

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

Модуль 5 Автомобильные Перевозки



Финансирование настоящего
проекта осуществляется
Европейским Союзом



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

СОДЕРЖАНИЕСтраница

5	ВВЕДЕНИЕ	2
5.5	Требования законодательства к Международным Автомобильным перевозкам	5
5.5.1	Организация Автомобильных Перевозчиков (Международный Союз Автомобильного Транспорта – МСАТ)	5
5.5.1	КДПГ	13
5.5.1	Ответственность и бремя доказательств перевозчика в случае убытка (ущерба) или задержки	20
5.5.1	Максимальная Масса, Габариты, Запрет на Движение Транспорта и Ограничения Продолжительности Управления Транспортным Средством	22
5.5.1	Автоперевозка Опасных Грузов (Правила ДОПОГ)	37
5.5	География в Автомобильных перевозок	38
5.5.1	Наиболее Важные Международные Маршруты Движения	38
5.5.1	Паромные переправы	45
5.5	Виды Автотранспортных Средств (Технические Стандарты)	45
5.5.1	Длина, ширина, высота, грузоподъемность и общая масса наиболее используемых грузовиков	46
5.5.1	Комбинированные перевозки	53
5.5.1	Перевозка Охлажденных Грузов.....	57
5.5.1	Другие Виды Автодорожных ТС	65
5.4	Транспортные накладные и сопроводительные документы (Книжка МДП).....	69
5.4.1	Транспортная накладная на внутренние и международные перевозки:.....	69
5.5	Ценообразование в Области Автоперевозок	85
5.5.1	Принципы Ценообразования	85

Приложение 1:**Примеры стандартов и правил в Европейских странах**

5 ВВЕДЕНИЕ

Цели изучения:

Слушатель должен приобрести общие знания в области экспедирования грузов, при перевозке автомобильным транспортом, за и против такой транспортировки. Он должен получить представление о транспортных рынках на дорогах ЕС.

Автомобильные перевозки предлагают своим клиентам персонализированные услуги по конкурентоспособным ценам. Это – единственный способ транспортировки, который позволяет избежать (за исключением контейнерных перевозок) всей промежуточной обработки (от двери до двери); более того, автомобильные перевозки объединяют в себе такие качества как гибкость, скорость и надежность.

Наконец, их успех обусловлен способностью постоянно приспосабливаться к требованиям клиентов. Гибкость, для экспедитора грузов – это наиболее ценное качество: в случае если объем партии товара позволяет применить полную загрузку, наличие средств транспортировки, предоставляет транспортному экспедитору большую свободу в выборе вида транспортного средства, графика, маршрута, погрузочных инструкций, и т.п., с тем чтобы облегчить координацию работы. Такая ситуация гораздо более часто встречается при автомобильных перевозках, нежели при перевозках морем, ж/д, авиа или внутренним водным транспортом.

Более чем достаточное количество поставок остается фрагментированными. Создание своей собственной фирмы имеет определенную привлекательность для целого ряда водителей грузовиков, даже учитывая то, что требования в настоящее время – жестче. Относительно легко получить финансирование необходимое на закупку транспортных средств для перевозки товаров. Большие фирмы в этом секторе проводят реструктуризацию и стремятся увеличить размер автопарка для того, чтобы остаться конкурентоспособным.

Заклучение контрактов с субподрядчиками является установившейся практикой. Как и в других секторах деятельности, это обуславливается экономической потребностью: обслуживание пиковых периодов, формирование гибкого предложения. Однако, это может также вызвать отсутствие независимости более маленьких фирм. Цены привлекательны, но размеры прибыли низкие. Компании – автоперевозчики, которые часто подвергаются капитализации, страдают от увеличения времени оплаты, в 1989 это было в среднем 72 дня. В то время как, индустрия сознает потребность создания условий труда в соответствии с требованиями безопасности и закона, многие фирмы

реорганизовываются таким образом, чтобы увеличить свою производительность: новый анализ маршрута (кругоряд): загрузка-доставка, использование экипажа водителей, управления рабочим временем в более предусмотрительной форме, и т.п. Грузовик, является транспортным средством, которое нужно оптимизировать. Методика экспедирования грузов при автоперевозке, которая достаточно специфична по отношению к такой деятельности экспедиторов груза, как например фрахтование и группировка, описана в следующих параграфах. Ниже приведен пример перечня мероприятий, необходимых во Франции для учреждения компании открытого акционерного типа по перевозке грузов автомобильным транспортом.

Пример необходимых процедур для учреждения компании открытого акционерного типа для осуществления перевозки грузов автомобильным транспортом (во Франции).

Профессиональные способности/ Целесообразность/ Финансовая стабильность	
Создание регистрационного файла в едином бюро регистрации компаний по найму промышленных транспортных средств и перевозок общественных грузов Транспортный департамент регионального управления государственной инфраструктуры (DRE)	Регистрация в торговом реестре компаний открытого акционерного типа (RCS фр.)
Выдача сертификата о регистрации	
Выдача лицензии оператора для выхода на транспортный рынок	
Внутренняя транспортная лицензия (в пределах страны)	Европейская транспортная лицензия
Включает	Включает
Транспортные средства на перевозку грузов минимум с двумя осями и весом брутто в груженом состоянии менее 6 тонн ¹	Транспортные средства на перевозку грузов минимум с двумя осями и весом брутто в груженом состоянии более 6 тонн
Область применения	Область применения
Национальная территория	Европейский Союз

¹ Включая тех, чей вес брутто в грузе в груженом состоянии менее 3,5 тонн, в ходе принятия постановления по заявке.

Пожалуйста, проверьте специфические правила в Вашей стране.

«За» и «Против» автомобильных перевозок

Ниже приводится краткий обзор некоторых «За и Против» автомобильных перевозок:

За	Против
<ul style="list-style-type: none"> • от двери до двери • гибкость (сравнительно с ж/д) • вовремя • гибкие цены и договорная цена • цены ниже чем авиа и ж/д • удобно для малых партии грузов • иногда единственно-возможное решение (ряд стран не имеют выхода к морю или железнодорожное сообщение ограничено) • низкая стоимость грузовой единицы при перевозке малогабаритных грузов 	<ul style="list-style-type: none"> • время прибытия может меняться • фрахтовая стоимость крупногабаритных грузов – прогрессирующая • использование общественных дорог • множество границ для пересечения и необходимость ВИЗ для водителей (задержки в выдаче виз), задержки на границе • конвои для безопасности груза и водителя • непригодность для перевозки крупных партий товаров, ценных, скоропортящихся грузов на большие расстояния

Тестовые Вопросы (5.0):

1. Каковы «Против» автомобильных перевозок? (верно/ неверно)

- a. возможность транспортировки от двери до двери без дополнительных затрат (верно)
- b. экономия электроэнергии (неверно)
- c. самый дешевый способ транспортировки крупногабаритных грузов (не верно)
- d. низкая стоимость грузовой единицы малогабаритных товаров (верно)
- e. удобно для мелких партий грузов (верно)
- f. фиксированное прибытие и убытие (неверно)
- g. иногда - единственное возможное решение (верно)

2. Каковы «За» автомобильных перевозок? (верно/ неверно)

- a. необходимость в твердой упаковке, пригодной для перевозки морем (неверно)

- b. время прибытия может изменяться (верно)
- c. фрахтовая стоимость крупногабаритных грузов – прогрессирующая (верно)
- d. дорогой способ транспортировки (неверно)
- e. использование общественных дорог (верно)
- f. множество границ для пересечения и необходимость в ВИЗАХ для водителей (верно)
- g. конвой для безопасности груза и водителя (верно)
- h. предварительная оплата от клиента перед погрузкой - разгрузкой (неверно)

5.5.1 Требования законодательства к Международным Автомобильным перевозкам

Цели изучения:

Слушатель должен быть способен объяснить структуру контракта и международные правила в области международных автомобильных перевозок, таких, как например: КДПГ, режим труда и отдыха водителя, максимальная масса и габариты, ADR (договор о перевозке опасных грузов), доступ на рынки, и т.п.

5.5.1 Организация Автомобильных Перевозчиков (Международный Союз Автомобильного Транспорта – МСАТ)

Международные организации, имеющие отношение к экспедированию грузов при перевозке автомобильным транспортом в Евразии, включают МСАТ/IRU (www.iru.org), ЕЭК ООН/UNECE.

Европейско-Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) (*источник: unece.org*)

ЕЭКООН, которая была основана в 1947г. при содействии ECOSOC (Экономический и Социальный Совет), является одной из пяти региональных комиссий Объединенных Наций.

В ЕЭКООН входит 55 стран участниц (главным образом Европейские страны, плюс США, Канада, Кавказские страны, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и 4 средиземноморские страны, указанные ниже с информацией об их членстве). Однако, все заинтересованные страны участницы ООН, могут принимать участие в ее работе.

ЕЭКООН создала более 50 транспортных соглашений и конвенций.

- Европейское Соглашение и Режиме Труда и Отдыха Экипажей Транспортных средств, участвующих в Международных Автомобильных Перевозках (ЕСТР), от 1 Июля 1970г.
- Конвенция о Договоре на Международную Перевозку Грузов Автомобильным Транспортном (КДПГ), от 19 Мая 1956г.
- Таможенная Конвенция о Международной Перевозке Грузов с использованием книжек МДП/ TIR–корнетов (Конвенция МДП) от 15 Января 1959г.
- Европейское Соглашение о Международной Перевозке Опасных Грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) от 30 Сентября 1957г.
- Соглашение о Международной Перевозке Скоропортящихся Продуктов и о Специальном Оборудовании, надлежащем к использованию при такой перевозке (АТР), от 1 Сентября 1970г.

На основании закона: Проект Содействия Торговле TRACESA, порекомендовал, сократить задержки при пересечении границ, путем гармонизации документации к международному формату ООН, а также путем принятия МДП, КДПГ, СОТIF (Соглашение о международной перевозке ж/д транспортом) и других конвенций, где гарантом выступает Европейская Экономическая Комиссия ООН (ЕЭКООН) и Экономическая и Социальная Комиссия ООН для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО-ООН). Остается значительный простор для деятельности по рационализации и упрощению требований к документации. Страны TRACESA сознают **необходимость членства** Международных Транспортных Ассоциаций и Союзов. Проекты TRACESA способствовали тому, чтобы Национальные Ассоциации Экспедиторов Грузии, Азербайджана и Казахстана стали полноправными членами FIATA, таким образом, чтобы они могли представлять свои страны в международных конвенциях.

Ограниченные возможности Национальных Автотранспортных парков: доминирующую роль в авто-транспортных перевозках на большие расстояния в странах TRACECA играют Иранские и Турецкие компании на Кавказе и части Центральной Азии, и Российские и Европейские компании на севере. Только Узбекистан имеет автопарки разумных размеров с современным оборудованием высокой производительности, но они, в большинстве своем, являются собственностью государства. Предприниматели, желающие войти в этот сектор, не могут получить адекватного финансирования, частично по причине незнания процедур и порядка подачи документации, подтверждающей их права. Некоторые проекты Технического Содействия в рамках TRACECA, рекомендовали внести **поправки в законодательство**, с тем, чтобы дать возможность развития частных операторов на внутренних рынках, а также, уйти от автопарков в собственности государства. Это должно поддержать экспансию на международный рынок, и стимулировать возросшую конкуренцию. Рекомендуется, чтобы национальное законодательство не защищало национального перевозчика от конкуренции, когда речь о международной деятельности. Может возникнуть необходимость стимулирования через налог, с тем, чтобы побудить маленькие компании к расширению, а также правительственной поддержки, дабы дать возможность преуспевать совместным предприятиям.

Управляемый Рынок: Существующие Правила и Законодательство до сих пор отражают бывшую командную экономику Бывшего Советского Союза и потребуются время, чтобы прекратить действие настоящего законодательства и ввести в действие законы, которые создадут среду, позволяющую развиваться транспортной инфраструктуре. Проекты TRACECA рекомендуют **постепенно прекратить действие всех регуляторных аспектов**, ограничивающих свободную конкуренцию на рынке, а также прекратить поддержку автотранспортным паркам, находящимся в государственной собственности. Законодательство должно фокусироваться на безопасности и функциональных стандартах.

FIATA, EC (<http://europa.eu.int/scadplus/leg/en/s13001.htm>). Здесь можно найти участников MCAT, ЕЖКООН и FIATA из стран TRACECA.

IRU/ MCAT представляет интересы автотранспортной индустрии по всему миру.

Международный Союз Автомобильного Транспорта, через его национальные ассоциации, представляет всю индустрию

автомобильных перевозок по всему миру. Он выступает от имени операторов автобусов, такси и грузовых автомобилей, как больших транспортных парков так и водителей-владельцев. Во всех международных органах, которые принимают решения, влияющие на автомобильные перевозки, **МСАТ** выступает в качестве защитника индустрии. Работая во имя самых высоких профессиональных стандартов, **МСАТ** улучшает статистику безопасности на автомобильном транспорте и его работу с учетом влияния на экологию, обеспечивает перемещение людей и товаров.

Помимо его практических услуг индустрии, **МСАТ** является международным гарантом системы книжек **МДП**, в соответствии с которой грузовые автомобили пломбируются таможей по убытию, и могут пересекать несколько границ без дальнейших проверок до прибытия в пункт назначения.

Вы можете найти больше информации о **МСАТ** на русском языке:

Что такое IRU

Что такое IRU

Функции IRU

Планы IRU в России и СНГ

Что такое IRU

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) – это всемирная организация, занимающаяся проблемами автотранспорта в 68 странах на 4 континентах мира. IRU защищает интересы всей отрасли в целом независимо от того, идет ли речь о пассажирских или грузовых перевозках и представляет интересы всех транспортных операторов – перевозчиков автобусами, такси и грузовыми автомобилями. От имени своих членов IRU представляет автотранспортную отрасль во всех международных органах и имеет статус неотъемлемого и авторитетного партнера правительственных кругов, который представляет интересы свою отрасль наиболее действенным и эффективным образом.

IRU был основан в 1948 году. Штаб-квартира располагается в Женеве (Швейцария). Имеются два представительства – в Брюсселе и Москве, которые проводят и координируют политику IRU соответственно в странах Европейского Союза и Содружества независимых государств.

Функции IRU

В соответствии с мандатом ООН основной задачей IRU является защита интересов отрасли и организация международного сотрудничества в области грузового и пассажирского автотранспорта в интересах гармоничного и устойчивого развития мировой экономики.

Для достижения этих целей IRU при поддержке входящих в нее национальных автотранспортных ассоциаций, осуществляют широкий круг проектов по следующим основным направлениям:

- Стимулирование развития автомобильного транспорта путем устранения искусственных барьеров, унификация технических стандартов, упрощение правил и таможенных стандартов;
- Создание и внедрение образовательных программ для транспортных операторов и водителей. Для этого создана специализированная [Академия IRU](#);
- Продвижение идей устойчивого развития в рамках автомобильного транспорта, в частности, путем совершенствования энергосбережения, дорожной безопасности и защиты окружающей среды;
- Противодействие всем формам дискриминации автомобильного транспорта, как на национальном, так и на международном уровне, продвижение концепции мультимодальных перевозок и взаимной дополняемости всех видов транспорта.

В качестве консультативного органа ООН, IRU активно сотрудничает с национальными правительствами и частным бизнесом многих стран, а также поддерживает отношения со многими международными организациями: Всемирным Банком, Европейским Банком Реконструкции и Развития, Всемирной Торговой Организацией, Всемирной Таможенной

Организацией, Всемирной Организацией по Туризму, Европейской Конференцией Министров Транспорта, Европейской Экономической Комиссией ООН, Экономической и Социальной Комиссией ООН по Азии и Тихому Океану.

В России членом IRU является Ассоциация международных автомобильных перевозчиков ([АСМАП](#)), которая представляет интересы отрасли на национальном уровне. Аналогичные ассоциации имеются во всех странах СНГ, которые, в свою очередь, также являются членами IRU.

Членство в IRU не является обязательным, но предоставляет целый ряд привилегий своим членам.

Практические услуги, необходимые автотранспортной отрасли, реализуются через систему книжек МДП (Carnet [TIR](#)), международным гарантом которой с 1953 года является IRU. Конвенция [TIR](#) – это система, которая позволяет грузовым автомобилям под таможенными печатями и пломбами, наложенными в месте отправления, пересекать все границы без проведения промежуточного контроля груза до прибытия в конечный пункт назначения. По сути, она представляет собой сложную гарантийную систему, позволяющую свести к минимуму расходы транспортных операторов и внешнеторговых организаций, обеспечивая при этом собираемость таможенных сборов. Сегодня к конвенции присоединились 55 стран. IRU производит, выдает и контролирует основной документ системы - книжки [TIR](#) (Carnet [TIR](#)), которые после прохождения груза через все пограничные посты и его доставки получателю подлежат возврату в штаб-квартиру IRU для контроля.

