные железнодорожным перевозкам: зависимость от экономической ситуации и дефицита в промышленности, структурные ограничения; а также определенная инертность при организации работы железнодорожных компаний. Интермодальные перевозки вплоть до конца

90-х годов использовались как аспект регулирования рынка грузоперевозок в периоды устойчивого экономического роста. Субсидии, предоставляемые в этот период, вероятно, имели, благотворное влияние. Однако забастовки 2001 года подорвали уверенность перевозчиков, а также уменьшение поддержки государства, RFF, а также увеличение стоимости энергоносителей, привело к спаду отрасли.

**Рынок сегментирован на определенные маршруты.** Успех определенных маршрутов (Париж - Байонн) свидетельствует о возможности дальнейшего развития. Предпринимаемые попытки улучшить пунктуальность железнодорожных перевозок заслужили высокую оценку грузоотправителей. Проблема недостаточного технического оснащения инфраструктуры обработки грузов решается сооружением терминалов в Дургес, Бордо и Дижоне, тогда как в Марселе и Гавре предпринимаются попытки инвестирования. Северо-южная магистраль стала центральным грузовым маршрутом (перевозки между Прованс-Альпы-регион Кот д'Азур и Иль-де-Франс составили 50% внутреннего рынка Франции), хотя это маршрут, труднодоступные пункты которого должны быть ликвидированы. Что касается международных перевозок, наиболее важны перевозки из и в Италию. Надежность подвижных составов улучшается в связи с активным внедрением в эксплуатацию грузовых составов, универсальных и достаточно скоростных, что позволяет их применение и на маршрутах, чаще используемых пассажирским транспортом. Возникает следующий вопрос, как формировать команду машинистов, специализирующихся на перевозке грузов. Качество обслуживания теперь стало предметом особого внимания, количество поездов, прибывающих вовремя, составило 87% (также следует заметить, что многие операторы склонны переносить вину за свои собственные задержки на железнодорожные компании).

Однако количество и качество доступных грузовых маршрутов является недостаточным. Операторы, работающие на объектах инфраструктуры, RFF, объявили о предстоящем реформировании, что позволит улучшить обработку грузов. Также возник вопрос о том, правильно ли используется система, и возможно ли определить дополнительные возможности при изменении способа использования системы компанией SNCF.

В целом, интермодальные перевозки во Франции – это комплексная система связанных между собой операторов, которые длительное время отказывались воспринимать инновации и появление на рынке новых операторов. Это позволяет составить предварительное представление о рынке. Компания CNC, филиал SNCF, стала частью плана реноваций

железнодорожных грузовых перевозок, недавно принятого компанией, которая столкнулась с постоянным дефицитом на рынке. Она более строго определяет рынки и ликвидирует редко используемые терминалы, уменьшая тем самым количество агентов (14 ликвидаций за 6 месяцев), что создает определенный «скелет» системы из наиболее загруженных маршрутов.

Реализация плана систем hub-style, сосредоточенной вокруг “узловых точек” Иль-де-Франс, в Вильнев-Сент-Джорджес, был приостановлен из-за схемы линий point-to-point (созданной компанией Novatrans), в частности, для обслуживания портов. Грузоотправители могут принять предложенную модификацию при условии предоставления услуг на уровне ожидаемого ими качества.

**Публичные дотации интерmodalных перевозок** были перераспределены, а их объем существенно уменьшился: 95 млн. евро в 2001 году, 20 млн. – в 2004, и 16 млн. – в 2005. Теперь они предоставляются не железнодорожным компаниям осуществляющим перевозки (чтобы компенсировать дефицит связанный с интерmodalными перевозками), а специализированным операторам. Государство, в его весьма неоднозначной роли регулятора рынка и акционера, не выбрало четкой стратегии (между желанием развивать интерmodalные перевозки и либерализацией рынка, а также стабилизацией баланса SNCF). Возможно, что в некоторых случаях местные власти будут больше вовлечены в отрасль перевозок (как в случае с участием региона Норд-Пас да Калаис на терминале Дурже)

Остается вопросом, проведет ли SNCF деконцентрацию или, наоборот, станет предпринимать попытки выйти на международный рынок и осуществлять логистику (как в свое время сделала DB со своими филиалами Schenker and Railion). Произойдут ли в Европе изменения с появлением на рынке новых операторов и открытием сетей.

В **Греции**, как в остальной части Европы, основной проблемой информации об интерmodalных перевозках является построение статистических данных на основе modalной логики. Таким образом, можно отследить транспортные потоки вплоть до железнодорожных терминалов, однако информация о том, как осуществляется перевозка груза автомобильным транспортом до и после железнодорожной перевозки, практически отсутствует.

В Греции, территория страны не благоприятствует интермодальным внутренним перевозкам: расстояния по основным экономическим направлениям, Афины – Салоники, достаточно малы. Существует единственное железнодорожное сообщение между Салониками и Шопроном (Венгрия), осуществляемое ICF.

**Греческие интермодальные перевозки, по большей части, представляют собой морские перевозки.** Греческие судовладельцы владеют 18% мирового флота, но внутренних перевозок. Обслуживание островов судов типа Ро-Ро представляет собой лишь незначительную часть их деятельности. В любом случае, использование морских путей не является альтернативой для автомобильных перевозок в Греции; это просто продиктовано географическим положением.

Основным направлением интермодальных перевозок является **международная Адриатическая ось**, по которой ежегодно осуществляют перевозки около 350,000 грузовых автомобилей. До 2008 года будут предоставляться гранты на развитие интермодальных терминалов.

Относительно мер, которые могут быть предприняты, большее внимание следовало бы уделить автомобильным перевозкам в целях гармонизации европейских требований к максимальному весу перевозимых грузов. Также следовало бы определить подходящие для интермодальных перевозок рынки с целью концентрирования на них необходимых ресурсов. Наконец, использование поездов-челноков для перевозок, похоже, стало единственным способом обеспечения надежности перевозок, требуемой грузоотправителями.

**Италия** играет важную роль в организации автомобильно-железнодорожных перевозок в Европе. **Трансальпийские международные перевозки составляют около двух третей общего объема перевозок** – хотя они практически не осуществляются вне северной части страны.

Основным оператором железнодорожных перевозок является Trenitalia, результат реформирования FS, однако на рынке также появляются и частные компании: Ambroggio, Rail Traction Italy (обе учреждены немецкой Railion) и ERS, осуществляющая контейнерные перевозки (из Роттердама).

Наиболее активно используемым маршрутом для пересечения Альп является Луино (даже более чем Бреннер), Домодоссоло на данный

момент активно расширяется, Чиассо практически не развивается, в то время как Модана прибывает в упадке в связи с коммерческой неудачей Евротуннеля и снижением уровня перевозок между Италией и Францией. В общем, здесь в три раза больше съемных кузовов, чем морских контейнеров. Основными терминалами являются Падова, Верона, Бусто (частный терминал в Хупак), Новара (связанный с Лотсчберг) и Милан. В Милане находится пять терминалов, все они слишком малы, сегментированы и расположены в застроенной городской местности.

**Техническая эффективность комбинированных транспортировок**, как известно, зависит от ряда аспектов: интермодальное погрузочно-разгрузочное оборудование, железнодорожные грузовые дополнительные ветки, и железнодорожный терминал, осуществляющий связь с основной железнодорожной системой. В дополнение, стоит принимать во внимание различия в масштабах и, часто, их неадекватный размер.

Использование метода «катящееся шоссе», соединяющего Италию с Австрией было приостановлено после отмены Европейским союзом системы Ecorpoints. Более того, наиболее крупный европейский интермодальный оператор ICF в данный момент находится в процессе реструктуризации в связи со стратегической ошибкой при выборе системы организации типа hub and spoke вместо системы типа shuttle, которая является более предпочтительной и продуктивной.

В целом, интермодальные перевозки занимают достаточно серьезные позиции в Италии (в основном благодаря политике, проводимой Швейцарским правительством!) и могут развиваться и далее. Было принято принципиальное решение о предоставлении государственной помощи для дальнейшего развития отрасли, однако бюджетные средства так и не были выделены, что будет достаточно затруднительно.

Транспортная система Польши характеризуется расширением автомобильных перевозок за счет железнодорожных, включая и перевозки на большие расстояния. Железнодорожная отрасль ориентирована скорее на международные перевозки. Однако, в результате либерализации рынка в соответствии с требованиями ЕС и выходом на рынок новых операторов (особенно на «короткие линии»), после нескольких лет упадка железнодорожного транспорта снова можно увидеть развитие железнодорожных перевозок, исторически устоявшийся оператор РКР перевозит около двух третей общего объема перевозок.



В связи с этим, **интермодальные перевозки играют незначительную роль**. Относительно контейнерных перевозок (около 90% от общего количества, остальное разделено между съемными кузовами и прицепами), они составляют не более 4.5% перевозок из порта Гдыня и 2% внутренних перевозок. Тем не менее, наблюдается и определенный рост на направлениях с ЕС в связи с исчезновением барьеров на немецкой границе.

В дополнение к препятствиям для интермодальных перевозок, которые свойственны большинству стран, можно выделить определенные характеристики, которые свойственны именно Польше: изменение ширины рельсовой колеи на восточной границе страны, наличие рабочей силы, которую можно использовать для перевозок, что усиливает конкурентоспособность: продолжение использования в большем объеме сектора «собственных» автотранспортных средств, чем железной дороги.

В результате, большинство морских контейнеров в наземном сегменте перевозки перевозятся интермодально, а скорее перевозятся либо только автомобильным, либо только железнодорожным транспортом: поэтому контейнер играет скорее роль упаковки (что приводит к существенному уменьшению возможности хищения груза), нежели варианта интермодальной перевозки.

Немецкий порт Бремерхафен конкурирует с портом Гдыня в наземном обслуживании, осуществляемом Polzug (совместно РКР и DB). РКР столкнулась с определенными проблемами в связи с реформой, разделившей инфраструктуру на грузовые перевозки (прибыльные!) и междугородние и региональные пассажирские перевозки.

При всем этом, среднесрочные перспективы достаточно хороши. Производство готовой продукции увеличивается, тем самым растет объем и международных перевозок. Несомненно, польские транспортные компании находятся в переходном периоде, который для Польши является более длительным, чем для других стран-членов ЕС, что уменьшает возможности обеспечения грузопотока в ЕС, но явление конвергенции, похоже, уже вызвано.

Из 350 млн. тонн перевозимых в **Португалии**, 85% перевозится автомобильным транспортом, 12% - через порты и **только 3% железнодорожным транспортом**. Автомобильные перевозки на 96% являются внутренними, две трети остальных перевозок осуществляются с Испанией. Железнодорожные перевозки на 90% являются внутренними,

все остальные – с Испанией. В Испании органы государственной власти поддержали создание 25 логистических платформ, в то время как правительство Португалии не принимало участия в этом процессе иначе как в исследовательских работах. Существующие платформы были построены для собственного использования наиболее крупными дистрибуторами и железнодорожной компанией.

Недавнее событие могло изменить положение дел. Начал деятельность порт Синес с компанией PSA (Сингапур), осуществляющей международную складскую деятельность и обработку грузов. Не смотря на то, что он задуман как порт перевалки между основными межконтинентальными и фидерными маршрутами, он может также принимать грузы из других портов. Было подписано соглашение о железнодорожных перевозках пять дней в неделю по маршруту Лиссабон – Порто. Таким образом, работа системы португальских портов могла быть серьезно изменена.

Железнодорожные перевозки также развиваются. Груз, в основном, сосредоточен в пяти основных точках страны, с прямым сообщением между ними не менее двух раз в день. Однако до сих пор не известно, есть ли действительно необходимость в таком сервисе. Кроме того, проект, объединяющий автомобильных перевозчиков, железные дороги и экспедиторские компании, по созданию интермодального оператора в течении 4 лет ожидал согласования железнодорожных компаний.

Наконец, предпринимались попытки создать шоссе через море, соединяющее Великобританию и Северную Европу. Его стоимость (0.8 евро/км) остается выше стоимости автомобильных перевозок (0.7 евро/км), тогда как европейские правительства не желают субсидировать эту систему. Работа автомобильных перевозчиков находится на достаточно низком уровне (португальские производители утверждают, что находятся в упадке), тогда как отношение к нормативам труда является не достаточно серьезным, а транспортные пошлины низкими.

Исследованию интермодальных перевозок в **Великобритании**, как отмечают во французском комиссариате планирования, препятствует недостаток информации у администрации, хотя статистические данные по автомобильным сегментам интермодальных перевозок доступны и существует предложение собрать данные по морскому сегменту.

Великобритания является островом, и большинство грузов поступает в контейнерах, что может способствовать развитию интермодальных

перевозок. Туннель под Ла-Маншем также позволяет использовать эту технику для транспортного сообщения с континентом. Однако автомобильно-железнодорожные перевозки в Великобритании составляют лишь четверть железнодорожных перевозок, последние же составляют 8% грузовых перевозок в Великобритании: только **2% наземных грузовых перевозок в Великобритании являются интермодальными**. С 1998 перевозки грузов через Ла-Манш уменьшились вдвое. Соглашение между Евротуннелем и операторами не способствовало его развитию, а движение было нарушено на длительный период проблемой нелегальной миграции, в этой связи автомобильные перевозки остаются конкурентоспособными в обслуживании Франции, Германии и Италии. Однако в Великобритании предпринимаются меры к усовершенствованию сложившейся ситуации.

Перевозимые грузы – это, в основном, изделия лесоводства, химия и продукты питания. Чаще стали использовать интермодальные перевозки сети супермаркетов, которые увеличили долю интермодальных перевозок на 20% за последний год с целью повышения эффективности организации логистики. Следует заметить, что операторы интермодальных перевозок рекламируют свои услуги, концентрируя внимание не на цене, а на накоплении грузов, чего можно избежать при интермодальных перевозках.

Была разработана стратегическая грузовая железнодорожная система, связывающая 40 наиболее крупных промышленных городов. Предложения грузовых интермодальных перевозок на данный момент фрагментированы 20-ю основными терминалами, связанными только одним поездом в день в каждом направлении. Наблюдается недостаток логистических сооружений (складирование, склады хранения) по близости к интермодальным терминалам в некоторых городах, особенно поблизости Лондона, в Уэльсе, и на северо-востоке Англии, что создает препятствия для использования этого вида перевозок.