В России с 1982 года управление системой [TIR](#) осуществляет [АСМАП](#). Более 80% импортных грузов, доставляемых в Россию автомобильным транспортом, проходят по системе [TIR](#). Каждый день IRU предоставляет международным транспортным операторам гарантии на сумму US\$500 млн., из которых US\$50 млн. покрывают товары, ввозимые в Россию или вывозимые из нее. Система [TIR](#) по оценкам экспертов обслуживает около 25% экспортно-импортных грузов Российской Федерации в стоимостном выражении. Поскольку Конвенция [TIR](#) требует, чтобы эти финансовые гарантии сохраняли силу по меньшей мере на протяжении 4-х лет, годовая сумма, застрахованная IRU и его членами, составляет примерно US\$3 триллиона, из которых около четверти приходится на товары, доставляемые из России, в Россию либо идущие через Россию транзитом.

Растущая потребность в использовании автомобильных перевозок в экспортно-импортных операциях России неизбежно привела к повышенному вниманию к этой высокоэффективной системе со стороны криминальных структур, как в России, так и за ее пределами. Сказалась также недостаточная проработанность договорно-правовой базы, неурегулированность таможенно-пограничных споров между бывшими республиками СССР, деградирующая техническая база.

Все это создало благоприятную питательную среду для взрывоопасного роста правонарушений в течение последних 2-3 лет. При этом, использовался широкий круг криминальных схем при прохождении через границы России грузов по системе [TIR](#) – от сознательного занижения стоимости декларируемых товаров и использования подложных платежных документов, до выдачи соответствующих разрешений (карнет [TIR](#)) несуществующим фирмам или фирмам «однодневкам», которые ликвидировались сразу после пересечения грузом границы. Количество таких случаев на сегодняшний день составляет в сумме свыше двух тысяч поставок, а ущерб оценивается миллионами долларов.

Система [TIR](#) оказалась заложницей сложившейся ситуации, хотя сегодня особенно очевидно, что даже временная приостановка этой конвенции, имела бы катастрофические последствия для всей системы международных автоперевозок, парализовала бы проведение международных торговых операций и привела к серьезной финансовой дестабилизации рынков.

Для предотвращения наиболее неблагоприятных сценариев развития событий, руководство IRU совместно с Государственным Таможенным Комитетом, Министерством транспорта РФ и АСМАП разработали программу конкретных совместных действий по борьбе с криминалом. Так, в последние годы был значительно усилен контроль над деятельностью системы TIR, для обеспечения которого, а также для защиты системы TIR от обманных действий со стороны международной организованной преступности IRU создает компьютерную систему контроля (SAFETIR), которая работает на все страны, входящие в конвенцию TIR.

К числу наиболее важных задач, стоящих перед IRU относится также унификация правил и упрощение процедур оформления документов, связанных с автомобильными перевозками. Цель этой работы – дать перевозчикам возможность работать более эффективно и свести до минимума бюрократические процедуры. Поскольку перевозчики должны иметь равные рыночные возможности, IRU принимает незамедлительные меры в том случае, если выясняется, что какие-либо национальные законодательные положения носят дискриминационный характер по отношению к иностранным транспортным средствам.

Задачей IRU также является обеспечение отрасли информационными услугами, касающимися изменений в области национального законодательства и международных нормативных документов, динамики экономических показателей работы транспорта, а также других жизненно важных вопросов. Эта информация включает данные о времени ожидания на многих европейских границах, в частности на тех из них, где движение в направлении стран Центральной и Восточной Европы и из них, а также транзитом по их территории сталкивается с серьезными трудностями.

Планы IRU в России и СНГ

В течение многих лет Советский Союз, а затем и Россия является активным участником IRU. Интеграционные процессы в рамках Европейского Союза – с одной стороны, и образование Содружества Независимых Государств на территории бывшего Советского Союза – с другой, подстегнули взаимный интерес к дальнейшему расширению сотрудничества между Россией (а также странами СНГ) и IRU. Речь идет не только о совершенствовании системы международных перевозок TIR, но и налаживании новых форм сотрудничества.

Россия в силу своего географического положения, экономического и человеческого потенциала призвана сыграть ключевую роль в предстоящие 10-15 лет в создании евроазиатского экономического пространства от Атлантического до Тихого Океана в интересах проживающих на этой территории народов. И ключевая роль в этих интеграционных процессах будет принадлежать автомобильному транспорту в силу его эффективности и доступности.

В рамках этого подхода IRU в 1998 году открыла в Москве свое Постоянное Представительство, которое призвано координировать деятельность организации в странах СНГ, а также содействовать международному сотрудничеству в области автомобильного транспорта в этом регионе по следующим новым важным направлениям:

- помощь в совершенствовании нормативной базы автомобильного транспорта, в том числе с учетом предстоящего вступления России в ВТО;
- анализ препятствий на пути развития автотранспорта в России, и его интеграции в европейские транспортные структуры и подготовка соответствующих рекомендаций Правительству РФ;
- содействие развитию интеграционных процессов в области автотранспорта в рамках СНГ;
- продвижение в международном сообществе концепции транспортных коридоров Север-Юг и Восток-Запад, проходящих по территории России с учетом ее геостратегической роли в евроазиатском регионе;

· развертывание широкой программы профессионального образования через созданную [Академию IRU](#) и аккредитованные институты на территории РФ.

10 апреля 2002 года Постоянное представительство IRU в СНГ открыло [новый офис](#) в Москве, в [Центре международной торговли на Красной Пресне](#) (тел. 258-17-59), что знаменует новый этап в деятельности IRU в России.

Тестовые Вопросы (5.1.1)

1. Каковы главные задачи МСАТ в области автомобильных перевозок?
(верно / неверно)

- a. представлять интересы сектора дорожных транспортных операторов (верно)
- b. координировать национальные транспортные организации (неверно)
- c. содействовать устойчивому развитию перевозок грузов автомобильным транспортом (верно)
- d. контроль книжек МДП (верно)

5.5.1 КДПГ

Цели изучения:

Слушатель должен быть способен объяснить главные пункты конвенции КДПГ.

Конвенция КДПГ (источник: *МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФРАХТ - Свидетельство Профессиональной Компетентности: Программа Дистанционного Обучения, Учебник, Пересмотренный вариант, май 2005г. NEA / GFP-DLI / IRU*)

Автотранспортные операторы, перевозящие товары за вознаграждение, совершая рейсы международных перевозок, должны выполнять требования Конвенции о Договоре на Международную Перевозку Грузов Автомобильным Транспортом. Конвенция КДПГ датирована 19 мая 1956 и вступила в силу 2 июля 1961. Почти каждая страна в Европе подписала Конвенцию КДПГ. В последние годы такие страны за пределами Европы, как например Марокко и Казахстан, также подписали эту конвенцию.

Конвенция КДПГ определяет ответственность перевозчика, а также документы, которые надлежит иметь на борту транспортного средства, участвующего в международной перевозке грузов между различными странами, как минимум одна из которых - участник Конвенции КДПГ. Конвенция далее определяет также ответственность отправителя и грузополучателя:

Термин	Деятельность
Покупатель	Приобретает товары и оплачивает закупочную цену
Продавец	Продает товары и обязан доставить товары согласно контракту (место доставки)
Грузоотправитель	Отправитель товаров (может быть другим в отличие от продавца, например другая компания или местонахождение, откуда прибывает товар)
Грузополучатель	Получатель товаров (адрес, по которому должен быть доставлен товар)
Экспортер	Несет ответственность за доставку товаров и является партнером по контракту с перевозчиком в рамках контракта на перевозку.
Перевозчик	Перевозит товары от места загрузки до места доставки, в соответствии с контрактом на перевозку, несет ответственность за убытки, ущерб, задержки.
Экспедитор	Организовывает перевозку от своего собственного имени, но за счет экспортера, как посредник, несет ответственность за надлежащее усердие при подборе перевозчика и провайдеров других услуг.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза, а также за любой ущерб грузу, который имел место в промежутке времени, между тем как он принял груз и доставил, а также за любую задержку при доставке. Главное обязательство, которое должен выполнить перевозчик, - доставить товары в том же состоянии, в котором он их получил.

Ответственность Перевозчика по искам в результате убытка или ущерба перевозимому грузу, определяется в соотношении с единицей, известной, как “Специальные Права Заимствования” (SDR¹/СПС), где компенсация не должна превышать 8.33 SDR за килограмм брутто-массы (gws).

Конвенция КДПГ автоматически применяется к каждому контракту на международную перевозку грузов автомобильным транспортом за вознаграждение, между различными странами, как минимум одна из которых - участник Конвенции, даже, когда транспортное средство, содержащее товары, часть своего рейса осуществляет (перевозится) морем, ж/д или внутренними водными путями.

Для применения Конвенции КДПГ должно быть явное доказательство наличия контракта на международную перевозку товаров за вознаграждение. Перевозка грузов на международных рейсах без какой-либо оплаты не будет подпадать под действие КДПГ, поскольку это - за пределами контракта на перевозку, как определено в Конвенции.

Конвенция КДПГ имеет иные, больше специфические исключения.

Ее условия не распространяются на:

- Операции с собственным счетом, которые включают международные рейсы;
- Перевозку мебели;
- Перевозка покойников, которые перевозятся за границу;
- перевозки по Международной Почтовой Конвенции;
- каботажные рейсы (т.е. внутренние рейсы в пределах страны автоперевозчиком другой страны).

Основные условия Конвенции КДПГ см. здесь.

¹ Специальные Права Заимствования определены Международным Валютным Фондом (МВФ) как искусственная денежная единица, используемая конвертирования валюты. На основании “корзины” валют ключевых стран Участниц МВФ и конвертируются к национальной валюте стран, в которой возбужден в суде какой-либо иск, и оценивается по стоимости на дату решения суда, или на дату оговоренную сторонами.

Ниже вкратце изложены основные принципы Конвенции:

1. Конвенция применяется к каждому контракту на перевозку грузов, независимо от того осуществляется ли перевозка полностью автомобильным транспортом или частично автомобильным и частично ж/д, морем или внутренними водными путями, до тех пор пока груз находится на транспортном средстве, на котором он был изначально, в процессе следования из одной страны в другую, одна из которых является договорной стороной Конвенции. Исключения КДПГ применяются к перевозке в соответствии с международными почтовыми конвенциями, перевозке покойников, перевозке мебели.
2. Перевозчик несет ответственность, согласно Конвенции, за действия или упущения своих агентов и каких-либо других лиц, чьи услуги использовались для совершения перевозки. Даже если первоначальный перевозчик, заключивший контракт на перевозку, заключает субдоговор на всю перевозку полностью с другим автоперевозчиком, чье имя появляется в транспортной накладной КДПГ (CMR), первоначальный перевозчик, тем не менее несет полную ответственность в соответствии с КДПГ в случае возникновения споров или предъявления исков.
3. Контракт на международную перевозку грузов за вознаграждение подтверждается путем оформления товаро-транспортной накладной КДПГ (CMR). Транспортная накладная обычно включает 4 экземпляра: один оригинальный экземпляр с красными линиями для грузоотправителя; второй оригинальный экземпляр с голубыми линиями для грузополучателя; один оригинальный экземпляр с зелеными линиями и экземпляр с черными линиями для перевозчика. Когда перевозчик получает груз, грузоотправитель и перевозчик подписывают красный, голубой и зеленый экземпляры. Грузоотправитель оставляет у себя красный экземпляр. При доставке груза, грузополучатель подписывает голубой и зеленый экземпляры

и оставляет у себя голубой. Перевозчик оставляет у себя красный и черный экземпляр. Не смотря на то, что транспортная накладная КДПГ (CMR) подтверждает, существование контракта, отсутствие или невозможность предъявления такой накладной не лишает контракт законной силы и не отменяет применение положений Конвенции.

4. В случае если груз перевозится в соответствии с единым контрактом, но на нескольких транспортных средствах или разделен ввиду разного происхождения, перевозчик или отправитель может указать на необходимость составления отдельной транспортной накладной для каждого транспортного средства или каждой единицы груза.
5. Товаротранспортная накладная должна включать определенные специфические данные, такие как маркировочные знаки и цифры; количество и тип упаковки; описание груза; масса брутто; объем и т.д., а также может содержать дополнительную информацию для использования контрактными сторонами. Должно быть указано, что перевозка подпадает под действие КДПГ.
6. Отправитель несет ответственность за все издержки, убыток или ущерб, понесенный перевозчиком в результате неточностей при заполнении товаротранспортной накладной в представленной им информации.
7. При приеме груза перевозчик должен проверить точность информации, указанной в товаротранспортной накладной, в особенности количество мест, видимое состояние груза, упаковку и то, как он промаркирован. Любые несоответствия или замечания в отношении прочих, имеющих отношение вопросов, таких, как состояние груза или упаковки, должны быть отмечены в графе «оговорка» накладной.
8. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и издержки в связи с дефектом упаковки груза, если только перевозчик не был извещен о таковом, в момент приема груза и не отметил этот факт в графе «оговорка»

- накладной. Отсутствие такой оговорки означает, что перевозчик, в случае, если он был осведомлен о таком повреждении, принял любой вероятный риск последующих претензий.
9. Отправитель обязан приложить к транспортной накладной или сделать доступными для перевозчика документы, необходимые для выполнения Таможенных формальностей. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой ущерб, вызванный отсутствием, несоответствием требованиям или неверностью таких документов.
 10. Отправитель имеет право распоряжаться грузом и может остановить перевозку груза или изменить адрес доставки до времени доставки грузополучателю, если им не оговорено в товаротранспортной накладной, что такое право имеет грузополучатель. Как только груз доставлен по адресу, указанному в товаротранспортной накладной, право распоряжения грузом имеет грузополучатель.
 11. Если перевозчик, по какой – либо причине, не может следовать предписаниям транспортной накладной, он должен запросить у отправителя или грузополучателя, в зависимости от того, кто имеет право распоряжаться грузом, дальнейшие инструкции.
 12. Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза и за любое повреждение грузу, наступившее в период времени, между датой, когда он принял груз и датой доставки, если только убыток, ущерб или задержка не была вызвана противоправным деянием или халатностью истца. Бремя доказательств, в этом случае, ложится на перевозчика.
 13. В случае недоставки груза в течение 30 дней от указанного временного лимита, или в течение 60 дней с момента, когда его принял первоначальный перевозчик, если лимит времени доставки не установлен, груз считается утраченным.
 14. При транспортировке опасных грузов, перевозчик должен быть проинформирован о характере опасности и мерах предосторожности, которые следует предпринять.

15. **Расчет компенсации в случае убытка или ущерба грузу соотносится со стоимостью груза в месте и в момент времени, когда он был принят к перевозке, но не будет превышать установленную стоимость.**
16. **Затраты на перевозку, Таможенные пошлины и прочие издержки в связи с перевозкой возмещаются в случае полной утраты груза, и пропорционально в случае частичной утраты.**
17. **Более высокую степень компенсации можно потребовать в случае, если была заявлена стоимость или специальный процент доставки, или в случае если был оплачен дополнительный сбор в отношении заявленной стоимости, превышающий лимит, указанный в пункте 15.**
18. **В случае ущерба, перевозчик несет ответственность в размере на сумму, на которую уменьшилась стоимость груза.**
19. **Истец может потребовать процент от суммы любой претензии в размере 5 % в год от даты, в которую перевозчику была направлена эта претензия.**
20. **Перевозчик не может воспользоваться исключениями или ограничивающими оговорками, если ущерб грузу был нанесен в результате его умышленного проявления халатности или невыполнения обязательств, которые составляют умышленную халатность.**
21. **Считается, что грузополучатель принял груз в удовлетворительном состоянии, если он не указывает никаких оговорок в момент доставки или в течение 7 дней (за исключением Воскресений и государственных праздников).**
22. **В процессуальных действиях, период ограничения по иску в соответствии с конвенцией, составляет один год, или три года в случае умышленного проявления халатности. Иск может быть подан в любой суд или трибунал договорной страны КДПГ, или страны, места резиденции ответчика или его основного места ведения бизнеса, или в стране, где груз был принят перевозчиком или месте назначения или доставки грузов, и ни в каких других судах или трибуналах.**

-
23. Там где, участвуют следующие один за другим, перевозчики по контракту в соответствии с Конвенцией, каждый из них несет ответственность за всю операцию как контрактная сторона. Каждый последующий перевозчик должен предоставить предыдущему перевозчику датированное письменное подтверждение получения с указанием своего имени и адреса на втором экземпляре транспортной накладной (с голубыми линиями).
24. Перевозчик, который выплатил компенсацию по претензии, может получить ее обратно плюс процент, затраты и издержки, от других перевозчиков, являющихся сторонами контракта при условии что: а) перевозчик ответственный за убыток или ущерб, выплачивает компенсацию; в) каждый перевозчик, ответственный за убыток или ущерб, причиненный сообща, будет нести ответственность по выплате пропорционально их доле расходов на перевозку, если ответственность не может быть распределена.
25. Если перевозчик, который обязан выплатить компенсацию, неплатежеспособен, его доля должна быть оплачена другими перевозчиками, являющимися контрактными сторонами.