План новой линии, “Центральная железная дорога”, связывающей Ла-Манш и Ливерпуль на севере Англии с использованием старых маршрутов, которые в настоящий момент не используются, финансируемый участвующими в программе банками, не был поддержан министерством, либо по причине скептического отношения к досье, либо из-за опасений, что при успехе этой линии, она будет переплетена с пассажирскими перевозками, которые и так ослаблены скоплениями на линиях.

Основными операторами являются Freightliner, учрежденный компанией BR, и Intermodal Express (филиал EWS, специализирующейся на

перевозках навалочных грузов). Они предлагают услуги перевозок от терминала до терминала, тогда как другие, менее крупные, операторы – услуги доставки от двери до двери, сопровождаемые дополнительными логистическими операциями. В собственности Freightliner и Intermodal Express есть собственные терминалы, однако они используют терминалы и других операторов. Различные посреднические компании также участвуют в работе: компании сдают в аренду интермодальные единицы и железнодорожные терминалы операторам. Логистическая компания Tibbett & Britten осуществляет управление двумя терминалами, а Associated British Ports Group – тремя.

Правительство обнародовало программу модернизации системы грузоперевозок, включая терминалы, особенно на маршрутах между портами и крупными городскими центрами. Это необходимо и для расширения масштабов перевозок, и для ликвидации труднодоступных пунктов на Западно-восточных маршрутах: этот проект сейчас развивается. Недавние очистки на Северно-Южном маршруте незамедлительно принесли свои плоды, а также способствовали запуску нескольких дополнительных ежедневных поездов.

Органы, контролирующие сферу железнодорожных перевозок, приняли решение о субсидировании грузовых перевозок посредством уменьшения их стоимости. SRA (Strategic Rail Authority) может предоставить “грант на средства обслуживания грузов” (субсидии на интермодальное оборудование), грант предоставляется операторам в эквиваленте километража, пройденного транспортным средством. “Track access grant” субсидирует реформирование системы железнодорожных грузоперевозок. Наконец, “нейтральная схема дохода компании” является субсидией для операторов контейнерных перевозок, которая выплачивается партнерам транспортной цепочки, которая принимает на себя наибольший коммерческий риск. К принимаемым во внимание критериям относятся влияние на окружающую среду, дополнительные финансовые затраты и обслуживаемые пункты.

Для контролирующих органов перспективы развития интермодальных перевозок зависят от усовершенствования надежности (от дня А до дня Б) и уменьшения цен.

Недавние исследования прогнозируют удвоение уровня внутренних интермодальных перевозок через 10 лет. Этот аргумент был основан на всестороннем исследовании всех видов перевозок, в котором вызывают опасения перспективы роста автомобильных грузоперевозок, в связи с

возможным ростом цен (сегодня в Лондоне, а вскоре, возможно, и на иных маршрутах), недостаточным количеством работников автомобильного транспорта, требованиями директивы о нормировании труда и т.д..

Интермодальные перевозки в **Швеции** рассматриваются как альтернатива автомобильным перевозкам. На сегодняшний день **шведский модальный вариант является весьма нетипичным для Европы**, так как 90 миллиардов его тонно-километров распределены следующим образом: 22 % - железнодорожные перевозки, 36% - морские, 42 – автомобильные.

Интермодальные перевозки, морские (с многочисленными паромными) и железнодорожные, используются для обслуживания портов, наземных дальних маршрутов (протяженность страны с Севера на Юг составляет 2000 км) и для небольших морских бухт. Интермодальные перевозки составляют около 6% экспорта страны и 10% ее импорта. Кроме интермодальных перевозок, также развиты железнодорожные перевозки съемных кузовов, внедренные такими производителями как Ikea и Volvo. Грузы, перевозимые с помощью интермодальных технологий, - это преимущественно дорогостоящие грузы, не считая стали и бумаги, которые перевозятся в специальных ящиках.

Основными портами страны являются Готенбург, который обслуживает около 70% шведских контейнеров и паромный терминал, и Стокгольм, перевозки из которого осуществляются в основном через Балтийское море.

Интермодальные перевозки с привлечением железнодорожного транспорта, делятся следующим образом:

- 27% - грузовые автомобили;
- 22% - 20-ти футовые контейнеры;
- 18% - 40-ти футовые контейнеры;
- 17% - прицепы;
- и 16% - специализированные контейнеры

и в основном такие перевозки являются международными.

В контексте реформы железнодорожного транспорта, **государство отвечает за инфраструктуру**, в том числе и терминалы; операторы же несут ответственность за предоставление услуг. Последние распределяются, как и в других странах Европы, между:

- член группы UIRR, Rail Kombi, которая является филиалом Norwegian Cargo Net с миноритарным участием Swedish Green Cargo,

которая оказывает транспортные услуги автомобильным грузоперевозчикам от одной железнодорожной станции до другой. Ее годовой объем перевозок составляет около 45,000 TEU, и за последние 10 лет увеличился на 60%;

- филиал одного из старейших железнодорожных предприятий, Green Cargo, который оказывает грузоотправителям услуги по перевозке грузов от двери до двери;
- наконец, другие компании также внедряются в сферу интермодальных перевозок: ICE, Maersk и новые участники.

Государство финансирует технологические исследования и поддерживает форумы и исследовательские группы. Инновационная попытка использовать маленькие контейнеры потерпела коммерческое фиаско.

Перед специальной комиссией была поставлена задача разработать основные стратегические цели грузоперевозок, в соответствии со следующей формулой «эффективные перевозки и конкурентоспособная отрасль в рамках программы устойчивого развития. Недавно она внесла предложения, в основном разнообразные пошлины на использование инфраструктуры для благоприятствования использования интермодальных перевозок, но без формулирования четких целей и числовых тарифов. В результате, это окажет влияние на Интермодальные перевозочные единицы (упаковочная тара которых является очень тяжелой; их использование слишком жестко; тогда как контейнеры ISO не в полной мере соответствуют целям использования в автомобильных перевозках); на терминалы (в работу которых государство напрямую не вмешивается, для которых, однако, государством предусмотрены вспомогательные услуги с бюджетом около 100 млн. евро, на условиях их доступности для всех операторов); увеличение размеров (“двойное штабелирование” на линии между Финляндией и Польшей увеличит производительные мощности на 25%); и на продолжение исследований; усовершенствование логистики, усовершенствование технической работы двигателей, и на продвижение исследований топлива.

Комиссия также изучает препятствия для развития интермодальных перевозок, как технических, так организационных и правовых. Информационная система должна предоставлять лучшую связь между железными дорогами и другими видами транспорта; существует специальный план, нацеленный на то чтобы сделать этих перевозки более привлекательными.

Перспектива изменений интермодальных перевозок достаточно позитивна, с ежегодным увеличением в 8% паромных перевозок, интерес к которым постоянно проявляют грузоотправители. Но экспедиторы не хотят принимать риск взамен своей собственной системы. В Финляндии интермодальные перевозки обеспечивают внутреннее обслуживание паромов, которые соединяют ее с г. Любек. Контейнеры перевозятся транзитом в Россию автомобильным транспортом для того, чтобы сохранить контроль над ними!

Интермодальные перевозки в Швейцарии состоят, как минимум на 80%, из международных и транзитных перевозок, а особенно из транзита по Северо-Южному направлению (85% из общего количества). Интермодальные транзитные перевозки могут быть разделены следующим образом:

- 34% автомобильно-железнодорожные перевозки (из которых 4- это тип 'катящееся шоссе' или 'piggy back', которые поэтому играют весьма относительную роль);
- 30% обычные железнодорожные перевозки;
- 36% автомобильные перевозки.