Тестовые Вопросы (5.1.2.)

1. Пожалуйста, выберите верно/ неверно:

- a. Конвенция КДПГ(CMR) определяет обязательства перевозчиков и документы, которые должны быть на борту транспортных средств, занимающихся международными перевозками (*верно*)
- b. Главное обязательство перевозчика - доставить товары в том же состоянии, в котором он получил их (*верно*)
- c. SDR (СПЗ)² - аббревиатура для Шведской валюты. (*не верно*)

² Специальные Права Заимствования

5.5.1 Ответственность и бремя доказательств перевозчика в случае убытка (ущерба) или задержки

Цели изучения:
Слушатель должен быть способен объяснить основную ответственность перевозчика в соответствии с контрактом на грузоперевозку, последствия в случае убытка (ущерба) грузу или задержки доставки

Период ответственности за убыток или ущерб грузу	Промежуток времени между приемом и доставкой товара перевозчиком, также как и любая задержка доставки
Освобождение от ответственности	Когда убыток или ущерб грузу нанесен по причине: <ul style="list-style-type: none"> • Противоправные действия или небрежность со стороны истца • Инструкции выданы истцом в других обстоятельствах, нежели как результат противоправных действий или небрежность со стороны перевозчика • Внутренний порок груза, обстоятельства, которых перевозчик не мог избежать или последствия, которые он не мог предотвратить
Определение убытка или ущерба грузу	Груз считается утраченным, если он не был доставлен <ul style="list-style-type: none"> • по прошествии 30 дней с момента окончания термина доставки • по прошествии 60 дней с момента приема груза перевозчиком
Компенсация за убыток (утрату) или ущерб грузу	Перевозчик должен оплатить полную стоимость таможенных пошлин и прочих издержек, но не выше 8,33 SDR ² за 1кг массы брутто
Компенсация за задержку доставки	Перевозчик должен оплатить компенсацию за такой ущерб, не выходя за пределы расходов на перевозку
Период ограничения	Один год от даты приема (груза) в случае задержки, от 30-ти дней после окончания срока доставки или от 60-ти дней после даты приема груза. Тем не менее, в случае умышленного проявление халатности, или такого невыполнения обязательств, которое в соответствии с постановлением суда или трибунала рассматривается как равнозначное умышленной халатности, период ограничения составляет три года.

² SDR - специальные права заимствования

Тестовые Вопросы (5.1.3):

1. *Перевозчик договаривается о перевозке товара из Антверпена в Маастрихт. Партия груза состоит из покрышек и автопогрузчика. Отправитель сделал примечание в транспортной накладной о том, что вилочный погрузчик должен быть доставлен до 23 сентября. Отправитель оформил одну транспортную накладную. Достаточно ли этого? (да / нет)*

2. *Каковы обязательства перевозчика, возникающие при заключения контракта на грузоперевозку? (верно / неверно)*
 - a. *утрата груза, если событие происходит в период времени между датой приема груза и датой его доставки (верно)*
 - b. *утрата груза в период времени между датой приема груза и датой его доставки по причине дефекта упаковки (неверно)*
 - c. *утрата груза в период времени между датой приема груза и датой его доставки по причине использования открытых транспортных средств, если это было согласовано и оговорено в Транспортной Накладной КДПГ/CMR (неверно)*

3. *На ком лежит бремя доказательства в случае поврежденные груза в процессе его доставки? (верно / неверно)*
 - a. *отправитель (не верно)*
 - b. *перевозчик (верно)*
 - c. *получатель (не верно)*

4. *В каком случае перевозчик может быть освобожден от ответственности? (верно/ не верно)*
 - a. *противоправные действия или небрежность со стороны истца (верно)*
 - b. *Инструкции выданы истцом в других обстоятельствах, нежели как результат противоправных действий или небрежность со стороны перевозчика (верно)*
 - c. *Внутренний порок груза или обстоятельства, которых перевозчик не мог избежать, или последствий которые он не мог предотвратить (верно)*

5. *Какие формы компенсации существуют в случае полной или частичной утраты груза? (верно / неверно)*
 - a. *доставка подобных товаров (неверно)*
 - b. *оплата полной стоимости таможенных пошлин и прочих издержек (верно)*

- c. оплата полной стоимости без таможенных пошлин и прочих издержек (*неверно*)
- b. *Какие формы компенсации существуют в случае задержки? (верно/ неверно)*
- a. выплата компенсации, превышающей затраты на перевозку (*неверно*)
- b. выплата компенсации в размере затрат на перевозку (*неверно*)
- c. выплата компенсации, не превышающей затраты на перевозку (*верно*)
7. *Какой обычно срок ограничения для предъявления претензий к перевозчику? (верно / неверно)*
- a. 1 год (*верно*)
- b. 3 года (*неверно*)
- c. 5 лет (*неверно*)

5.5.1 Максимальная Масса, Габариты, Запрет на Движение Транспорта и Ограничения Продолжительности Управления Транспортным Средством

Цели изучения:

Слушатель должен знать основные требования законодательства, касательно максимальной массы, высоты, ширины, длины прицепа; касательно запрета на движение транспорта и ограничений продолжительности управления транспортным средством.

Обзор специфических требований в отношении автотранспортных услуг для ряда Европейских стран приведен в Приложении 1.

Следует отметить, что размеры и масса транспортных средств должны соответствовать требованиям местного законодательства. Кроме того, на отдельных маршрутах, особенно в туннелях, существуют ограничения в отношении некоторых размеров транспортных средств. Для передвижения по Великобритании и Ирландии фары должны быть отрегулированными таким образом, чтобы свет не падал направо. Аварийный (предупредительный) треугольник требуется в любом случае. Во всех континентальных странах, движение правостороннее, обгон по левой стороне.

Для автотранспортного оператора важно проверить: необходимо ли разрешение для страны места назначения или для транзита стран по пути к месту назначения. Большинство стран устанавливает

ограничение высоты транспортного средства, перевозящего груз, в то время как другие налагают некоторые ограничения в отношении количества топлива перевозимого в баках транспортных средств. Эти специальные требования устанавливаются индивидуально в каждой стране (смотрите Приложение 1).

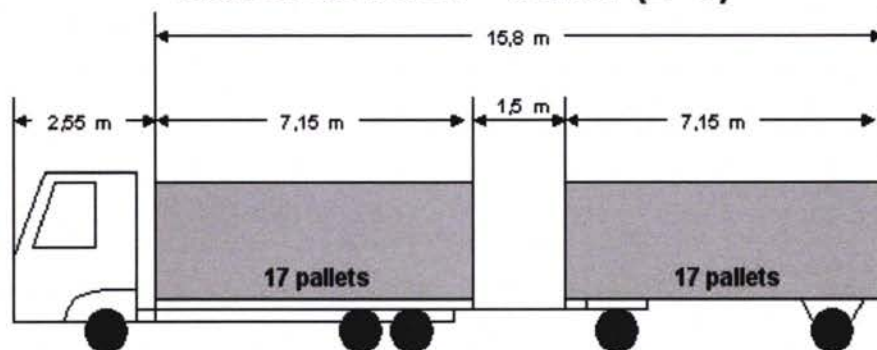
Размеры

Для облегчения изучения, мы внесли всю необходимую информацию о максимальной массе, размерах и скорости в единую таблицу приведенную ниже. Мы так же включили специальный документ (профайл) с данными по максимальной массе, длине и скорости, для каждой страны. На международных рейсах следующие стандарты высоты, ширины и длины:

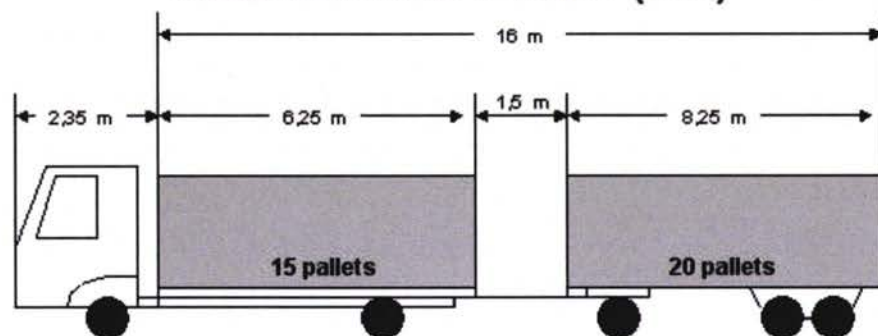
Международные стандарты размеров транспортных средств

Высота:	4 м
Ширина:	2.5 м (2.6 м для прицепов-рефрижераторов)
Длина:	12,00 м для автомобиля или прицепа 16,5 м для полуприцепа 18,75 м для тягача с прицепом

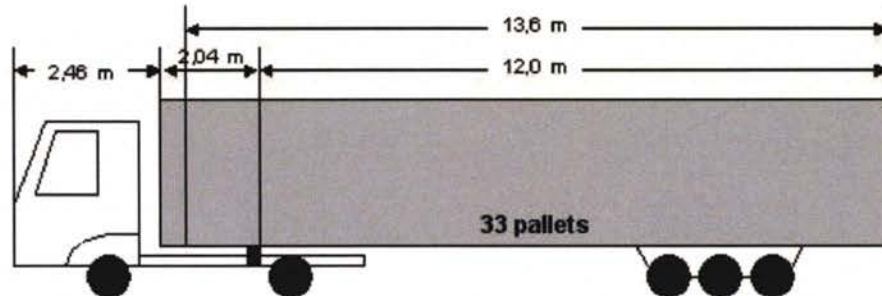
Classical truck + trailer (2+3)



Classical truck + trailer (3+2)



Truck + semi-trailer



Некоторые ограничения и запрет на движение транспорта в Европейских странах

Страна	Запрет на движение по воскресеньям и гос. праздникам	Прочие запреты на движение	Исключения	Действительно на	Максимальная масса (в t gvw)
Австрия	00:00 – 22:00	По субботам 15:00 – 24:00 по ночам 22:00 – 05:00	Скоропортящиеся продукты Домашний скот Поврежденные транспортные средства	Все дороги	7,5
Болгария	15:00 – 19:00 08:00 – 19:00			Некоторые автомагистрали и окружные дороги	15
Хорватия	12:00 23:00 РН 16:00 – 23:00	По пятницам 16:00 – 23:00 По субботам 04:00 – 14:00	Скоропортящиеся продукты Домашний скот Газеты	Некоторые автомагистрали и дополнительные дороги	7,5
Чешская Республика	00:00 – 22:00	Июль – Август: По субботам 07:00 – 22:00	Скоропортящиеся продукты Домашний скот Сезонная С/х продукция	Автомагистрали и главные дороги	7,5
Франция	00:00 – 22:00 00:00 – 24:00	По субботам 12:00 – 24:00 в Париже	Скоропортящиеся продукты Газеты		7,5
Германия	00:00 – 22:00	Июль – Август: По субботам 07:00 – 22:00	Скоропортящиеся продукты Интермодальный транспорт	Автомагистрали и главные дороги	7,5

Венгрия	08:00 – 22:00	По субботам 08:00 – 22:00	Скоропортящиеся продукты Интермодальный транспорт Поврежденные транспортные средства	Автомагистрали и другие дороги	7,5
Италия	Зима 08:00 – 22:00 Лето 07:00 – 24:00	Опасные грузы с пятницы 18:00 до воскресенья 24:00	Скоропортящиеся продукты Домашний скот Газеты	Все дороги	7,5
Польша	07:00 – 22:00	Июль – Август: По пятницам 18:00 – 22:00 По субботам 14:00 – 22:00	Скоропортящиеся продукты Газеты Домашний скот	Все дороги	12
Португалия	18:00 – 21:00	По понедельникам 07:00 – 10:00			3,5
Румыния	00:00 – 24:00 07:00 – 22:00	по субботам 07:00 – 22:00	Скоропортящиеся продовольствие Домашний скот	Некоторые главные дороги	3,5
Словацкая Республика	00:00 – 24:00	Июль – Август: по субботам 07:00 – 20:00		Автомагистрали и главные дороги	7,5
Словения	06:00 – 22:00	Июль – Август: По субботам 06:00 – 22:00		Автомагистрали и главные дороги	7,5
Испания	17:00 – 24:00 08:00 – 24:00				7,5
Швейцария	00:00 – 24:00	по ночам 22:00 – 05:00			3,5

В странах ЕС существуют специальные правила по ограничению времени вождения, т.е. количество времени, которое водитель, может проводить за рулем. Эти ограничения и требования по расчету и регистрации времени, изложены в Конвенции ЕСТР ЕЭКООН (Европейское соглашение касательно Работы Экипажей Транспортных Средств, занятых в международных автомобильных перевозках (Женева 1 Июля 1970 г.). За подробной информацией обратитесь на вебсайт ЕЭКООН на русском и английском языках <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

Водитель, который проводит 4.5 часа за рулем транспортного средства, должен отдохнуть как минимум 45 минут. Существуют определенные ограничения в течение дня (9 часов в день, однако возможно: 10 часов в день 2 дня в неделю) и еженедельно (максимум разрешается 6 дневных смен в неделю). Для контроля регистрации

времени, скорости и расстояния, пройденного транспортным средством, используются тахометры. Более подробную информацию относительно ограничений времени вождения и законодательных требований касательно использования тахографа, изложены ниже.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ: Любой водитель, управляющий транспортным средством с пассажирами или грузом на борту, которое используется в коммерческих целях, должен выполнять специальные требования, в отношении времени, которое он может проводить за рулем. Правила также включают требования касательно минимальной продолжительности перерыва, обязательного в течение рабочего дня (при управлении транспортным средством), а также продолжительность ежедневного и еженедельного отдыха.

ОБЩЕСТВЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: Ограничение продолжительности управления транспортным средством введено специально в целях общественной безопасности. Пользователи дорог должны быть защищены от опасности, исходящей от переутомленного или уставшего водителя тяжелых транспортных средств. Контроль над соблюдением этих правил в Европейском Союзе очень строгий. Суды настроены по отношению к нарушителям достаточно решительно, чтобы продемонстрировать значимость, придаваемую этим правилам.

ШТРАФЫ: Само собой разумеется, что водители, уличенные в нарушении правил, как указано в данной главе, рискуют быть оштрафованными на очень большие суммы. Наиболее серьезные правонарушения могут закончиться даже тюремным заключением. Работодатели таких водителей также рискуют подвергнуться судебному преследованию. Во многих случаях, ответственность за действия водителя ложится на работодателя, если только не будет доказано обратное. Нарушения правил могут иметь следствием высокие штрафы на месте, подлежащие к оплате немедленно. В противном случае, транспортное средство может быть конфисковано, а водитель задержан до тех пор, пока не будет выплачен штраф.

ДВА СВОДА ПРАВИЛ: Водители и работодатели должны четко понимать правила и нормы продолжительности управления транспортным средством, и в особенности, какой свод правил применяется к ним, в зависимости от типа управляемого транспортного

средства или характера транспортной операции, в которой они участвуют. Применяются два основных свода правил:

- **Международные правила:** Международные правила касательно продолжительности управления транспортным средством, являются результатом соглашений, которые одна страна подписывает с другими. Это могут быть многосторонние или двусторонние соглашения. Водители, находящиеся в международных рейсах в странах, которые подписали соглашение, должны соблюдать правила на протяжении всего рейса туда и обратно. Мы приведем примеры правил ЕСТР, что стало результатом соглашения между несколькими Европейскими странами.

- **Национальные правила:** национальные правила касательно продолжительности управления транспортным средством будут описаны в главе этого пособия, посвященной внутреннему законодательству стран.

ЕСТР: большинство стран ЕС и несколько других стран подписали это соглашение. Водители находясь в международных рейсах территорией страны участницы, должны соблюдать правила ЕСТР на протяжении всего рейса туда и обратно.

Ограничения продолжительности управления: Водители грузовых и пассажирских транспортных средств ограничиваются во времени, которое они могут провести за рулем до того момента, когда им будет необходимо сделать перерыв. Продолжительность управления также ограничивается двумя промежутками времени ежедневного отдыха, продолжительностью еженедельного отдыха и отдыха на протяжении 2-х недель.

Продолжительность управления: Максимальная продолжительность непрерывного управления составляет 4,5 часа.

Продолжительность перерыва: Водитель должен сделать перерыв на отдых после 4,5 часов управления транспортным средством. Продолжительность этого перерыва должна быть не менее 45 мин.

ПРИМЕР: Водитель направляется из Роттердама в Берлин. Он выезжает в 8:00 часов утра и должен сделать перерыв на отдых в 12:30.