Доля интермодальных перевозок в железнодорожных перевозках увеличилась вдвое с 1985 года с **20% до 40%**.

Швейцарская модель поддержки интермодальных перевозок, которая является весьма интенсивной, может быть разделена по временным критериям следующим образом:

- Краткосрочные, помощь предоставляется операторам перевозок через операторов железнодорожных перевозок: один вид помощи специально для железнодорожных перевозок системы 'piggy back', другой для уменьшения стоимости грузовых линий. В течение 10 лет, около 2.8 миллиардов швейцарских франков (1.8 миллиардов евро) планируется вложить на это направление;
- Налог на тяжеловесные грузовики сделал автомобильные перевозки более дорогостоящими и, как ожидается, цены повысятся и в 2005 году. Однако сбор RPLP ("покрытие затрат пропорционально расстоянию") не дал ожидаемого эффекта на модальном сегменте грузоперевозок: размер грузовиков был увеличен, а их количество уменьшено, что поглощает увеличение тарифа;
- На использование инфраструктуры;
- Среднесрочная помощь предоставляется на строительство терминалов (включая терминалы за границей, такой, как к примеру, в

Бусто в Италии), а также беспроцентные ссуды на приобретение подвижных составов;

- Долгосрочная помощь, на данный момент осуществляется строительство новых железнодорожных линий, с помощью которых будет существенно модифицирована транспортная система в целом. Линия Lofschberg будет введена в эксплуатацию в 2007 году, линия Гетард в 2014, капиталовложения в которые на данный момент составили порядка 10 миллиардов франков. В дополнение, увеличивается количество перевозок через Симплон, в связи с усовершенствованием конфигурации железнодорожного полотна.

Среди операторов автомобильно-железнодорожных перевозок, CFF Cargo представляет 90% рынка, однако BLS, союзник Railion, теперь будет использовать собственные локомотивы. Стратегической целью CFF является усиление маршрута Италия-Германия путем создания специальных компаний, сотрудничающих с другими партнерскими компаниями, а также путем сооружения универсальных локомотивов. Что касается внутренних перевозок, тут развивается использование съемных кузовов, которые обрабатываются горизонтально (уже используется около 400). Компания Нирас (большинство частных акционеров связаны с CFF) интенсивно увеличивает свою долю в перевозках (+11% в 2003), а также ежедневно использует около 80 поездов на европейском Северно-Южном маршруте. В частности, она направляет 30 поездов ежедневно в центр в Бусто.

Также был отмечен выход на рынок новых операторов, но в небольших масштабах. Наконец, ICF столкнулась с некоторыми проблемами, как в Швейцарии, так и за ее пределами. Также отмечается некоторое нежелание предоставлять информацию, что не помогает в осуществлении анализа.

Среди изменений в будущем следует отметить, что **надежность услуг должна быть повышена** (более половины поездов прибывают с более чем получасовым опозданием). Можно выделить основные причины: ограниченная вместимость многих железнодорожных вагонов, недостаток локомотивов (уже размещены заказы), насыщенность итальянских терминалов (новые терминалы только сооружаются). **Что касается затрат**, о них мало что известно!

До сих пор энергетическая политика Швейцарии имела достаточно незначительный эффект. Тем не менее, **интермодальные перевозки**



**развивались параллельно с автомобильными перевозками, не занимая больших позиций на рынке.**

Недавно составленный прогноз до 2030 года предусматривает большее развитие железнодорожных перевозок, нежели автомобильных (доля железнодорожных перевозок увеличится с 40 до 46%), однако он не определяет конкретных данных относительно интермодальных перевозок. Такой результат мог бы стать следствием активной политики ориентированной на следующие направления:

- Концентрация на основных маршрутах (использование больших и полностью загруженных поездов, неиспользование труднодоступных автомобильных пунктов и удовлетворение требований охраны окружающей среды и близко проживающего населения);
- Сокращение стоимости грузовых линий путем субсидирования операторов, или строительством и содержанием инфраструктуры органами управления железной дороги;
- Освобождение тяжеловесных грузовых автомобилей от уплаты сбора RPLP, при условии осуществления интермодальных перевозок;
- Предоставление ссуд на строительство терминалов;
- Ограничение ночных автомобильных грузоперевозок (на данный момент запрещено осуществление перевозок с 22 часов до 5 часов)
- Убеждение государственной власти в необходимости участия в стратегии (30% средств, полученных от RPLP, предназначены для кантонов). Следует обратить внимание на то, что дорожные пошлины, таким образом, будут являться средством развития видов перевозок, являющихся альтернативными автомобильным перевозкам.

**Сложившаяся ситуация и динамика интермодальных перевозок в Европе носят весьма противоречивый характер.** Страны и операторы, переживающие рост перевозок, находятся рядом с теми, которые переживают упадок. Правительства, осуществляющие инвестирование в инфраструктуру и новые мощности, соседствуют с теми, которые провозглашают желание увидеть изменение баланса между перевозками, при этом уменьшают финансовую помощь и наблюдают упадок интермодальных перевозок.

Эти комментарии также обращены и к Европейской комиссии, чьи средства также не всегда на желаемом уровне. Однако ее роль – лишь

финансирование, а продвижение, стандартизация и способность к взаимодействию показывают **важность организационных и технических факторов**, наряду с **бюджетными и регуляторными**. Сравнительный анализ (“бенчмаркинг”) и распространение удачной практики приносит положительный эффект, и это исследование, проведенное OPSTE, также положительно влияет на этот процесс.

Из этой контрастной картины можно сделать вывод, что интермодальные перевозки являются лишь **одним специфическим ответом** среди многих других на вопрос о будущем перевозок, который встал как перед правительствами, так и перед операторами. Интермодальные перевозки, независимо от того, основаны ли они на совмещении автомобильного и морского сегмента, или железнодорожных перевозок, или перевозок с использованием водных путей, не могут быть применены при любых обстоятельствах в любом месте. С другой стороны, поощрение должно концентрироваться на тех случаях, где демонстрируются их техническая и коммерческая эффективность, социально-экономическая, или хотя бы финансовая выгода.

Интермодальные перевозки эффективны при перевозках **на большие расстояния** с при полной загрузке. На данный момент уже отказываются от достаточно соблазнительной идеи, сформулированной по смыслу системы “hub and spoke”, направлять небольшие грузопотоки транзитом через единый сортировочный пункт. При помощи “промышленных” поездов-челноков, которые совмещают производительность и качество услуги (при условии, что они обладают собственными соответствующими подъездными путями), благодаря чему автомобильно-железнодорожные перевозки могут развиваться в наше время.

Может ли развитие интермодальных перевозок осуществляться без **политической поддержки** государственной власти? Политическая поддержка при появлении на рынке новой услуги неизбежно необходима в течение всего периода ознакомления с таковой. Однако не всякая помощь приобретает денежное выражение, **так же как и не имеет бюджетного воздействия**. К примеру, запрет эксплуатации тяжеловесных грузовых автомобилей в ночное время ничего не стоит бюджету, как федеральному, так и бюджетам кантонов, а влияет только модальные грузоперевозки. Аналогичная ситуация с прежней австрийской системой “escopoints”. Наоборот, некоторые механизмы, не имеющие бюджетной подосновы, были достаточно не выгодными для интермодальных перевозок: в связи с расширением ЕС до 10 новых государств-членов. При проведении либерализации рынка автомобильных грузоперевозок без одновременной

гармонизации конкурентных условий, возможно определенное влияние на ценообразование (что беспокоит французские профессиональные организации автомобильных перевозчиков), и тем самым будет сужена сфера конкурентоспособности интермодальных перевозок.

Конструкция, доступ и инфраструктура тарифной политики, фискальная политика, нормирование труда, техническая стандартизация и возможность взаимодействия, регулирование выбросов, шумов и прочих источников вреда: государство использует **обширный диапазон инструментов** в целях оказания влияния на развитие интермодальных перевозок с учетом всего своеобразия каждого конкретного вида перевозки.

## **ANNEX 2: Стандартные условия (1992) использования МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОНОСАМЕНТА FIATA**

### Определения

- "Экспедитор грузов" означает Оператора Мультимодальной Перевозки, который выдает FBL, назван в своем лице и принимает на себя ответственность за выполнение контракта на мультимодальную перевозку в качестве перевозчика.
- "Коммерсант" означает и включает Экспортера, Грузоотправителя, Грузополучателя, Держателя данного FBL, Получателя и Владельца Грузов.
- "Грузоотправитель" означает лицо, которое заключает контракт на мультимодальную перевозку с Экспедитором Грузов.
- "Грузополучатель" означает лицо, уполномоченное получить грузы от Экспедитора Грузов.
- "Принято к перевозке" означает, что грузы были переданы Экспедитору Грузов и приняты им для перевозки в месте передачи, подтвержденном настоящим FBL.
- "Груз" означает любую собственность, включая живых животных, а также контейнеры, паллеты или подобные изделия, предназначенные для транспортировки и упаковки, не поставляемые Экспедитором Грузов, независимо от того, должна ли такая собственность быть перевезена или перевозится на палубе или под ней.

### 1. Применимость

Несмотря на заголовок "Мультимодальный Транспортный Коносамент FIATA (FBL)", эти условия применяются также, если используется только один вид транспорта.

### 2. Выдача настоящего FBL

#### 1. Выдавая настоящий FBL Экспедитор Грузов

- a. берет на себя обязательство выполнить и/или от своего собственного имени обеспечить выполнение перевозки в целом от места, в котором грузы были приняты к перевозке (место передачи, подтвержденное настоящим FBL), до места доставки, указанного в настоящем FBL;
- b. принимает на себя ответственность, как определено в настоящих условиях.

#### 2. При соблюдении условий настоящего FBL, Экспедитор Грузов несет ответственность за действия или бездействие его служащих или агентов, действующих в пределах своих служебных обязанностей, или любого другого лица,

услугами которого он пользуется для выполнения контракта, подтвержденного настоящим FBL, как если бы такие действия или бездействия были его собственными.

### 3. Обращаемость и право собственности на грузы

1. Настоящий FBL выдан в оборотной форме, если нет отметки "non negotiable". Он устанавливает право собственности на грузы, и держатель путем индоссирования настоящего FBL, уполномочивается получить или передать грузы, в нем упомянутые.
2. Информация в настоящем FBL подтверждает принятие грузов к перевозке Экспедитором Грузов при отсутствии доказательств противного рода (*prima facie*), как описывается в такой информации, если нет противоположных указаний, то есть не впечатаны в текст или не наложены на FBL фразы «взвешено, погружено и посчитано грузоотправителем», «контейнер упакован грузоотправителем» или подобные определения. Тем не менее, доказательства противоположного не допускаются, если FBL был передан для надлежащего рассмотрения грузополучателю, добросовестно ссылающемуся на него и действующему в соответствии с ним.

### 4. Опасные грузы и возмещение ущерба

1. Коммерсант должен соблюдать правила, которые являются обязательными по национальному законодательству или в силу Международной Конвенции, относящиеся к перевозке грузов, опасных по своей природе, и в любом случае должен информировать Экспедитора Грузов письменно о точной природе опасности, до того, как опасные грузы будут приняты к перевозке Экспедитором Грузов, а также указать ему, если это необходимо меры предосторожности, которые необходимо принять.
2. Если Коммерсант не предоставил подобную информацию, и Экспедитор Грузов не знает об опасной природе груза и о необходимости принятия мер предосторожности, и если в любое время груз будет признан опасным для жизни или собственности, он может быть в любом месте выгружен, уничтожен или обезврежен – по обстоятельствам – без компенсации. Коммерсант должен возместить ущерб Экспедитору Грузов в отношении всех утрат, повреждений, ответственности или расходов, возникших в связи с принятием такого груза к перевозке или его перевозкой или любыми услугами, сопутствующими ей.
3. Бремя доказательства того, что Экспедитор Грузов знал точную природу опасности, заключающейся в перевозке названных грузов, лежит на Коммерсанте.

4. Если какой-либо груз стал представлять опасность для жизни или собственности, он может таким же образом быть выгружен, снят на берег в любом месте, уничтожен или обезврежен. Если такая опасность не явилась следствием вины или небрежности Экспедитора Грузов, он не несет ответственности, и Коммерсант должен возместить его ущерб в отношении всех утрат, повреждений, ответственности или расходов, возникших в связи с этим.
5. Описание грузов, упаковка, предоставляемая Коммерсантом и Инспекция
  1. Считается, что Грузоотправитель гарантирует Экспедитору Грузов на момент принятия грузов к перевозке точность всей подробной информации, относящейся к общей природе грузов, их марке, числу, весу, объему и количеству, а также к опасному характеру грузов, если таковой имеется, предоставленной им или от его имени для включения в FBL.  
Грузоотправитель возместит ущерб Экспедитору Грузов по всем утратам, повреждениям или расходам, вытекающим из неточности или неадекватности такой подробной информации.  
Грузоотправитель несет ответственность, даже если FBL был им передан.  
Право Экспедитора Грузов на такое возмещение ущерба ни коим образом не ограничивает его ответственность по настоящему FBL по отношению к другим лицам, помимо Грузоотправителя.
  2. Экспедитор Грузов не несет ответственности за любую утрату, повреждение или расходы, вызванные недоброкачественной или недостаточной упаковкой грузов, а также не адекватную погрузку и упаковку в контейнеры или другие транспортные единицы, если такая погрузка или упаковка были выполнены Коммерсантом или от его имени третьим лицом, отличным от Экспедитора Грузов, за неисправность или непригодность контейнеров или других транспортных единиц, предоставленных Коммерсантом, а в случае, если они поставлены Экспедитором Грузов – если неисправность или непригодность контейнера или другого транспортного средства была выявлена Коммерсантом при надлежащем осмотре. Коммерсант возместит ущерб Экспедитору Грузов по всем утратам, повреждениям, ответственности и расходам, причиненным таким образом.
6. Ответственность Экспедитора Грузов
  1. Ответственность Экспедитора Грузов за грузы по настоящим условиям охватывает период с момента

принятия грузов к перевозке Экспедитором Грузов до момента их доставки.