Продолжать рейс он может в 13:15. Следующий перерыв на отдых он должен сделать в 17:45. Перерыв может быть также разделен на интервалы по 15 мин. на протяжении рабочей смены. Прежде, чем истечет 4,5 часа непрерывного или совокупного управления, водитель обязан отдохнуть не менее 45 мин. Наш водитель снова выезжает из Роттердама в Берлин в 8:00 часов утра. В 10:00 он останавливается на перерыв. В 10:15 он снова отправляется в путь. В 11:15 он останавливается, чтобы выпить что-нибудь в ресторане. В 11:30 он начинает движение и едет до 13:00. После перерыва до 13:15, он может непрерывно управлять транспортным средством до 17:45, прежде чем будет обязан сделать следующий перерыв. Водитель также может отдыхать в транспортном средстве во время его движения. Естественно, если на транспортном средстве один водитель, он должен остановиться для отдыха. Если на транспортном средстве имеются два водителя, допускается, чтобы водитель, который должен отдыхать, сидел рядом со своим коллегой, в то время как последний управляет транспортным средством.

Ежедневная продолжительность управления: Максимальная ежедневная продолжительность управления транспортным средством составляет 9 часов в день. Допускается 10 часов 2 раза в неделю.

ПРИМЕР: В нашем примере у водителя уже не осталось времени для управления транспортным средством. К 17:45 он уже провел за рулем 9 часов. Однако, дважды в неделю, он может управлять транспортным средством на один час больше, но только после того как он сделал перерыв на отдых минимум 45 мин! Он может продолжить движение снова в 18:30 и управлять транспортным средством до 19:30.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ: В неделю разрешается максимум 6 рабочих смен. Однако, продолжительность управления транспортным средством в течение 2-х недель подряд не должна превышать 90 часов.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ОТДЫХА: Ежедневно водитель обязан отдыхать в соответствии с нормой продолжительности отдыха, либо иметь сокращенную продолжительность отдыха от нормы или разделенный на части отдых. Этим временем он может распоряжаться по своему усмотрению.

ЕЖЕДНЕВНАЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ОТДЫХА: Водитель должен иметь минимум 11-ти часовой ежедневный отдых (т.е. каждые 24 часа).

СОКРАЩЕННАЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ОТДЫХА: Три раза в неделю 11-часовой ежедневный отдых может быть сокращен до 9 часов (на 2 часа меньше). Сокращение продолжительности отдыха от нормы должно быть компенсировано увеличением продолжительности последующего ежедневного или еженедельного отдыха в течение последующих 2-х недель.

ПРИМЕР: В первый день водитель имеет 10-ти часовую продолжительность дневного отдыха. Во второй и третий день он отдыхает по 9 часов. (всего $1 + 2 + 2 = 5$ часов дефицит отдыха). Существует несколько способов компенсации этих часов, например:

- Увеличение продолжительности ежедневного отдыха до 16 часов ($11 + 1 + 2 + 2$ часа) к концу следующей недели.
- Ежедневный отдых 14 часов ($11 + 1 + 2$ часа) и ежедневный отдых 13 часов ($11 + 2$ часа) к концу следующей недели.
- Увеличение еженедельной продолжительности отдыха на 5 часов к концу следующей недели.

РАЗДЕЛЕННАЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ОТДЫХА: Если ежедневная продолжительность отдыха не сокращена, она может быть разделена на 2 или 3 интервала, в течение 24 часов, один из которых должен быть не короче 8 непрерывных часов.

Остальные интервалы (максимум 2!) должны быть продолжительностью не менее 1 часа, а общая продолжительность отдыха за сутки увеличивается до 12 часов.

ДВА ВОДИТЕЛЯ: Когда транспортным средством управляет экипаж из 2-х водителей, каждый из них обязан в течение 30 часов отдыхать не менее 8 часов непрерывно.

ЕЖЕДНЕВНЫЙ ОТДЫХ НА ТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ: Ежедневный период отдыха может также использоваться водителем на транспортном средстве только если:

- На транспортном месте имеется спальное место, на котором водитель может лежать,

- Транспортное средство находится на стоянке в течение всего периода отдыха.

ПРЕРЫВАНИЕ ОТДЫХА: Ежедневный отдых может быть прерван, но только один раз, для того, чтобы подняться на борт

Парома/Поезда

Или Покинуть паром /поезд, при условии, что:

- Прерывание будет «настолько краткосрочным насколько возможно», но не более, чем один час до или после погрузки, включая прохождение таможенных формальностей.
- Часть периода отдыха используется на суше до или после паромной переправы или транспортировки по ж\д.
- В течение обеих частей периода отдыха, как на суше, так и на борту водитель должен иметь возможность отдыхать на спальном месте или койке.
- Ежедневная продолжительность отдыха должна быть увеличена на два часа.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ОТДЫХ: неделей считается период времени от 00.00 часов утра понедельника до 24.00 воскресения. В течение каждой фиксированной недели водитель должен использовать недельный отдых. Отдых может начинаться не позднее, чем истечет 6 x 24 ч. интервалов после окончания последнего еженедельного отдыха.

Водитель начал работу в 7.00 часов утра в понедельник. Следующий еженедельный отдых может начинаться не позднее 7.00 часов следующего воскресения. Нет необходимости использовать еженедельный отдых в субботу и/или воскресенье. Обычно продолжительность еженедельного отдыха составляет минимум 45 часов. Она может быть сокращена до:

- 36 часов, если время отдыха используется по месту базирования водителя или транспортного средства;
- 24 часа, если время отдыха используется где-либо в другом месте.

В случае сокращения продолжительности еженедельного отдыха, он должен быть компенсирован. Компенсация за счет увеличения продолжительности другого минимум 8 ч. интервала отдыха

должна быть гарантирована, по просьбе водителя, на месте парковки или на месте базирования водителя. Необходимое время должно быть компенсировано до конца третьей последующей недели и всегда должно добавляться к оставшимся интервалам отдыха.

ТАХОГРАФ: Международное законодательство в большинстве стран требует установки и эксплуатацию тахографа на большинстве грузовых транспортных средств с допустимым максимальным весом свыше 3,5 тонн, а также на транспортных средствах, конструкция которых позволяет перевозить свыше 8 человек, не считая водителя. Механизм тахографа обеспечивает регистрацию времени, скорости и расстояния, пройденного транспортным средством. Производственная деятельность водителя, а также практика вождения может контролироваться с целью обеспечения соответствия требованиям законодательства (особенно режим труда и отдыха водителя).

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РАБОТОДАТЕЛЯ: Стандартная ответственность работодателя перед водителем в связи с использованием тахографа:

- Работодатель должен организовать работу водителя таким образом, чтобы он имел возможность выполнять правила режима труда и отдыха водителя, а также правила эксплуатации тахографа.
- Работодатель должен обеспечить водителя достаточным количеством диаграммных карт для тахографа соответствующего типа (одна карта на каждый день рейса и некоторое количество запасных на случай утери или повреждения). Он должен обеспечить, чтобы заполненные карты были собраны у водителей не позднее 21 дня после использования.

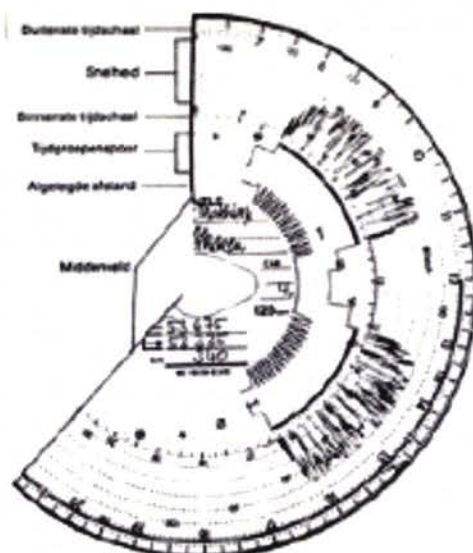
Работодатели должны периодически проверять заполненные карты на соответствие правилам и для выявления нарушений.

- Работодатель должен хранить заполненные карты в компании в течение 12 месяцев для проведения инспекции соответствующими органами, если потребуется.
- По требованию водителя, работодатель должен выдать копии диаграммных карт тахографа.

ОТВЕСТВЕННОСТЬ ВОДИТЕЛЯ: В общем, водители должны понимать требования законодательства и как их выполнять. Особая ответственность:

- Водитель должен обеспечить, чтобы механизм сделал надлежащую запись (чтобы это была продолжительная запись и «соответствующая времени» запись; запись должна быть в соответствующей 12-ти часовой секции карты – дневные или ночные часы).

- Если тахограф вышел из строя или в случае, когда тахографа нет в наличии (другая работа) работодатель должен сделать записи на карте от руки.
- В случае инспекции, водители должны представить карту за текущий день плюс карты за текущую неделю, а также за последний день предыдущей недели, когда он управлял транспортным средством.
- Водители должны возвращать заполненные карты своим работодателям не позднее 21 дня после использования.
- Водители должны предоставлять возможность любому уполномоченному инспектору лично проверять карты и/или тахографы.



КАЛИБРОВКА и ИНСПЕКТИРОВАНИЕ: Перед установкой на транспортные средства, тахографы должны калиброваться. Каждые 2 года они подлежат проверке и каждые 6 лет (или после ремонта) они должны проходить полную перекалибровку в сервисных центрах, имеющих на это разрешение.

КАЛИБРОВОЧНЫЕ ТАБЛИЧКИ: После установки и калибровки тахографа, сервисный центр, имеющий на это разрешение, должен установить (внутри головки тахографа или рядом с ней на приборной доске транспортного средства) табличку, с подробной информацией о сервисном центре, «количество оборотов» и датой калибровки. После обслуживания транспортного средства в сервисном центре, следующая проверка тахографа будет производиться через два года. Вторая табличка будет прикреплена рядом с первой табличкой первоначальной калибровки. Через следующие два года, будет проводиться следующая проверка; и будет прикреплена табличка

номер три. Через следующие два года будет производиться перекалибровка, после которой появится табличка номер четыре.

ВЫХОД ТАХОГРАФА ИЗ СТРОЯ: Если по каким-то причинам тахограф вышел из строя, необходимо, как можно скорее, произвести его ремонт в сервисных центрах, имеющих на это разрешение. Тем временем, водитель должен вручную записывать на карту тахографа всю необходимую информацию касательно своей производственной деятельности, управления транспортным средством, перерывов и интервалов отдыха. Расстояние и скорость не записываются.

- Когда транспортное средство возвращается на базу, оно не должно покидать ее снова до тех пор пока тахограф не будет отремонтирован и перекалиброван.

- Иногда не представляется возможным произвести ремонт тахографа немедленно. В таких случаях оператор может забрать транспортное средство, но не ранее, чем будут предприняты все возможные меры для его скорейшего ремонта. В случае инспектирования, например, он должен быть в состоянии доказать это, предъявив договор или договоренность, на последующий ремонт его прибора, с сервисным центром, имеющим на это разрешение.

- В случае, если транспортное средство не может вернуться на базу в течение 7 дней (одной недели), со дня поломки, ремонт и перекалибровку тахографа надлежит произвести в течение этого времени в сервисном центре по пути следования.

ИЗМЕНЕНИЕ ВРЕМЕНИ: Часовой механизм прибора, должен быть выставлен в соответствии с официальным временем страны регистрации транспортного средства.

ПОВРЕЖДЕННЫЕ КАРТЫ: Карты, поврежденные во время использования, должны быть заменены. Старая карта должна быть приложена к новой (после использования).

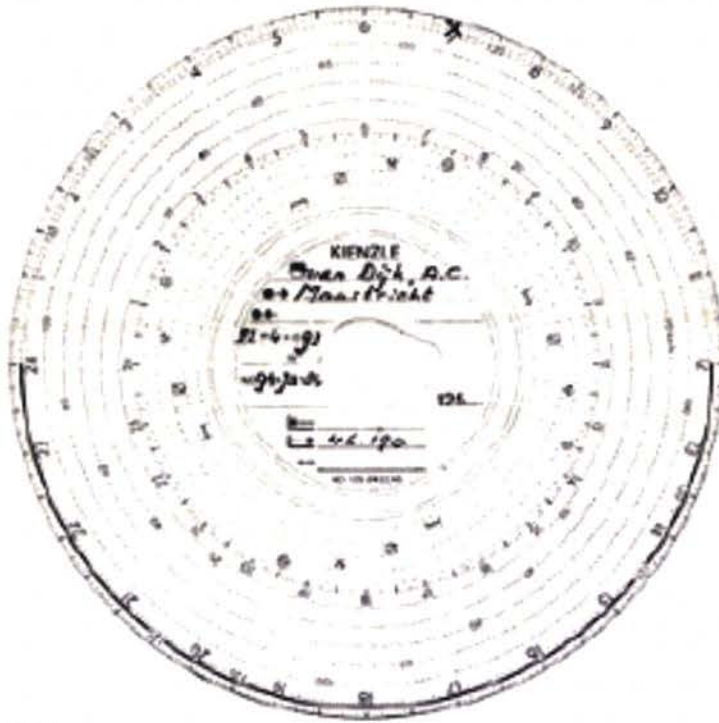
ЗАПОЛНЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ПОЛЯ: Перед началом работы на транспортном средстве, где использование тахографа обязательно, водитель обязан внести некоторые данные в центральное поле тахокарты:

- Имя и Фамилию (не инициалы)
- Дату и место, где начинается использование тахографа
- Регистрационный номер транспортного средства

- Пройденный километраж на момент начала рейса

В конце дня водитель обязан внести следующие данные на тахокарту:

- Место и дата заполнения тахокарты
- Показания одометра на конец дня
- Общий пройденный путь



ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЗАПИСИ: После заполнения, тахокарта должна быть правильно установлена в тахограф, таким образом, чтобы запись производилась на надлежащей части 24-часовой карты. Перед использованием тахокарты, водитель обязан всегда проверять соответствует ли она типу тахографа, используемого на данном транспортном средстве. На обратной стороне каждой тахокарты есть несколько e- номеров. Один из этих номеров должен соответствовать e- номеру тахографа (внутри корпуса прибора). После установки тахокарты, необходимо надлежащим образом закрыть прибор. Необходимо поворачивать переключатель режимов работы во время производственной деятельности, с тем, чтобы обозначать деятельность водителя: управление, прочие работы, перерывы и интервалы отдыха. Если водитель не поворачивает переключатель режимов

соответственно при каждом изменении вида деятельности, это считается нарушением.

СМЕНА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА: Иногда, во время рабочего дня водитель может пересаживаться на другую машину. В этом случае, он обязан взять существующую тахокарту с собой и записать на нее данные об изменении времени, регистрационный номер транспортного средства (средств) и пройденный путь. Далее он должен использовать эту же карту на следующем транспортном средстве. Существуют различные модели тахографов и после смены транспортного средства тахокарта может не подойти к прибору. В таком случае, водитель вынужден использовать вторую (или третью, четвертую) тахокарту с новыми данными. В конце рабочего дня, все карты должны быть скреплены вместе, чтобы представить полную запись за весь день.

РЕГИСТРАЦИЯ ТАХОГРАФОМ: После того, как карта была установлена в прибор, тахограф начинает регистрировать:

- Изменение скорости транспортного средства
- Общее пройденное расстояние
- Время, когда транспортным средством управляли и общее время движения транспортного средства
- Время, когда транспортное средство не осуществляло движение, и отдыхал ли, делал ли перерыв или выполнял другую работу в это время водитель.

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА:

Максимальная продолжительность управления в сутки:	9 часов <i>до 10 часов 2 дня в неделю</i>
Максимальная продолжительность управления в неделю:	6 смен управления транспортным средством
Максимальная продолжительность управления за 2 недели:	90 часов
Максимальная продолжительность непрерывного управления:	4,5 часа
Минимальная продолжительность перерыва после управления ТС:	45 мин. Или несколько интервалов по 15мин. Каждый, в совокупности – 45мин.
Минимальная продолжительность ежедневного отдыха (норма):	11 часов

Сокращенная продолжительность ежедневного отдыха:	9 часов, max. 3 раза в неделю; компенсация до конца следующей недели
Разделенный ежедневный отдых:	Ежедневная 11-ти часовая продолжительность отдыха может быть разделена на 2 или 3 интервала; один интервал должен быть не менее 8 часов; остальные не менее 1 часа каждый; общая продолжительность отдыха должна быть увеличена до 12 часов
Минимальная продолжительность еженедельного отдыха (норма):	45 часов, один раз в каждую фиксированную неделю
Сокращенная продолжительность еженедельного отдыха:	36 часов на месте базирования; 24 часа в любом другом месте
Сокращение должно компенсироваться до конца третьей следующей недели.	
Отдых на пароме или поезде:	Прерывание ежедневного отдыха допускается только в случае, если: <ul style="list-style-type: none">• Часть его использовалась на суше• Прерывание между его частями не более 1 часа• Водитель имеет возможность воспользоваться спальным местом или койкой на протяжении обеих частей отдыха• Общая продолжительность отдыха увеличена на 2 часа

Тестовые Вопросы (5.1.4):

1. Пожалуйста, выберите верно/ неверно:

- a. Максимальная ширина прицепа-рефрижератора должна составлять 2.5 м (неверно)
- b. Максимальная ширина прицепа-рефрижератора должна составлять 2.6 м (верно)
- c. Максимальная высота прицепа не должна превышать 4 м (верно)
- d. Длина грузового автомобиля с полуприцепом не должна превышать 16,5 м (верно)
- e. Длина грузового автомобиля с полуприцепом не должна превышать 18 м (неверно)
- f. Длина грузового автомобиля с прицепом, не должна превышать 12 м (верно)
- g. Максимально-допустимое непрерывное время управления транспортным средством 4,5 (верно)
- h. Водитель может управлять транспортным средством 10 часов ежедневно, в течении недели (неверно)

5.5.1 Автоперевозка Опасных Грузов (Правила ДОПОГ)**Цели изучения:**

Слушатель должен знать основные задачи соглашения ДОПОГ. Подробности которого изложены в Модуле 11.