2. Экспедитор Грузов несет ответственность за утрату, или повреждение грузов, а также за просрочку доставки, если событие, вызвавшее утрату, повреждение или просрочку доставки, имело место в то время, когда грузы были приняты к перевозке, как определено в статье 2.1.а, если только Экспедитор Грузов не докажет, что такая утрата, повреждение или просрочка не были вызваны или им не способствовали вина или небрежность его собственная, его служащих или агентов, или же других лиц, как указано в статье 2.2. Однако, Экспедитор Грузов несет ответственность за утраты в следствие просрочки доставки, только если Грузоотправитель сделал заявление о заинтересованности в своевременной доставке, которое было принято Экспедитором Грузов и зафиксировано в настоящем FBL.
3. Время прибытия Экспедитором Грузов не гарантируется. Однако, просрочка доставки имеет место, если грузы не были доставлены в течение специально оговоренного времени, или при отсутствии такой договоренности – в течение времени, которое разумно требуется добросовестному Экспедитору грузов, с учетом обстоятельств дела.
4. Если грузы не будут доставлены в течение девяти календарных дней после такой даты доставки, как определено в статье 6.3., заявитель может, при отсутствии доказательств противного, считать грузы утраченными.
5. Если Экспедитор Грузов устанавливает, что при обстоятельствах дела утрата или повреждение могут быть отнесены к одной или нескольким причинам или событиям, определенным в пунктах а-е настоящей статьи, то считается, что они вызваны:
  - a. действиями или бездействием Коммерсанта или лица, отличного от Экспедитора Грузов, действующего от имени Коммерсанта или того, от кого Экспедитор Грузов принимает грузы к перевозке;
  - b. недостаточностью или нарушением условий упаковки или маркировки и/или нумерации;
  - c. перемещением, погрузкой, укладкой или выгрузкой грузов Коммерсантом или другим лицом, действующим от имени Коммерсанта;
  - d. внутренними пороками грузов;

- е. забастовкой, локаутом, прекращением или ограничением работы.

при условии, однако, что заявитель всегда будет иметь право доказать, что утрата или повреждение фактически не были вызваны полностью или частично одной или несколькими такими причинами или событиями.

- 6. Запрет на перевозку морем или по внутренним водным путям

Несмотря на положения статей 6.2., 6.3. и 6.4. Экспедитор Грузов не несет ответственности за утрату, повреждение или просрочку доставки при перевозке грузов морем или внутренними водными путями, если такая утрата, повреждение или просрочка во время такой перевозки были вызваны:

- а. действиями, бездействием или упущениями капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном,
- б. пожаром, если только он фактически не вызван по вине или с ведома перевозчика, при условии, однако, что если утрата или повреждение явились результатом непригодности судна к плаванию, Экспедитор Грузов всегда может доказать, что для подготовки судна к плаванию перед началом перевозки им была приложена должная забота.

#### 7. Оговорки «Парамаунт»

- 1. Эти условия будут иметь силу только, если они не противоречат обязательным положениям Международных Конвенций или национального законодательства, применяемых к контракту, подтвержденному настоящим FBL.
- 2. Гаагские Правила, содержащиеся в международной конвенции по унифицированию отдельных правил, относящихся к коносаментам, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, или в тех странах, где уже вступили в силу Гаагские-Виссиги правила, содержащиеся в Протоколе, подписанном в Брюсселе 23 февраля 1968 года, как предписано в Стране Отправки, применяются ко всем перевозкам грузов морем, а также к перевозкам грузов внутренними водными путями, и такие положения применяются ко всем грузам, погруженным на палубе или под ней.
- 3. Закон о Морских Грузовых Перевозках в Соединенных Штатах Америки (COGSA) применяется для морской грузовой перевозки, как на палубе, так и под ней, если они в обязательном порядке применяются к настоящему FBL



или могут быть применены, но для грузов, перевозимых на палубе в соответствии с положениями настоящего FBL.

#### 8. Ограничение ответственности Экспедитора Грузов

1. Определение размеров компенсации за утрату или повреждение грузов осуществляется, основываясь на стоимости таких грузов в месте и во время, когда они были доставлены грузополучателю или в месте и во время когда, в соответствии с настоящим FBL, они должны были быть таким образом доставлены.
2. Стоимость грузов определяется в соответствии с текущей биржевой ценой товара или, если таковой цены нет – в соответствии с рыночной ценой или, если таких цен нет – путем соотнесения с обычной стоимостью грузов того же наименования и качества.
3. За исключением положений статей 8.4.-8.9., Экспедитор Грузов ни в коем случае не несет или не станет нести ответственности за любую утрату или повреждение грузов в сумме, превышающей эквивалент 666.67 SDR за место или единицу или 2 SDR за килограмм веса брутто утраченных или поврежденных грузов, с учетом того, какая из сумм выше, если только природа и стоимость грузов не были объявлены Грузоотправителем и приняты Экспедитором Грузов до принятия грузов к перевозке, - или же в случае оплаты фрахта «ad valorem», - и такая стоимость внесена им в FBL. В этом случае эта объявленная стоимость и составит предел ответственности.
4. Если контейнер, паллет или подобное транспортировочное изделие загружено более, чем одним местом или единицей, места или другие грузовые единицы, перечисленные в FBL как упакованные в такое транспортировочное изделие, считаются местами или грузовыми единицами. За исключением вышеуказанного, такое транспортировочное изделие считается местом или единицей.
5. Несмотря на вышеупомянутые положения, если комбинированная перевозка не включает в соответствии с контрактом на перевозку грузов морем или внутренними водными путями, ответственность Экспедитора Грузов ограничивается суммой, не превышающей 8.33 SDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.
6.
  - a. Если утрата или повреждение грузов произошли на отдельном этапе мультимодальной перевозки, по отношению к которому применяемые международные конвенции или обязательное законодательство предусматривают другой предел

ответственности, как если бы на отдельный этап перевозки был заключен отдельный контракт, то предел ответственности Экспедитора Грузов за такую утрату или повреждение определяется с учетом положений такой конвенции или обязательного законодательства.

- b. Если природа и стоимость грузов не были объявлены Коммерсантом и не внесены в настоящий FBL, а также если не был уплачен фрахт «ad valorem», ответственность Экспедитора Грузов по COGSA, в случае его применения, не превышает 500 долларов США за место или, в случае, если грузы не отгружаются в виде места, - за обычную грузовую единицу.
7. Если Экспедитор Грузов несет ответственность в отношении утраты вследствие просрочки доставки или косвенной утраты или повреждения, отличных от утраты или повреждения грузов, ответственность Экспедитора Грузов ограничивается суммой, не превышающей эквивалента двойного фрахта по мультимодальному контракту на мультимодальную перевозку по настоящему FBL.
8. Совокупная ответственность Экспедитора Грузов не должна превышать пределы ответственности за полную утрату грузов.
9. Экспедитор Грузов не имеет права воспользоваться ограничением ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или просрочка доставки явились следствием действий или упущений лично Экспедитора Грузов, совершенных с намерением нанести такую утрату, повреждение или просрочку, или же по грубой неосторожности и с сознанием возможного причинения такой утраты, повреждения или просрочки.
9. Применимость к искам, основанным на деликте  
Настоящие условия применяются по всем претензиями против Экспедитора Грузов, относящимся к выполнению контракта, подтвержденного настоящим FBL, независимо основывается ли претензия на контракте или на деликте.
10. Ответственность Служащих и других Лиц
  1. Настоящие условия применяются, когда претензии, связанные с выполнением контракта, подтвержденного настоящим FBL, выдвигаются против служащего, агента или другого лица (включая любого независимого подрядчика), чьи услуги были использованы для выполнения контракта, независимо от того, основываются ли такие претензии на контракте или на деликте, а совокупная ответственность Экспедитора Грузов и таких

служащих, агентов или других лиц не должны превышать пределов, указанных в статье 8.