Опасные грузы могут вырабатывать вещества, которые могут быть вредными для здоровья человека или нанести физический ущерб объектам или окружающей среде, в процессе изготовления, обработки, хранения, транспортировки, дистрибуции, потребления.

Не смотря на то, что ДОПОГ преимущественно используется в Европе, его значимость и относительный эффект для Азии очевиден, в отношении развития международных перевозок с соседними странами в недалеком будущем.

Европейское Соглашение о Международных Автоперевозках Опасных Грузов (ДОПОГ) было принято в Женеве, 30 сентября 1957 при содействии ЕЭК ООН (UNECE) в Европе, и вступило в силу 29 января 1968г.

Приложение Б соглашения ДОПОГ оговаривает требования в отношении транспортных средств

Само соглашение является коротким и простым. Ключевой раздел – второй гласит, что кроме особо опасных грузов, прочие опасные грузы,

могут перевозиться автомобильным транспортом в международном сообщении при условии соответствия с:

- Условиями, изложенными в приложении А, относительно указанных грузов, особенно в отношении их упаковки и маркировки; и
- Условиями, изложенными в приложении В, в части конструкции, оборудования и эксплуатации транспортного средства, перевозящего такие грузы.

Более подробное описание можно найти в Модуле 11 из этого курса.

Тестовые Вопросы (5.1.5.):

1. Пожалуйста, выберите верно/ неверно: :

- а. Классификация опасных грузов и условия их транспортировки изложены в приложении А ДОПОГа (верно)
- б. Конструкция, оборудование и эксплуатации транспортного средства, перевозящего опасные грузы изложены в приложении А ДОПОГ (неверно)
- с. Приложение В включает общее оснащение дорог, по которым перевозятся опасные грузы. (неверно)

5.5 География в Автомобильных перевозок

Цели изучения:

Слушатель должен быть ознакомлен с основными существующими автотранспортными маршрутами в Евроазиатском регионе, их главными характеристиками (разрешенная масса, дорожные сборы, допустимая скорость, время управления ТС, недостающие звенья в сообщении, задержки на границе, и т.п.) и некоторыми цифрами в отношении сегмента рынка автоперевозок. Слушатель должен также быть осведомлен о коммерческих требованиях, при выборе вида транспорта.

5.5.1 Наиболее Важные Международные Маршруты Движения

Цели изучения:

Слушатель должен быть ознакомлен с существованием главных автотранспортных путей в Евроазиатском регионе, их главных характеристиках.

Евроазиатские Транспортные Коридоры для Грузоперевозок

(источник: УИС-международный союз ж/д - Исследования Глобального Движения по Грузовым ж/д Коридорам - Заключительный Отчет)

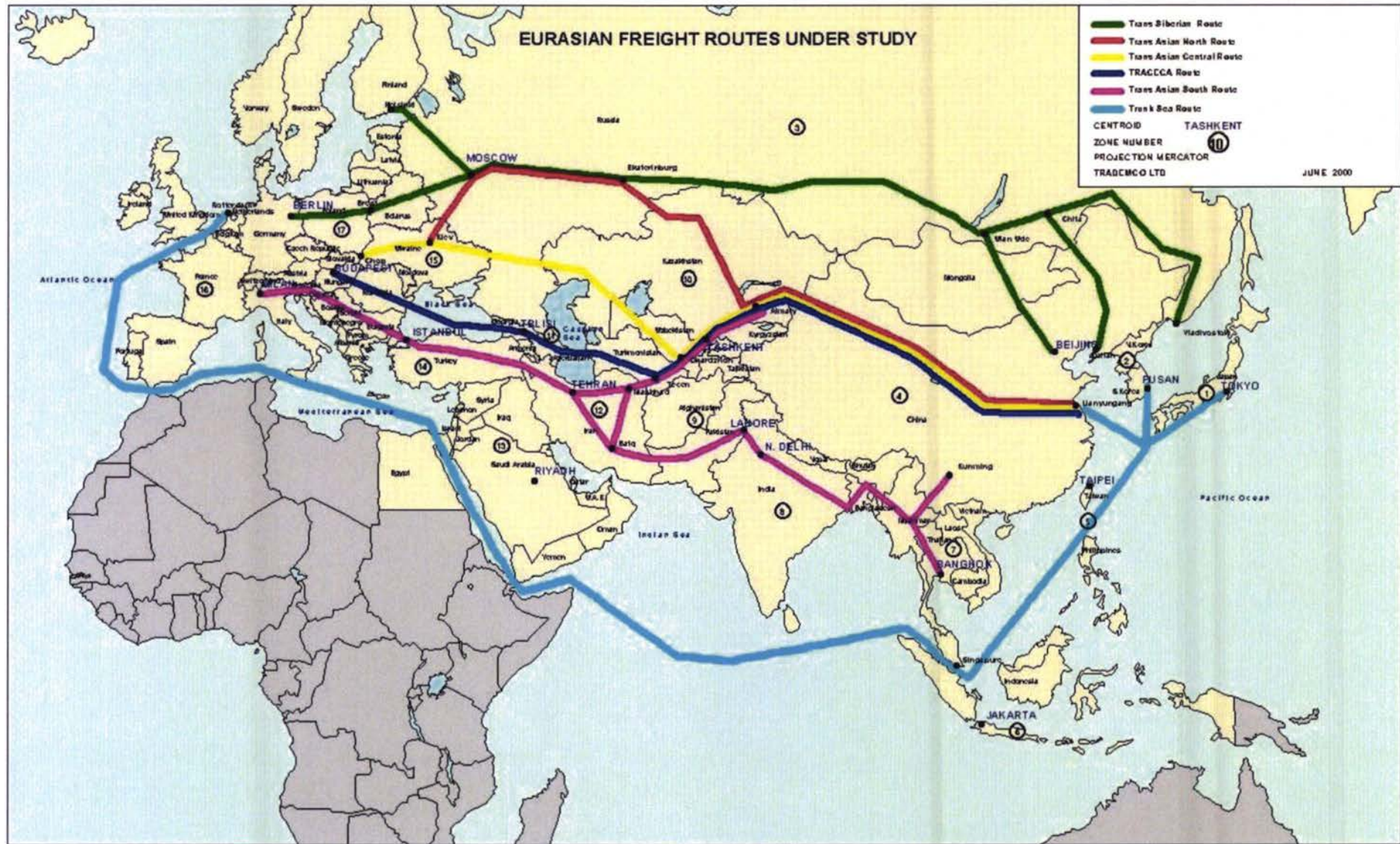
Существует три главных всеобщих транспортных коридора, для решения конкретных задач которых ЕКМТ учредила специальную комиссию (см. Схему).

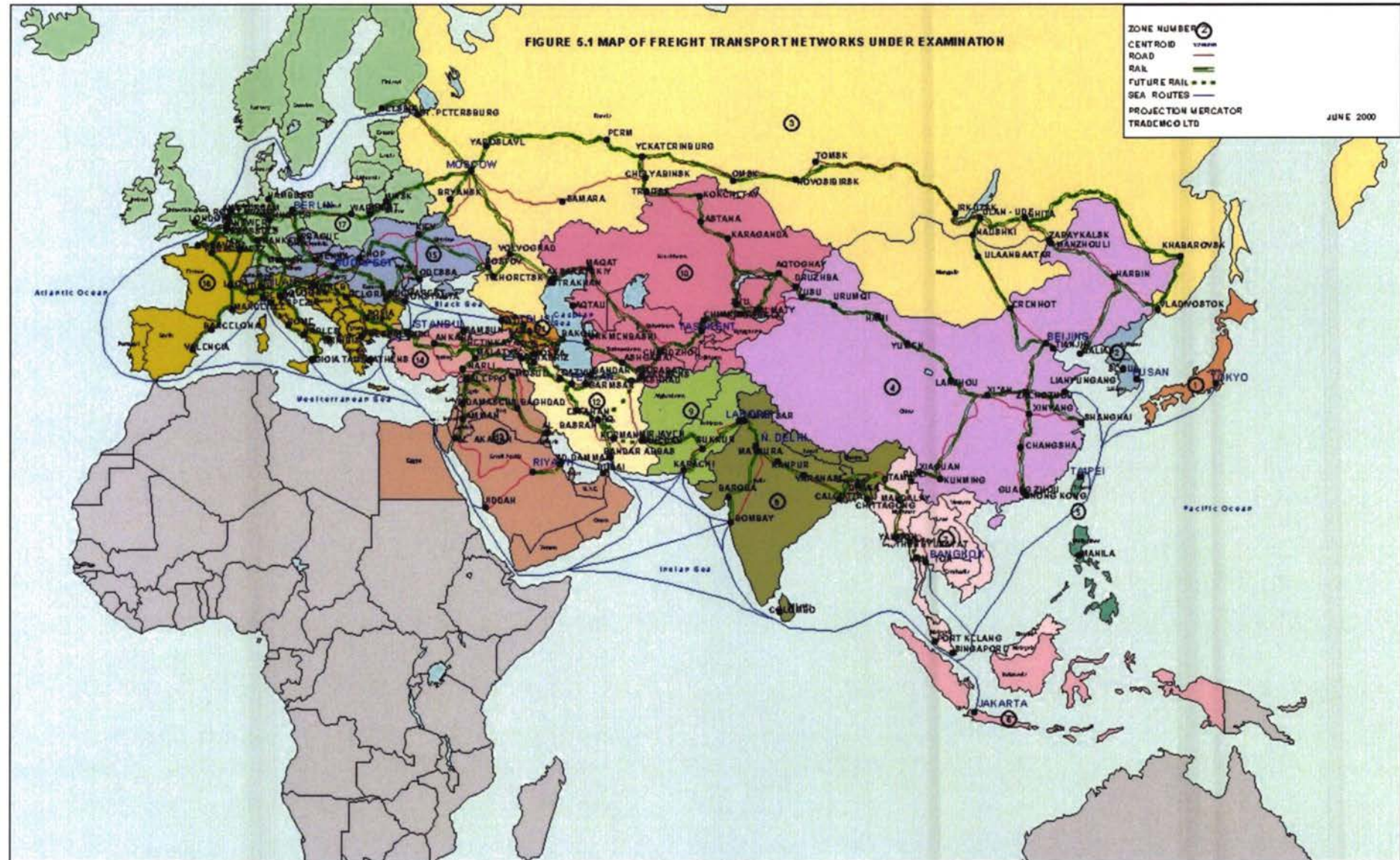
- Специальная комиссия коридора А:
Дальний восток \longleftrightarrow Европа через Китай и Россию
- Специальная комиссия коридора В:
Европа \longleftrightarrow Китай через СНГ и Ближний Восток
- Специальная комиссия коридора С:
Южная/Юго-Восточная Азия \longleftrightarrow Центральная Азия/Европа через Ближний Восток

Эти коридоры, согласно ЕКМТ, могут быть в дальнейшем разукрупнены до Трансазиатских Железнодорожных Путей (ТАЖД) следующим образом (см. Схему):

- Транс – Сибирская Магистраль (А-1)
Москва - Екатеринбург - Новосибирск - Владивосток/Улан-Батор - Пекин
- Транс - азиатская Северная Магистраль (А-2)
Киев/Москва - Челябинск – Дружба – Аляшанка - Лиангуанг
- Транс – азиатская Центральная Магистраль
Киев - Волгоград – Алма-Аты - Актогай– Дружба - Лиангуанг
- Коридор TRACECA
Константа/Варна - Потти- Баку - Ташкент - Алма-Аты - Дружба - Лиангуанг
- Транс - азиатская Южная Магистраль (В, С)
Стамбул - Анкара - Тегеран - Саракс - Ташкент - Алма-Аты - Дружба - Лиангуанг
и Тегеран - Захедан- Лахор - Дели – Дхака - Куньмин

Большинство маршрутов/коридоров совместно используют общее сообщение, как на пример сообщение Дружба – Лиангуанг, пересекающее Китай. Помимо этих маршрутов, существуют подъездные пути к портам и важным узловым точкам, которые также принимаются во внимание. Параллельно с этим, учитывается расширение железнодорожных сообщений в Европу, так же как и основные железнодорожные маршруты в приделах Европы. Среди них обозначены УИС, Трансевропейские Грузовые Автостреды ЕС, а также относящиеся Панъевропейские Железнодорожные Коридоры как согласовано на саммитах ЕС на о. Крит (1994) и в Хельсинки (1997)





В таблице ниже представлен ряд индикативных маршрутов, вместе со временем в пути. Время в пути включает задержки в портах и/ или в пунктах пересечения границ, и соответствуют условиям, существующим с 1999 года. В отличие от железнодорожного транспорта, время погрузки/разгрузки на/с грузовика считается незначительным и не учитывается.

Таблица: *Существующие рабочие характеристики отдельных сообщений*

(источник: УИС-международный союз ж/д - Исследования Глобальных Грузовых Коридоров)

Дорожное сообщение	Расстояние (км.)	Время Транзита * (дни)
Лиангуанг- Ташкент	5,940	12
Дели - Калькутта	2,000	4
Лахор - Тегеран	3,050	5
Лахор - Ташкент	3,700	9
Тегеран - Тбилиси	1,470	4
Тбилиси - Ташкент	2,830	9
Стамбул - Тегеран	2,640	4
Берлин - Стамбул	2,390	4
Берлин - Москва	1,900	3

* Включая задержки в пунктах пересечения границ, не учитывая времени погрузки/разгрузки или задержки при прохождении таможенного контроля и контроля службы безопасности в пунктах происхождения/назначения

Средние скорости движения были определены в соответствии с существующими данными и информацией на определенном сообщении, и выглядят следующим образом:

- Россия (Западная часть): 40 км./час
- Россия (Центральная и восточный часть): 27 км./час
- Китай: 27 км./час
- Индия: 27 км./час
- Иран: 40 - 45 км./час
- Центральная Азия: 27 км./час
- Турция: 35 км./час
- Европа: 40 - 50 км./час

Следует отметить, что эти цифры представляют среднюю скорость движения в течении дня, с учетом 8- часового отдыха водителя, таким образом, допускается движение грузового транспортного средства лишь 2/3 дня. Доля железных дорог составляет только около 2% торговых потоков между Европой и Азией (менее чем 100,000 TEUR в год), остальные, почти полностью приходятся на морской транспорт. При сравнении транзитного времени и транзитных затрат на альтернативных видах транспорта, очевидно, что железные дороги оказываются наиболее быстрым видом транспорта (на 13 %) и наиболее дешевым (на 34%) для всех заинтересованных сторон. Автотранспорт выступает в качестве самого быстрого вида транспорта для большинства заинтересованных сторон, являясь, однако, в большинстве случаев наиболее дорогостоящим, в то время как морской транспорт, в общем и целом самый дешевый для большинства заинтересованных сторон. Морской транспорт, главным образом, доминирует как наиболее дешевый и быстрый в парах между Западной Европой и Дальним Востоком. Тем не менее, пользователи выбирают вид транспорта и маршрут не только на основании времени в пути и затрат. В равной степени важным фактором является безопасность перевозок.

Тестовые вопросы (5.2.1.):

1. Пожалуйста выберите верно / неверно:

- a. Время транспортировки из Берлина в Москву -3 дня (верно)
- b. Время транспортировки из Тбилиси в Ташкент - 14 дней (неверно)
- c. Средняя скорость в странах ЕС составляет 40 – 50 км / час (верно)
- d. Средняя скорость в странах Центральной Азии составляет 27 км / час (верно)

5.5.1 Паромные переправы

(источник: www.traceca-org.org)

Цели изучения:

Слушатель должен быть осведомлен о существовании паромных переправ в странах TRACECA.

Паромы в странах TRACECA

Моря	Страна	Паром
Черное Море	Грузия	Поти
Черное Море	Украина	Ильичевск
Каспийское Море	Азербайджан	Баку
Каспийское Море	Туркменистан	Туркменбаши
Каспийское Море	Казахстан	Актау

Тестовые вопросы (5.2.2.):

1. Пожалуйста, выберите соответствующие Паромы:

Моря	Паром в регионе
Черное Море	Поти
Черное Море	Ильичевск
Каспийское Море	Баку
Каспийское Море	Туркменбаши
Каспийское Море	Актау

5.5 Виды Автотранспортных Средств (Технические Стандарты)

Цели изучения:

Слушатель должен быть осведомлен о специфических технических характеристиках (размер, масса) автотранспортных средств и операционных систем, доступных для экспедирования груза автомобильным транспортом. Он должен также быть осведомлен о технике и потенциальных возможностях комбинированных перевозок, с привлечением ж/д или Ролкеров, преимуществах этого средства экспедирования, а так же об участвующих игроках и их ролях.

Оборудование, автотранспортные средства: Обслуживание и управление автотранспортными средствами было предметом нескольких проектов TRACECA, которые исследовали наличие и пригодность сервисных станций, и могут оказать содействие в развитии

предпринимательских навыков. Помощь была оказана в области создания регулятивного окружения в соответствии с директивами ЕС для операторов грузовых транспортных средств. Было разработано и распространено руководство для владельцев и менеджеров, охватывающее практические, финансовые, и регуляторные вопросы.

5.5.1 Длина, ширина, высота, грузоподъемность и общая масса наиболее используемых грузовиков

Цели изучения:

Слушатель должен быть в состоянии идентифицировать основные типы транспортных средств и отнести их к соответствующим категориям транспортных средств.

Классификация транспортных средств ЕЭКООН

Категория	Определение	Примечания
M1	Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие не более восьми мест, не считая места водителя	Пассажирские автомобили
M2	Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие не более восьми мест, не считая места водителя, с максимальной массой не более 5 тонн	Автобусы
M3	Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие не более восьми мест, не считая места водителя, с максимальной массой более 5 тонн.	Автобусы
N1	Транспортные средства, используемые для перевозки грузов с максимальной массой не более 3.5 тонн.	Грузовые автомобили
N2	Транспортные средства, используемые для перевозки грузов с максимальной массой более 3.5 тонн, но не более 12 тонн.	Грузовые автомобили
N3	Транспортные средства, используемые для перевозки грузов с максимальной массой более 12 тонн.	Грузовые автомобили
O1	Прицепы с максимальной массой не более 0.75 тонн.	Грузовые автомобили с прицепом
O2	Прицепы с максимальной массой более 0.75 тонн, но не более 3,5 тонн.	Грузовые автомобили с прицепом
O3	Прицепы с максимальной массой более 3,5 тонн, но не более 10т.	Грузовые автомобили с прицепом
O4	Прицепы с максимальной массой более 10 тонн.	Грузовые автомобили с прицепом

К тому же, прицепы категории O2, O3 и O4 относятся к одному из ниже приведенных типов:

1. Полуприцеп – прицепное транспортное средство, на котором ось(оси) расположена(ы) позади центра тяжести транспортного средства (при равномерной загрузке), и которое оборудовано соединительным устройством, позволяющим передавать горизонтальные и вертикальные усилия, буксирующему транспортному средству.
2. Двухосный прицеп - буксируемое транспортное средство, имеющее как минимум две оси, и оборудованное буксировочным устройством, которое может двигаться вертикально (относительно прицепа) и контролирует направление фронтальной оси (осей), но которое не передает никакой существенной статической нагрузки буксирующему транспортному средству.
3. Прицеп с центральной осью – буксируемое транспортное средство, оборудованное буксировочным устройством, которое не может двигаться вертикально (относительно прицепа), и в котором ось(оси) размещена(ы) близко к центру тяжести транспортного средства (при равномерной загрузке), таким образом, что только маленькая статическая вертикальная нагрузка, не более 10%, от соответствующей максимальной массы прицепа или нагрузка в размере 1,000 daN (что даже меньше), передается буксирующему транспортному средству.

См. рисунки 5.1.4

Здесь вы можете найти больше информации о технических стандартах

Масса транспортного средства: Очень важно, чтобы любой водитель, управляющий грузовым транспортным средством, знал о, и понимал ограничения в отношении любого транспортного средства, которым он управляет. Требуется точная информация, чтобы обеспечить соответствие транспортного средства законодательству, и чтобы водитель не допускал каких либо нарушений. В большинстве случаев, как водитель, так и транспортная компания могут нести ответственность, в случае признания виновными. Полиция и местные органы власти часто организуют проверки на придорожной полосе. Все чаще в последнее время, стали иметь место технически высокоэффективные проверки, для определения нагрузки на асфальт и с камерой для регистрации перегруженных транспортных средств. Имеется возможность измерить нагрузку на каждую ось отдельно. Водители часто неверно истолковуют документацию к транспортному средству. Для того чтобы обеспечить лучшее понимание этих документов, в этом разделе будет описана основная терминология.

Масса транспортного средства: В документации на транспортное средство всегда указывается непосредственно его масса. Масса транспортного средства измеряется без груза, но в состоянии готовности к эксплуатации (с топливом, маслом и охлаждающей жидкостью). В документации также должна быть указана максимальная масса прицепа, который может транспортировать тягач.

Грузоподъемность: В документации также указывается грузоподъемность транспортного средства. Это общая масса, которую транспортное средство в состоянии транспортировать в соответствии с законом. Следует отметить, что упомянутая масса должна быть распределена равными частями в грузовом отсеке с тем, чтобы не превысить максимальную нагрузку на ось. Заметьте, что непосредственно тягач не имеет грузоподъемности; вместо этого в документации указывается максимальная масса прицепа, который он может транспортировать.

МДМ (Максимально-допустимая масса): Это максимальная масса, на которую рассчитана конструкция транспортного средства, и оно разрешено к эксплуатации. МДМ также указывается в документации к транспортному средству. Как правило, это сумма масс транспортного средства и грузоподъемности. Поскольку МДМ, фактически не измеряет настоящий груз, но просто прибавляет грузоподъемность к массе транспортного средства, правомерно, чтобы при фактическом взвешивании транспортного средства его масса не превышала указанную норму.

Полная Масса Транспортного Средства (брутто)

ПМТС: Полная масса транспортного средства это совокупность масс транспортного средства и настоящего груза. ПМТС не должна превышать МДМ.

Полная комбинированная масса (брутто) ПКМ: Это общая масса транспортного средства, его прицепа и настоящего груза.

Размеры транспортного средства: В отношении правил по размерам транспортных средств идет процесс стандартизации. Высота всех транспортных средств ограничена 4 м, также включая любой груз на открытом транспортном средстве. Однако, это не гарантирует, что высота всех мостов будет такой же! Водитель должен быть постоянно осведомлен о дорожных знаках, указывающих на более низкие мосты. Если водитель не уверен в высоте транспортного средства, он должен его измерить, не предпринимая попыток проезда. Ширина всех транспортных средств ограничена до 2,55м. Существует одно исключение для транспортных средств-рефрижераторов с толщиной стен свыше 45мм ; для них допускается ширина 2,60м

Дорожные знаки, как правило, могут запрещать проезд транспортных средств, размеры которых превышают указанные. Водители транспортных средств должны быть осведомлены о том, что эти знаки часто размещаются с учетом достаточных (явных) оснований!

Крупногабаритные грузы: Крупногабаритные грузы это грузы, масса или любые другие размеры которых превышают допустимые, определенные в законодательстве. Транспортные средства, перевозящие такие грузы, должны получить разрешение допускающие использование специальных транспортных средств или прицепов. Для получения такого разрешения необходимо подать заявку в соответствующие органы власти. В таком вопросе вам может оказать содействие Ваша национальная транспортная организация. В ряде случаев крупногабаритные грузы требуют обозначения сигнальными маркерами в соответствии с требованиями законодательства, предписаниями полиции и соответствующих служб.

Выбор транспортного средства (источник: *МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ - Сертификат Профессиональной Компетентности: Программа Дистанционного Обучения, Учебник, Пересмотренная версия, Май 2005 г. NEA/GFP-DLI/IRU*)

Шасси: Транспортное средство (Т С) сконструировано, главным образом, вокруг шасси. Шасси это конструкция в форме рамы, которая дает транспортному средству прочность и устойчивость. Конструкция должна быть достаточно прочной, для того, чтобы выдерживать все составляющие и груз, не будучи сама слишком тяжелой. Поскольку это означало бы снижение грузоподъемности. Шасси можно рассматривать как скелет транспортного средства. В основе своей, размеры и прочность зависят от:

- Длины ТС(грузовика или тягача , прицепа или полуприцепа)
- Желаемой грузоподъемности

Поворотные шасси: Шасси оснащены дисками; диски крепятся к осям, оси крепятся к шасси подвеской.

Существуют разные виды осей:

- Управляемые (Ведомые) оси
- Ведущие оси
- Комбинированные оси
- Поддерживающие оси (с ведомыми колесами, не ведущие и не управляемые)

В большинстве стран, существуют ограничения в отношении максимальной массы нагрузки на ось на автодорогах. Как правило, лимит составляет около 10 тонн. Технический лимит самой оси может быть как больше, так и меньше. Стандартная модель транспортного средства имеет две оси: ведущая ось в задней части ТС и ось управления поворотом (управляемая ведомая ось) в передней части автомобиля. Эта формула 4x2 (четыре колеса, два из которых ведомые). Эта конфигурация ограничивает ПМТС грузового автомобиля до 20 тонн. ПМТС может быть увеличена посредством использования ведущей оси в задней части ТС; она может быть размещена позади или впереди ведомой оси. Это значительно увеличивает грузоподъемность, ПМТС такого транспортного средства достигает 30 тонн. Во избежание износа протекторов, когда ТС не загружено, а также экономии топлива, ведомая дополнительная ось поднимается с помощью специального пневматического устройства. Подвеска позволяет осям амортизировать на неровных поверхностях автодорог, не передавая колебания на остальную конструкцию, груз и кабину. Существуют несколько типов подвесок:

1. Сборная листовая рессора жестко закреплена и имеет высокую (техническую) нагрузочную способность на оси. Они не комфортабельны при движении без груза и утяжеляют подвеску.
2. Пневматическая подвеска самонастраивается под груз. Это, так называемая, прогрессивная подвеска; Загруженное ТС имеет более высокую амортизацию. В результате чего управлять ТС более комфортно, как с грузом на борту, так и без, и пригодно для перевозки хрупких грузов.

Шасси с двигателем и трансмиссией:

Выбор двигателя, главным образом, это выбор мощности. Мощность может относиться к желаемой ПМТС. На каждые 10 тонн ПМТС/ПКМ общепринятым считается 100 лошадиных сил. При ПМТС/ПКМ в 50 тонн подходит 500 единиц эффективной мощности. На грузовых ТС используются дизельные двигатели, как правило, оборудованные турбокомпрессорами, что позволяет при относительно небольшом двигателе иметь высокую мощность. В Европе, вопросы охраны окружающей среды имеют большое значение. Производители грузовых ТС обязаны выдерживать стандарты выбросов EURO-3 для всех двигателей, изготовленных после 2001 года. Нормы выбросов ведут к двигателям EURO-4 и в конечном итоге EURO-5, двигатели которых не производят ядовитых эмиссий.

Коробка передач выбирается в зависимости от ПКМ; чем выше масса, тем больше требуется количество передач. Тяжелые ТС имеют до 16 передач. На современных ТС коробка передач полностью автоматизирована, как например, Электронное Переключение Передачи при невыключенном сцеплении (Мерседес) и Легкое Переключение Передачи (Скания).

Это сокращает механические повреждения по причине ошибки водителя, а также способствует снижению потребления топлива. Выбор верной передачи всегда связан с мощностью двигателя (крутящий момент) и ПКМ.

Грузовой отсек:

Само собой разумеется, что грузовой отсек выбирается таким образом, чтобы удовлетворять требованиям специфического вида груза. Международное законодательство, однако, устанавливает определенные стандарты в отношении перевозки определенных грузов.

АТР/СПСГ: При перевозке грузов в соответствии с Соглашением о Перевозке Скоропортящихся Грузов, организации и грузовые ТС, связанные с этими организациями, должны быть утверждены в соответствии соглашением. Грузовое ТС должно быть одобрено по АТР при перевозке следующих продуктов:

- Субпродукты
- Масло
- Мясо дичи
- Молоко в резервуарах для немедленного употребления
- Промышленное молоко
- Молочные продукты
- Рыба, моллюски, ракообразные
- Мясные продукты
- Домашняя птица и кролики

Опасные грузы:

Обозначаются ярлыками ромбовидной формы и соответствующим номером ООН на упаковке. Номер ООН и (химическая) маркировка грузов так же указывается в транспортной накладной КДПГ. В Европе, опасные грузы в цистернах и контейнер-цистернах, а так же взрывчатые вещества подлежат перевозке на ТС, разрешенных к перевозке в соответствии с ДОПОГ. Информацию об этом можно найти в ДОПОГ таблице А пункта 3.2. ДОПОГ это «Европейское Соглашение о Международной Дорожной Перевозке Опасных Грузов». ДОПОГ допускает к перевозке следующие виды ТС:

- Транспортное средство ЕХ/II или ЕХ/III: это ТС, предназначенное для перевозки взрывчатых веществ (класс 1)
- Транспортное средство FL: это ТС, предназначенное для перевозки жидкостей с температурой воспламенения более чем 61°C или горючих газов, контейнеров-цистерн, мобильных цистерн или MEGCs (многоэлементные газовые контейнера).

- Транспортное средство ОХ: это ТС, предназначенное для перевозки пероксида водорода в контейнер-цистернах или мобильных цистернах.
- Транспортное средство АТ: это ТС, отличное от FL и ОХ, предназначенное для перевозки опасных грузов в контейнер-цистернах, мобильных цистернах или MEGCs, иных нежели FL.

В случае, когда к использованию предписаны транспортные средства АТ и ОХ, можно использовать FL. ТС должны отвечать различным требованиям и техническим характеристикам, как например специальная электропроводка или антиблокировочная тормозная система и тормозное устройство повышенной износостойкости. Эти требования так же необходимо соблюдать, если ТС пригодно для перевозки контейнеров, в которых транспортируются опасные грузы.

Производители грузовых ТС поставляют их полностью оборудованными в соответствии с ДОПОГ. Достаточно дорого приспособлять бывшие в употреблении грузовые ТС в соответствии с ДОПОГ. Обычно, грузовые ТС проходят проверку ежегодно, зачастую совместно с ежегодным техническим осмотром.

МДП

Кроме требований, диктуемых характером груза, определенные стандарты к ТС и их грузовым отсекам устанавливаются таможенными правилами. Система МДП (описанная в разделе F5) требует, чтобы транспортные средства были пригодны для опломбирования. Наличие скрытых полостей на ТС, выбор материала, в случае если прицеп тентованный, так же подлежат проверке на ТС, совершающих перевозку в системе МДП, и в случае соответствия выдается надлежащий сертификат. Как правило, такую проверку проводят таможенные органы.

Тестовые Вопросы (5.3.1): Тягач и прицеп

1. Вы управляете грузовым ТС с прицепом:

Грузовое ТС:

Масса Грузового ТС 9,5 тонн

Максимальная масса прицепа 28 тонн

Прицеп:

Масса грузового ТС 8,7 тонн

Грузоподъемность 27 тонн

МДМ 36 тонн

2. Пожалуйста, выберите верно/неверно:

- a. Вы можете транспортировать этот прицеп с помощью тягача на законных основаниях (верно)
- b. Вас просят перевезти груз, весом 24 тонны, который может быть распределен равномерно в прицепе. Вы можете транспортировать груз не разделяя его. (неверно)
- c. Грузовое ТС относится к категории N2 (верно)
- d. Прицеп относится к категории O1 (неверно)

5.5.1 Комбинированные перевозки**Цели изучения:**

Слушатель должен уметь оценить возможности комбинирования автодорожного транспорта с другими его видами, анализировать «За и Против» комбинированных перевозок.

По сравнению с другими видами транспорта, автодорожный транспорт, является средним по затратам. Его главное преимущество- доставка «от двери до двери». Недостаток – значительное загрязнение окружающей среды и недостаток инфраструктуры в густонаселенных районах.

Иногда конечно, использование автодорожного транспорта определяется геологическими фактами: Пересечение океана исключает использование грузовиков и поездов! Каковы бы не были причины (скорость, в противовес стоимости, геологические причины), во многих случаях есть потребность в использовании более чем одного вида транспорта. Разгрузка и погрузка, как упомянуто выше, является причиной неэффективности и увеличивает вероятность повреждения

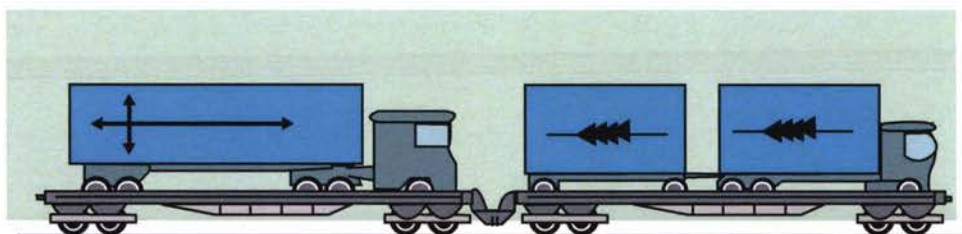
груза. Предпочтительно, чтобы грузы оставались в своем грузовом отсеке, для сокращения процедуры обработки.