2. Заключая настоящий контракт, как подтверждено настоящим FBL, Экспедитор Грузов в понимании настоящих положений действует не только от своего собственного имени, но и как агент или поверенный таких лиц, и такие лица в настоящем понимании являются или считаются сторонами настоящего контракта.
3. Однако, если доказано, что утрата или повреждение явились результатом действий или упущений лично таких лиц, указанных в статье 10.1., совершенных с намерением нанести повреждение, или же по грубой неосторожности и с сознанием возможного причинения повреждения, то такое лицо не имеет права воспользоваться ограничением ответственности, предусмотренным в статье 8.
4. Совокупность сумм, подлежащих взысканию с Экспедитора Грузов и с лиц, указанных в статьях 2.2. и 10.1., не должна превышать пределы, предусмотренные настоящими условиями.

#### 11. Методика и маршрут перевозки

Без уведомления Коммерсанта Экспедитор Грузов может перевозить грузы на палубе или под ней и выбирать или заменять средства, маршрут и процедуры, которым необходимо следовать при обработке, укладке, хранении и перевозки грузов.

#### 12. Доставка

1. Грузы считаются доставленными, когда они переданы или помещены на склад Грузополучателя или его агента в соответствии с настоящим FBL, или же когда грузы были переданы органу власти или другой стороне, которой грузы должны быть переданы согласно законодательства или норм, применяемых в месте доставки, или же в такое другое место, по поводу которого Экспедитор Грузов имеет право потребовать от Коммерсанта принять поставку.
2. Экспедитор Грузов имеет также право хранить грузы на складе исключительно на риск Коммерсанта; ответственность Экспедитора Грузов прекращается, а стоимость такого складирования должна быть оплачена Коммерсантом Экспедитору Грузов по первому требованию.
3. Если в любое время на перевозку по настоящему FBL влияют или могут повлиять препятствия или риск любого рода (включая состояние грузов), не являющиеся результатом вины или небрежности Экспедитора Грузов или лиц, указанных в статье 2.2., и которых нельзя избежать, предпринимая надлежащие попытки, Экспедитор

Грузов может:

Отказаться от перевозки грузов по настоящему FBL и, когда это разумно возможно, поместить грузы или их часть в распоряжение Коммерсанта в месте, которое Экспедитор Грузов посчитает безопасным и подходящим, после чего доставка будет считаться выполненной, а ответственность Экспедитора Грузов в отношении таких грузов прекращается.

В любом случае, Экспедитор Грузов имеет право на получение полного фрахта по настоящему FBL, а Коммерсант должен оплатить дополнительные расходы, вытекающие из вышеуказанных обстоятельств.

### 13. Фрахт и Расходы

1. Фрахт должен быть оплачен наличными без каких-либо скидок или отсрочек за счет любых исков, встречных исков или зачетов требований, как оплаченных предварительно, так и оплачиваемых в месте назначения. Считается, что Экспедитор Грузов заработал фрахт в момент, когда грузы были приняты к перевозке, и он ни в коем случае не должен возвращаться.
2. Фрахт и все другие суммы, упомянутые в настоящем FBL, должны быть уплачены в валюте, названной в настоящем FBL, или по выбору Экспедитора Грузов - в валюте страны отправки или назначения по текущему наивысшему обменному курсу для предъявительских векселей для фрахта, оплаченного предварительно – на день отправки, а для фрахта, оплачиваемого в месте назначения – на день, когда Коммерсант уведомлен о прибытии грузов или на день отзыва деливери-ордера, в зависимости от того, какая ставка будет выше, или же по выбору Экспедитора Грузов – на дату настоящего FBL.
3. Все пошлины, налоги и сборы или другие расходы в связи с грузами, должны быть оплачены Коммерсантом. Если Экспедитором Грузов предоставляется оборудование, Коммерсант должен оплатить весь демаредж и расходы, не вызванные виной или небрежностью Экспедитора Грузов.
4. Коммерсант должен возместить Экспедитору Грузов пропорционально сумме фрахта все расходы, связанные с отклонением, просрочкой или любым другим увеличением расходов любого происхождения, вызванные войной, военными действиями, эпидемиями, забастовками, правительственными распоряжениями или обстоятельствами непреодолимой силы.
5. Коммерсант гарантирует правильность декларации содержимого страховки, веса, размеров или стоимости грузов, но Экспедитор Грузов может осмотреть содержимое и проверить вес, размеры и стоимость. Если

при таком осмотре выявляется, что декларация неправильна, договорено, что несмотря на то, что в настоящем FBL были установлены другие суммы в качестве фрахта, подлежащего оплате, Экспедитору Грузов должна быть уплачена в счет возмещения убытков на затраты по инспектированию и потери по фрахту по другим грузам сумма, эквивалентная пятикратной разнице между правильной цифрой и начисленным фрахтом или двойной сумме уточненного фрахта, уменьшенной на выставленный к оплате фрахт, в зависимости от того, какая из сумм меньше.

6. Несмотря на получение Экспедитором Грузов инструкций относительно взимания фрахта, сборов и других выплат от других лиц в связи с перевозкой по настоящему FBL, Коммерсант продолжает нести ответственность за такие суммы по получении доказательства требования и неполучения оплаты по какой бы то ни было причине.

#### 14. Залоговое право

Экспедитор Грузов имеет право взять в залог грузы и документы, относящиеся к ним, под любую сумму, причитающуюся в любое время Экспедитору Грузов от Коммерсанта, включая плату за хранение и расходы, связанные с ее взысканием, и может принудительно применить такое залоговое право любым разумным способом, который он посчитает уместным.

#### 15. Общая авария

Коммерсант возместит убытки Экспедитору Грузов в отношении претензий по Общей аварии, которые могут быть ему предъявлены, и предоставит такое обеспечение, которое может потребоваться Экспедитору Грузов в этой связи.

#### 16. Уведомление (нотис)

1. Когда грузы доставлены грузополучателю в соответствии со статьей 12, такая передача является доказательством *prima facie* доставки грузов Экспедитором Грузов, как описано в настоящем FBL, если только грузополучателем не подается письменное уведомление Экспедитору Грузов об утрате или повреждении грузов, с указанием общей природы такой утраты или повреждения.
2. Если утрата или повреждение не явные, принимается такое же доказательство *prima facie*, если письменное уведомление не поступило в течение 6 календарных дней со дня, когда грузы были доставлены грузополучателю в соответствии со статьей 12.

#### 17. Срок давности

Экспедитор Грузов, если только специально не оговорено другое, освобождается от всякой ответственности по настоящим условиям, если иск не подан в течение 9 месяцев после доставки грузов или от даты, когда грузы должны были быть доставлены, или от даты,



когда в соответствии со статьей 6.4. недоставка грузов дает грузополучателю право считать грузы утраченными.