В этом случае мы можем выбирать:

- Принять полуприцеп и/или прицеп на борт целиком, (комбинируя, таким образом, виды транспорта). Недостаток приема на борт транспортного средства целиком, заключается в том, что водитель грузовика ничего не делает. Поскольку затраты на персонал формирует большую часть затрат на перевозку, это ударяет по эффективности.
- Загрузить груз в съемный отсек, подобный контейнеру, который может обрабатываться каждым отдельным видом транспорта. Неудобство при использовании контейнеров - требование наличия специального шасси транспортного средства, пригодного для перевозки таких контейнеров. Для погрузки и выгрузки контейнеров требуются большие краны. Ниже приведены различные комбинации автодорожного транспорта с другими транспортными видами.

«Пиггибек» Автожелезнодорожные перевозки

В этой системе, автодорожные транспортные средства перевозятся поездом. В большинстве случаев, это подразумевает перевозку прицепов и полуприцепов, которые никто не сопровождает. Для того, чтобы прицепы и полуприцепы можно было использовать в этой схеме им необходимо специальное приспособление. Наибольшее преимущество этой системы заключается в том, что она позволяет сократить использование перегруженных дорог тяжелыми грузовиками. К тому же, она позволяет перевозчику оптимально использовать грузоподъемность транспортного средства, так как железные дороги не имеют ограничений по весу. И последнее, но не менее важное, ставка ж/д на транспортировку одного ТС, может быть меньше, нежели расходы по эксплуатации ТС на маршруте. Иногда, железной дорогой перевозятся тягачи с полуприцепами или автопоезда. Это можно увидеть в таких странах, как Австрия и Швейцария. Эти страны очень обеспокоены состоянием окружающей среды и рассматривают эту форму интермодальной перевозки, как решение экологических проблем.



Хотя преимущества обеих систем явные, расширению услуг часто препятствуют ограниченные размеры арок ж/д мостов и туннелей на ключевых маршрутах, которые не позволяют перевозить полномерные полуприцепы.

Автодорожная-ж/д перевозка полуприцепов требует, чтобы полуприцеп имел специальные пазы для подъема клещевым захватным устройством крана. Кран, таким образом, может поднять как основание, так и шасси транспортного средства, а затем поместить его на железнодорожной платформе, где имеются крепежи для фиксации колес и осей. При использовании данной технологии затраты автоперевозчиков меньше, однако, соотношение между массой брутто и нетто железнодорожной платформы, менее привлекательно при сравнении со съемными кузовами и контейнерами. Эта методика используется на маршрутах, где автоперевозки сталкиваются с географическими и/или законодательными барьерами, что делает комбинированные перевозки более привлекательными, как например Европейский трансальпийский маршрут с севера Италии через Швейцарию и Австрию или Дрезденско-Пражский маршрут, который невыгоден пересеченной местностью и задержками на границе. В этих ситуациях, перевозчик может воспользоваться регулярным железнодорожным сообщением.

Тоннель

Особой формой комбинирования авто и ж/д транспорта является тоннель под Ламаншем, соединяющий Францию и Объединенное Королевство. В данном случае, после завершения всех таможенных процедур, грузовые ТС



транспортируется на поезде целиком, и нет никакой потребности в специальном оборудовании для погрузки. Пересечение, занимает около часа, в это время, водитель грузовика может отдохнуть. По прибытии грузовик может въехать в страну назначения без дальнейшего прохождения таможни.

Судно «Ро-Ро» или Ролкер (судно для горизонтальной погрузки и разгрузки, а так же транспортировки груженых автомобилей)

В этой системе, автодорожные ТС и иногда даже вагоны поездов транспортируются судами. Автотранспортные средства, сопровождаемые или не сопровождаемые, осуществляют рейсы за границу, без необходимости выгружать груз или поднимать ТС на борт судна. Эта система предлагает быстроту и результативность в погрузке и разгрузке и минимум риска повреждения или утраты груза во время транспортировки. Разница между ролкером и паромом, в действительности заключаются в том, что ролкером перевозятся ТС, которые не могут передвигаться самостоятельно. Полуприцепы загоняются на судно при помощи специально оборудованного терминального тягача.

Контейнеры

Контейнеры являются для экспортеров средством транспортировки, которое можно легко обрабатывать, которое защищает товары внутри и может быть оплакировано, чтобы обеспечить сохранность товаров. Это также удобно для таможенных процедур!

Размер контейнеров, перевозящихся по железной дороге и автожелезнодорожным транспортом равен размеру контейнеров, для перевозки морем и таким образом плохо приспособлено к стандартным паллетам. Вы можете ознакомиться с деталями перевозки контейнеров в Модуле 3 Мультимодальный Транспорт.

Тестовые вопросы(5.3.2.):

1. *Пожалуйста, выберите верно / неверно:*

- a. Использование комбинированных перевозок определяют географические факторы (верно)
- b. В системе автожелезнодорожных перевозок транспортные средства транспортируются судами. (неверно)
- c. Некоторые страны рассматривают систему автожелезнодорожных перевозок, как решение экологических проблем. (верно)
- d. Тоннель – это комбинирование авто и ж/д транспорта в тоннелем под Ламаншем из Франции в Объединенное Королевство. (верно)
- e. В системе «РоРо» транспортные средства перевозятся железной дорогой. (неверно)
- f. Контейнеры, перевозящиеся ж/д и авто-ж/д транспортом, отличаются от контейнеров перевозящихся морем(неверно)

5.5.1 Перевозка Охлажденных Грузов**Цели изучения:**

Слушатель должен знать главные технические требования при перевозке охлажденных грузов.

Продовольствие должно транспортироваться осторожно из-за его хрупкой природы. Продукты питания подвержены порче, потере питательных веществ, загрязнению, изменениям в цвете, аромату или запаху, и даже к разрушению упаковки, и протеканию. Экологический контроль температуры и влажности необходим, чтобы минимизировать изменения в качестве продуктов, в течение всей транспортировки. Чтобы установить требования и стандарты, было разработано нижеследующее соглашение.

Соглашение АТР/СПС

Соглашение о международной перевозке скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, известное, как соглашение АТР (аббревиатура с Французского: “Accord relatif aux Transports internationaux de denrees Perissables et aux engins speciaux a utiliser pour ces transports”), составленное Комитетом по Внутреннему Транспорту Европейской Экономической Комиссии Организаций Объединенных Наций в 1970-1971. АТР является многосторонним соглашением между странами подписантами (договорные стороны) о сухопутных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов зарубеж.

Его цель – содействовать международным перевозкам, по средствам установки общепринятых международных стандартов, дабы сохранить качество скоропортящихся пищевых продуктов в течении международной перевозки. Это законодательство применяется исключительно к автодорожному транспорту, ж/д или их комбинирования. АТР также применяется к автодорожной и ж/д перевозке, которая включает в себя транспортировку морем, на расстояние не более 150 км.

Основными требованиями, при этом, является проверка транспортных средств (грузовики, прицепы, контейнеры, вагоны/ грузовые вагоны и т.п.) на соответствие техническим характеристиками и тестовым требованиям. С этой целью, транспортные средства делятся на классы (Классификация АТР) и определяют:

- имеется ли там – какое либо устройство охлаждения;
- есть ли там рефрижератор или ледяной бункер;
- имеется там простая или усиленная термоизоляция;
- при каких температурах средство транспортировки пригодно.

Структура кодов АТР

Оборудование проходит освидетельствование в соответствии с результатами теста, и каждое выданное свидетельство АТР указывает, классификацию, по которой одобрено оборудование. Разрешенному к использованию транспортному средству присваивается код АТР. Код следующий:

- 1-ая буква: тип охлаждающего или нагревающего агрегата;
- 2-ая буква: степень изоляции;
- 3-ая буква: температурный режим;
- 4-ая буква: X = транспортное средство, оборудовано Мобильным или зависимым температурным агрегатом. Буква X указывает наличие крепящегося агрегата.

Несколько Примеров кодов СПС

Название	Определение	Сокращение	Примечания
I = Изотермическое транспортное средство			
Изотермическое транспортное средство	Корпус изготовлен с изоляционными стенками, что ограничивают теплообмен между внешней и внутренней стороной корпуса.	IN = изотермическое транспортное средство с нормальной изоляцией IR = изотермическое транспортное средство с усиленной изоляцией	К коэффициент $\leq 0.70 \text{ W/m}^2 \text{ K}$ К коэффициент $\leq 0.40 \text{ W/m}^2 \text{ K}$
R = не механический охлаждающий агрегат			
Охлаждающие транспортные средства	Используют иной источник холода, нежели механический или "поглощающий" агрегат	RN = нормальная термоизоляция RR = усиленная термоизоляция Класс А (например RNA) Класс В (например RNB) Класс С (например RNC) Класс D (например RND)	$\leq +7 \text{ }^\circ\text{C}$ $\leq -10 \text{ }^\circ\text{C}$ $\leq -20 \text{ }^\circ\text{C}$ (наиболее распространено) $\leq 0 \text{ }^\circ\text{C}$
F = механический охлаждающий агрегат			
Механически охлаждающие транспортные средства	Изотермическое транспортное средство оборудовано или собственной охлаждающей установкой, или обслуживается такой установкой	FN = нормальная термоизоляция FR = усиленная термоизоляция Класс А (например FNA) Класс В (например FNB) Класс С (например FNC) Класс D (например FND) Класс Е (например FNE) Класс F (например FNF)	между $+12 \text{ }^\circ\text{C}$ и $0 \text{ }^\circ\text{C}$ между $+12 \text{ }^\circ\text{C}$ и $-10 \text{ }^\circ\text{C}$ между $+12 \text{ }^\circ\text{C}$ и $-20 \text{ }^\circ\text{C}$ $\leq 0 \text{ }^\circ\text{C}$ $\leq -10 \text{ }^\circ\text{C}$ $\leq -20 \text{ }^\circ$

	совместно с другими агрегатами транспортного средства.		
--	--	--	--

Транспортные средства должны находиться в хорошем состоянии. При закрытых дверях, изнутри не должен быть виден дневной свет. Уплотнитель дверей должен быть хорошим, и все ремонтные работы должны проводиться с применением соответствующих материалов. В конструкции кузова не должно быть никаких отверстий. В течении 6 часов, агрегат должен поддерживать температуру, соответствующую его классу. На основании положительных результатов тестов изотермического кузова и охлаждающего агрегата выдается свидетельство АТР. Это свидетельство действительно в течении 6 лет, по истечении которых, транспортное средство должно быть подвергнуто повторной проверке с выдачей второго свидетельства. Второе свидетельство действительно в течении трех лет, по истечении которых оно может быть продлено на период одного года.

Ниже приведены основные требования в отношении максимальных температур при перевозке различных продуктов.

Продукт	Максимальная температура
Субпродукты	+ 3°C
Масло	+6 °C
Дичь	+4 °C
Молоко в цистернах (свежее или пастеризованное)	+4 °C
Молоко для пищевой промышленности	+6 °C
Молочные продукты	+4 °C
Рыба, моллюски, ракообразные	Ледяная крошка/ тсующий лед
Готовые мясные продукты	+6 °C
Мясо (за исключением Субпродуктов)	+7 °C
Домашняя птица и кролики	+4 °C
Мороженное	-20 °C
Рыба, замороженные или глубокой заморозки моллюски, ракообразные и все прочие продукты питания глубокой заморозки	-18 °C
Все замороженные продукты (исключая масло)	-12 °C
Масло	-10 °C
Мороженное	-20 °C
Замороженные или быстро замороженные рыба, моллюски, ракообразные и все прочие быстро замороженные продукты	-18 °C
Все замороженные продукты (исключая масло)	-12 °C
Масло	-10 °C

HAZARD ANALYSES and critical control points(НАССР)

Система анализа рисков и критических контрольных точек.

В конце 1995г., были введены Директивы ЕС о Гигиене Пищевых Продуктов с тем, чтобы гарантировать безвредность и гигиену пищевых продуктов. Эти директивы фокусировались на пищевой промышленности, но отдельная глава была посвящена транспорту.

Важными являются следующие аспекты системы НАССР:

- Установка требующейся температуры (это должно быть указано компанией).
- Проверка температуры.
- Принятие мер, (при обнаружении), если имеются отклонения от нормы и произведение записи.
- Периодически направлять прицеп для технического обслуживания мотора холодильной установки, контейнера внутренней чистки.
- Персональная гигиена.

Транспортная компания должна быть в состоянии доказать, что она предпринимает или предприняла все необходимое, чтобы гарантировать гигиену пищевых продуктов. Перевозчик, должен быть способен доказать, что он выполнил свою работу удовлетворительно. Водитель и инженер технолог должны знать, что из себя представляют критические точки, и что им следует уделить особое внимание, прежде, чем предпринять меры предосторожности.

Фитосанитарные положения:

Сертификат фитосанитарного контроля, для импорта на территорию ЕС растений, таких как деревья, кустарники, луковичы и цветы, требуется в большей части стран. В Голландии такой сертификат также называется PD документ (PD аббревиатура с голландского Plantenziektenkundige (Служба Патологии Растений)). В большинстве стран, сертификат выдают аналогичные PD службы. Сертификат выдается страной происхождения. При перевозке растений из одной страны ЕС в другую, сертификат необходим для следующих продуктов:

- Саженьцы картофеля
- Отводки хризантем
- Слива особ. или черенки декоративных растений

PD проверяют транспортную накладную на растения перед началом транспортировки. Эти положения призваны предупреждать распространение болезней растений.

Истощение озонового слоя:

Многие холодильные агрегаты используют в качестве хладагента фреон - CFC. Международное соглашение было составлено с тем, чтобы сократить использование фреона, поскольку он вызывает Глобальное Потепление. Фреон CFC содержит элементы хлора, фтора и углерода. Если фреон CFC содержит водород, он обозначается – HCFC. Фреон повреждает озоновый слой и следовательно вреден для окружающей среды. Кроме того, есть HFCS. Эти соединения содержат фтор, углерод и водород. Они не вредят озоновому слою, но способствуют глобальному потеплению. CFC, HCFC и HFC часто обозначаются по названию торговой марки фирмы производителя SUVA, FREON, KLEA и FORANE. Они различаются по номеру R, например R 22. Подобно Резолюции CFC, существуют также резолюции для обеспечения прочности холодильных агрегатов на предмет утечки. В Резолюциях указано, что холодильные установки должны удовлетворять определенным техническим характеристикам, для предупреждения утечки хладагента.

Тестовые Вопросы(5.3.3.):

1. *Пожалуйста, выберите верно / неверно:*

- a. Причина осторожной перевозки пищевых продуктов - их хрупкая природа. (верно)
- b. АТР- это многостороннее соглашение между Подписавшими Странами о сухопутной транспортировке опасных грузов зарубеж (неверно)
- c. Цель АТР– содействовать международным перевозкам, по средством установки общепринятых международных стандартов, дабы сохранить качество скоропортящихся пищевых продуктов в течении международной перевозки. (верно)
- d. АТР также применяется к автодорожной и ж/д перевозке , которая включает в себя транспортировку морем, на расстояние не более 150 км. (верно)

2. *Пожалуйста, выберите значение аббревиатуры АТР, пожалуйста укажите:*

PKH	не механический охлаждающий агрегат; нормальная изоляция; температура $\leq + 7\text{ }^{\circ}\text{C}$
RRB	не механический охлаждающий агрегат; усиленная изоляция; температура $\leq - 10\text{ }^{\circ}\text{C}$
RND	не механический охлаждающий агрегат; нормальная изоляция; температура $\leq 0\text{ }^{\circ}\text{C}$
FRB	механический охлаждающий агрегат; усиленная изоляция; температура между $+ 12\text{ }^{\circ}\text{C}$ and $- 10\text{ }^{\circ}\text{C}$
FNC	механический охлаждающий агрегат; нормальная изоляция; температура между $+ 12\text{ }^{\circ}\text{C}$ and $- 20\text{ }^{\circ}\text{C}$
B	Нормально изолированное ТС

5.5.1 Другие Виды Автодорожных ТС

Цели изучения :

Слушатель должен быть способен описать главные характеристики Тяжеловесных автодорожных транспортных средств и съемных кузовов.