18. Частичная недействительность  
Если какая-либо статья или ее часть признаются недействительными, действие настоящего FBL и остальных статей или их части не прекращается.

19. Юрисдикция и применяемое законодательство  
Иск против Экспедитора Грузов может быть возбужден только в месте нахождения предприятия Экспедитора Грузов, как указано на обороте настоящего FBL, и рассматриваться в соответствии с законодательством страны такого местонахождения.

Логотип ICC обозначает, что этот документ был одобрен ICC в соответствии с Правилами UNCTAD/ICC для Мультиmodalных Перевозочных Документов. Логотип ICC не подразумевает ни индоссамент ICC данного документа и ни в коем случае не делает ICC стороной любых возможных судебных исков, являющихся результатом использования данного документа.

FBL Cover Page

Compteur		 <b>FBL</b> NEGOTIABLE DATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING <small>ISSUED SUBJECT TO UNIFORMEDOC Rules for          Multimodal Transport Documents, ICC Publication 600</small>			
Contracted to order of					
Party address					
Place of receipt		Place of receipt			
Place of delivery		Place of delivery			
Number and kind of packages		Gross weight of goods		Gross weight	
Description of goods		Description of goods			
<p>According to the declaration of the consignee</p>					
Declaration of receipt of the goods in transit (Article 5.2.2)		Declared value for all relevant cargo interests & the declaration of the consignee (Article 7.2.2)			
<p>The goods are transported, are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions of Carriage</p> <p>Subject to charge, to ascertain goods order and conditions, unless otherwise stated herein, at the place of receipt for transport and delivery by multimodal transport. One of these Multimodal Transport Bills of Lading shall be surrendered only in exchange for the goods, in witness whereof the signed Multimodal Transport Bill of Lading and other bills (as specified in the number stated below) shall be so surrendered by the consignee to the carrier.</p>					
Freight amount		Freight payable at		Place and date of issue	
<small>Freight payable through the undersigned          (see clause 1.1.2.2) unless according to otherwise stated</small>		Number of Original Bills		Name and signature	
<small>For delivery of goods these apply to:</small>					

FCT Cover Page

Supplier or Forwarder's Principal		 <b>FIATA FCT</b> No. <input type="text"/> <input type="text"/> <b>Forwarders Certificate of Transport</b> <b>ORIGINAL</b>	
Consigned to order of		Form No.	
Party address			
Commodity	Quantity		
Destination			
Mark and number	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight
 <b>specimen</b>			
according to the declaration of the consignor			
<p>The goods and instructions are accepted and dealt with in strict accordance with the General Conditions printed overleaf.</p> <p>Acceptance of this document on the inclusion of signs and by the above acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the existing conventions unless overruled, except where the latter conflict with conditions 1-5 below.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>The undersigned are authorized to enter into contracts with carriers and others involved in the execution of the transport subject to the latter's usual terms and conditions.</li> <li>The undersigned do not act as Carriers but as Forwarders. In consequence they are only responsible for the careful selection of their parties, instructed by their subject to the conditions of Clause 3 hereunder.</li> <li>The undersigned are responsible for delivery of the goods to the holder of this document through the intermediaries of a delivery agent of their choice. They are not responsible for acts or omissions of Carriers involved in the execution of the transport or of other third parties. The undersigned Forwarders will, on request, assign their rights and claims against Carriers and other parties.</li> <li>Insurances of the goods will only be effected upon express instructions in writing.</li> <li>Deliveries and/or other necessary circumstances which the undersigned is obliged to arrange for deliveries from the enclosed work and/or in receipt of transport.</li> <li>Carriers and/or other necessary circumstances and charges are for the account of the goods.</li> </ol>			
Insurances through the intermediary of the undersigned Forwarders		<input type="checkbox"/> Not covered <input type="checkbox"/> Covered according to the attached Insurance Policy/Certificate	
All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts of the place of issue. For delivery of the goods please apply to:		By, the Undersigned Forwarders in accordance with the conditions of our Protocol, have taken charge of the abovespecified goods in good and sound condition at for dispatch and delivery as stated above or order appended herewith of the document properly endorsed. In witness whereof the Undersigned Forwarders have signed originals of this FCT document, all of this date and date. When one of these has been accomplished, the others are hereby void and useless.	
Freight and charges prepaid by:		Place and date of issue	
Please for account of goods, land or rail first.		Name and signature	



FWB Cover Page

Description		 <b>FWB</b> NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL <small>Issued subject to INCOTERMS 2000 Rules for          Multimodal Transport Documents ICC Publication 400</small>			
Consignee to					
Party address					
Place of receipt					
Place of loading					
Place of delivery					
Mark and number	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement	
					
According to the declaration of the consignee					
Declaration of interest of the consignee in timely delivery (Clause 7.2) <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> No		Transfer of right of control to consignee (Clause 4) <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> No		Consignee value for an action suit according to the declaration of the consignee (Clause 8, article 1) <input type="text"/>	
The goods and documents shall remain at the consignee's risk and subject to the Standard Conditions printed hereon.					
Ships in charge to transport goods under and conditions, unless otherwise indicated, at the place of receipt for transport and delivery to the consignee as mentioned above.					
Freight amount		Freight payable at		Place and date of issue	
<input type="checkbox"/> Freight insurance through the carrier's agent <input type="checkbox"/> Freight insurance through the consignee's agent		<input type="checkbox"/> Freight payable at destination according to attached Policy		Stamp and signature	
For delivery of goods please apply to:					



Multiwaybill 95

Code Name: "MULTIWAYBILL"  
Consignor

MT Doc. No.



Reference No.

Consignee (not to order)

**MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL**  
Issued by The Baltic and International Maritime Council  
(BIMCO), subject to the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal  
Transport Documents (ICC Publication No. 481) and to  
the CMI Uniform Rules for Sea Waybills.  
Issued 1995

Notify party/address

Draft Copy

Place of receipt

Ocean Vessel

Port of loading

Port of discharge

Place of delivery

Marks and Nos.

Quantity and description of goods

Gross weight, kg, Measurement, m<sup>3</sup>

Draft Copy

Particulars above declared by Consignor

Freight and charges

RECEIVED the goods in apparent good order and condition, as far as they can be ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.

The MTO, in accordance with article 1 of the provisions contained in the MT, accepts liability for loss, damage, delay or destruction of or to the goods or to any part thereof, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and except responsibility for such transport and such services.

The Consignor declares a valid title transfer of control of the cargo to the Carrier, the exercise of such title to be noted on this MT. Receipt and to be made in order than the receipt of the cargo by the Carrier.

Consignor's declared value of ....

Freight payable at

Place and date of issue

subject to payment of above extra charge.

Signed for the Multimodal Transport Operator (MTO) as Carrier

Note:

The transit bill of lading is subject to the rules that according to Chapter 12 to 12 of the UNCTAD/ICC Rules, the liability of the MTO is, in such cases, limited in respect of loss of or damage to the goods.

by \_\_\_\_\_  
As agent(s) only to the MTO

Copyright, published by  
The Baltic and International Maritime Council  
(BIMCO), Copenhagen, 1995

Printed by the BIMCO Charter Party Editor

p.15

Настоящая публикация подготовлена при содействии Европейского Союза.  
Подготовка содержания публикации является единоличной обязанностью NEA и  
его партнеров, и никаким образом не может считаться отражением позиции  
Европейского Союза.