Съемные кузова (подобные контейнерам)	<p>Это загрузочные секции, независимые от грузовика или полуприцепа. У съемного кузова могут быть характеристики прицепа, изолированного прицепа, или тентового кузова. Так как его габариты такие же, как и у тех дорожных транспортных средств, они идеально приспособлены к палетам 80/120 и 100/120. Съемные кузова перемещаются на ТС со специальными шасси, на платформах (старая версия). Они присоединяются по средствам поворотных замков на угловых соединениях. Все манипуляции с ними производятся при помощи порталного или передвижного крана, которые оборудованы захватными устройствами с поворотными замками или специальными клещами. Клещи вводятся специальные пазы для транспортировки с каждой стороны съемного кузова, которые имеются в его полу.</p> <p>Пример, вы можете увидеть http://www.anga.pl или http://www.geseaco.com/GESeaCo/ContainerFleet/Swapbodies/</p>
Тяжеловесные автодорожные транспортные средства	<p>Это специальные авто ТС или платформы, которые предназначены для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Это такой груз, масса и /или габариты которого превышают предписанные законодательством ограничения или превышают нагрузку допустимую для обычных автотранспортных средств или оборудование для его перемещения. Для перевозки тяжеловесных грузов требуется специальное разрешение. Тяжеловесные транспортные средства требуют специальных разрешений на движение. Примеры тяжелых транспортных средств вы можете увидеть www.scheuerle.de или www.goldhofer.de</p>

Тестовые Вопросы(5.3.4.):

1. Пожалуйста, выберите верно / неверно:

- Съемные кузова- это загрузочные секции для комбинированных авто ж/д перевозок, независимые от грузовика или полуприцепа. (верно)
- Съемные кузова - это загрузочные секции, которые используются для перевозок зарубеж. (неверно)
- Тяжеловесный груз – это груз превышающий размер. (неверно)
- Тяжеловесные грузы с весом, превышающим обычную вместимость транспортных средств или оборудованием для перемещения.(верно)

5.3.7. Методика Обработки Груза, Специфичная для Экспедиторов Груза

Цели изучения:

Слушатель должен быть способен описать методы экспедиторов, относительно фрахтования транспортных средств с полной нагрузкой и консолидации партий товара (труппировка).

Чтобы лучше выполнять свою работу, как оператора логистики, экспедиторы груза развили ряд различных методов, используемых, чтобы облегчить транспортную организацию, с задачей оптимизировать необходимые услуги для предоставления их, адаптированными к потребностям их клиентов.

Одним примером является мультимодальная межконтинентальная транспортная цепь, которая представлена в модуле 3. Другие два, будут представлены фрахтованием и консолидацией грузов, каждый из которых применяется к дорожному транспорту. По отношению к другим методам, фрахтование, остается работой для специалистов. Техника консолидации, однако, представляется здесь так пример, так как может вполне успешно использоваться для большинства других методов.

Фрахтование

Автофрахтователь осуществляет автодорожные перевозки для своих клиентов, которые они доверяют третьим лицам. Они - экспедиторы, потому что они согласились экспедировать груз, который был предоставлен им, их принципалом, против платежа, размер которого оговорен заранее, используя средства и пути, в выборе которых, они имеют полную свободу. Клиент скорее найдет обслуживание, которого он ожидает, имея дело с фрахтователем нежели, чем напрямую с перевозчиком, в следующих случаях, некоторые из которых могут рассматриваться в то же время, как ведущие к повышению привлекательности использования фрахтования:

- Разнообразное и широко распространенное географическое покрытие,
- Нерегулярность грузопотоков: сезонный характер, различные объемы партий товара, срочные поставки,
- Большое количество частичных поставок, которые не могут заполнить транспортное средство целиком: LTL = “менее чем объем ТС”.

Для перевозчика, фрахтователь - также поставщик дополнительного груза, который может увеличить прибыльность транспортного средства “менее чем объем ТС”. Эти две функции - опорные пункты обслуживания, которое фрахтователь предлагает клиентам:

- Экономичность, надежность и скорая перевозка (например, поставка с вечера пятницы к утру понедельника) к различным географическим точкам из за использования перевозчиков, которые возвращаются к месту своего базирования и поэтому хорошо знают регион назначения.
- Быстрое перемещение по всем пунктам назначения незначительных количеств грузов без любой потребности в промежуточной обработке.

Второй вид деятельности является наиболее прибыльным для фрахтователя (будучи менее конкурентоспособным, для перевозчика), особенно, если он может сгруппировать несколько отправок) на одном ТС. Этот вид группировки без промежуточной обработки называется “технической группировкой”.

Группировка

В разделе фрахтования “техническая группировка” была определена, как деятельность по группированию нескольких партий товара от нескольких различных подрядчиков на едином транспортном средстве, которое осуществляет несколько приемок груза и доставок без промежуточной обработки.

Для того, чтобы иметь дело с рынком, где:

- Большое число клиентов в данной области,
- Товары маленького размера,
- Имеется большое количество товаров.

Предел времени должен быть близок ко времени, которое непосредственно требуется на перемещение, при использовании одного ТС.

Необходимо “быть всюду в одно и то же время”: чтобы принять груз от разных грузоотправителей в день А и доставить разным грузополучателям в день В.

Это возможно только, отделяя приемы и доставки от основной перевозки, которая используется, для покрытия расстояние между пунктами приема и пунктами поставок.

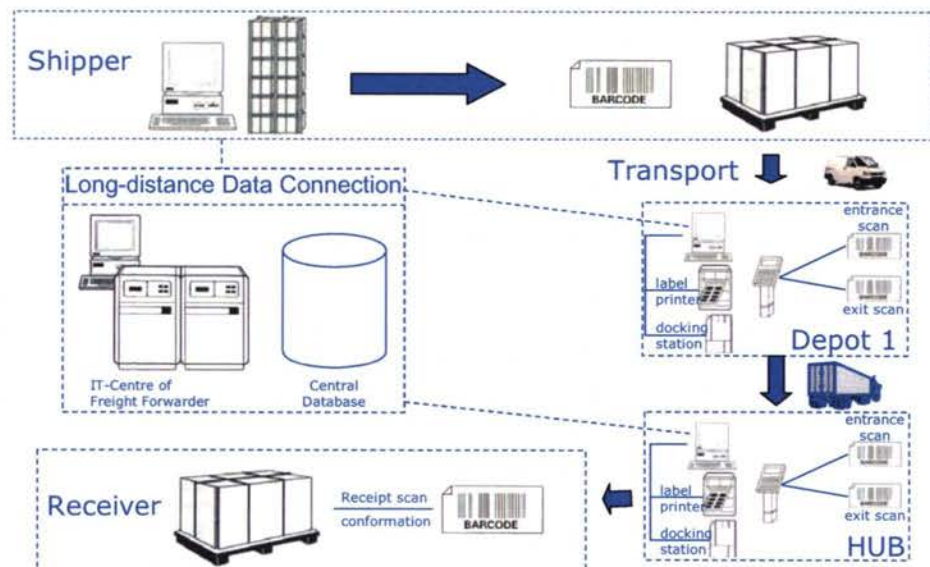
Отделение приема и доставки грузов от основной перевозки



Транспортировка от двери до двери разделена на 6 фаз, 4 различных типов, каждая представляет собой независимый вид деятельности, которая должна быть оптимизирована, чтобы благоприятно содействовать производительности в целом.

Для организации хорошей работы по консолидации вам нужны информационные системы

IT-SYSTEM для Группировки



Тестовые вопросы (5.3.5):

1.Пожалуйста, выберите верно/ неверно

- a. Для перевозчика, фрахтователь - также поставщик дополнительного груза, который может увеличить прибыльность транспортного средство “менее чем объем ТС.” (верно)
- b. Группировка - деятельность по группированию нескольких партий товара от нескольких различных подрядчиков на едином транспортном средстве.(верно)
- c. Прием груза, транспортировка и доставка- это части процесса группировки. (верно)
- d. Клиент должен привезти свою партию товара в логистический центр для перевозки на консолидированном транспортном средстве. (неверно)

5.4 Транспортные накладные и сопроводительные документы (Книжка МДП)**Цели изучения:**

Слушатель должен быть осведомлен о транспортных накладных, используемых в автодорожных перевозках (внутри страны и международных), ответственности участвующих сторон, о международном транзитном документе (книжка МДП) и заключении контрактов на автоперевозку.

5.4.1 Транспортная накладная на внутренние и международные перевозки:**Цели изучения:**

Слушатель должен быть осведомлен о транспортных накладных, используемых в автодорожных перевозках (внутри страны и международных).

Различают три группы документов, которые должны быть в наличии на борту транспортного средства на международных маршрутах:

Документы для водителя	Документы на транспортное средство	Документы на груз
<ul style="list-style-type: none"> • Международное водительское удостоверение • Удостоверение личности • Декларация о занятости • Тахокарты или контрольные книжки водителя • Медицинская страховка • Сертификат водителя по отдельным категориям грузов 	<ul style="list-style-type: none"> • Регистрационные документы на ТС • Техосмотр • Разрешение на въезд в страну (или транзит через нее) • Страховка • TIR сертификат • Carnet de passage • АТР сертификат 	<ul style="list-style-type: none"> • CMR накладная • Книжка МДП • Таможенные документы на груз • АТА корнет (в случае временного допуска)

На примере Франции рассмотрим какие документы используются при национальных и международных перевозках.

Перевозки	Маршруты	
	Национальные	международные
Правовая структура	Национальное законодательство(например торговое право)	Женевская конвенция (КДПГ) 1956
Контракты	Товаротранспортная накладная	Товаротранспортная накладная КДПГ
Форма	5 копий : - грузоотправитель - грузополучатель - перевозчик - контроль - корешок(документа)	3 копии: - грузоотправитель - грузополучатель - перевозчик - подписано каждой стороной
Содержание	- дата выдачи - ID перевозчика - регистрация ТС и прицепа или полуприцепа - расстояние - инструкция перевозчика водителю - ID принципала (заказчика или экспедитора грузов) - характер, масса, объем груза - опасные грузы или температура которых подлежит контролю - название и адрес грузоотправителя (место погрузки груза) - название и адрес место назначения	- место и дата выдачи - наименование и адрес грузоотправителя - наименование и адрес перевозчика - место и дата погрузки - указанное место назначения - наименование и адрес грузополучателя - характер груза, упаковка - видовое наименование опасных грузов - количество мест - маркировка - номер - вес брутто - стоимость перевозки - инструкции для таможни - упоминание о том, что перевозка производится в соответствии с положениями конвенции КДПГ
Функции	- контракт на перевозку,	- контракт на перевозку,

	подтверждающий перевозку груза во Францию	подтверждающий перевозку груза во Францию и за границу
Сфера правового применения	<ul style="list-style-type: none"> - средство от мероприятий, ограниченное сторонами - контракт годен для любого вида транспорта - консенсуальный договор, поэтому юридически заключенный с момента согласия - немедленно после установления факта аварии (убытка) грузополучатель должен направить протест перевозчику не позже трех дней (за исключением банковских праздников) от момента получения груза 	<ul style="list-style-type: none"> - сертификат принятия грузов Применяется к комбинированным перевозкам при отсутствии перевалки груза, но в случае споров применяется законодательство регулирующие данную перевозку - не применяется для перевозки при переезде - немедленно после установления факта аварии (убытка) грузополучатель должен направить протест перевозчику не позже семи рабочих дней от момента получения груза
Основание компенсации	<ul style="list-style-type: none"> - отправка партий свыше 3 тонн. - 14 е/кг за упаковку или 2 300 е/тонн общих партий грузов и с контролируемым терморезимом - 55 000 е максимум для партий грузов в цистернах или 3 е/кг или эквивалент на литр - партии грузов менее чем 3 тонны - 23 е/кг при максимуме 750 е/упаковка 	- 8,33 SDR за кг
Освобождение от ответственности	<ul style="list-style-type: none"> - полное освобождение: вина грузоотправителя, форс-мажор. - изменение доказательств: непригодная упаковка, погрузка грузоотправителем, и т. д. 	
Освобождение от ответственности отменяется по причине	<ul style="list-style-type: none"> - Мошенничество или грубая небрежность перевозчика - Заявление о стоимости или материальная заинтересованность в поставке 	

Тестовые вопросы(5.4.1.):

1. Пожалуйста, выберите какие документы, должны быть в наличии на борту ТС во время международной перевозки: верно/ неверн

- a. Таможенные документы на груз (верно)
- b. Накладная (неверно)
- c. Книга МДП (верно)
- d. Товаротранспортная накладная КДПГ (CMR) (верно)
- e. Инвойс на перевозку (неверно)

5.4.2. Ответственность перевозчика

Ответственность и бремя доказательств перевозчика в случае убытка (ущерба) грузу или задержка, пожалуйста, смотрите пункт 5.1.3. когда перевозчик принимает груз для перевозки, он должен контролировать количество упаковок в партии груза, состояние упаковки и внешний вид груза. При перевозке рефрижераторами, перевозчик должен контролировать температурный режим груза. Если заказчик желает иметь дополнительный контроль над весом брутто партии груза до (и во время транспортировки), перевозчик обязан производить такой контроль за дополнительную плату.

Если в товаротранспортной докладной КДПГ (CMR) это не указано, это значит что перевозчик принимает партию груза к перевозке по действительной цене.

Если существуют, какие либо дефекты упаковки или внешней стороны груза перевозчик не несет ответственности за ущерб грузу, причиненный во время перевозки. Перевозчик не несет ответственности за верность документации на перевозку перед таможенными органами. Это ответственность отправителя! Перевозчик несет ответственность за хранение этой документации надлежащим образом и использования ее в соответствии с контрактом на перевозку.

Тестовые вопросы (5.4.2)

1. *Пожалуйста, выберите верно/ неверно:*

- a. Перевозчик несет ответственность за оформление документации на перевозку (неверно)
- b. Перевозчик обязан указать все дефекты груза при принятии его во избежание своей ответственности (верно)
- c. За контроль веса партии груза до и после перевозки изымается дополнительная плата (верно)

5.4.3 Заключение и Выполнение Контракта на Перевозку

Цели изучения:

Слушатель должен знать основные требования КДПГ. Слушатель должен быть в состоянии заполнить товаротранспортную накладную КДПГ (CMR) и направить копии товаротранспортной накладной соответствующим получателям.

Транспортная Накладная

Общую информацию о соглашении CMR, вы можете найти в пункте 5.1.2. CMR. Контракт на перевозку подтверждается оформлением транспортной накладной. Конвенция КДПГ не дает ответа на вопрос кто должен оформлять товаротранспортные накладные; это может быть сделано или отправителем, или перевозчиком. Однако если даже товаротранспортная накладная отсутствует или утеряна, это не влияет на действие контракта на перевозку, который подпадает под положение конвенции КДПГ.

Товаротранспортная накладная обычно включает 3 оригинальных экземпляра, подписанных отправителем и перевозчиком, и обычно 4 копия для перевозчика. Эти подписи могут быть напечатаны или заменены штампами отправителя и перевозчика, если это позволяет закон страны, в которой была оформлена товаротранспортная накладная.

Первый экземпляр(красный)	передается отправителю после того, как перевозчик получил товары
Второй экземпляр (голубой)	передается грузополучателю, когда товары достигли своего места назначения

Третий экземпляр (зеленый)	Для перевозчика
Четвертый экземпляр (черный)	Для перевозчика

Вторая и третья копия должны путешествовать вместе с ТС и оставаться на нем до тех пор, пока груз на борту ТС. Четвертый экземпляр обычно в том числе.

1

1 Expéditeur (Nom, Adresse complète (Numéro de rue, ville, pays) (Name, Anschrift, Land)		LETRE DE VOIURE-COMMUNIQUE DE TRANSPORT MULTIMODAL (LETRE DE VOIURE-COMMUNIQUE) CMR NL 617285	
2 Destinataire (Nom, Adresse complète (Numéro de rue, ville, pays) (Name, Anschrift, Land)		16 Transporteur (Nom, Adresse complète (Numéro de rue, ville, pays) (Name, Anschrift, Land)	
3 Livraison pour le destinataire (Nom, Adresse complète) (voir de préférence les données ci-dessous) (Lieferungsort des Gutes (L, Land))		17 Transporteur (Nom, Adresse complète) (Nom, Adresse complète) (Name, Anschrift, Land)	
4 Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (Date, lieu, ville, pays) (Ort, n. de la prise en charge du bien) (Ort und Datum der Übernahme des Gutes)		18 Réserve et déclarations de l'expéditeur (voir de préférence les données ci-dessous) (Vorbehalt und Bemerkungen des Frachtführers)	
5 Documents et autres documents (Begleitende Dokumente)			
6	7	8	9
10	11	12	
13		19	
14		20	
21		15	
22		23	
24			

Model ECU-Benevolat 07/05

Интерактивное использование КДПГ (CMR)

Перевозчик договаривается о контракте на перевозку партии груза – апельсинового джема (классификация джема 6 – 11) из Бирмингема, Объединенное Королевство (3) в Рим, Италию (4). Апельсиновый джем будет принят на фабрике “ Harry Jam Production Ltd..” в Оксфордская авеню 15, Бирмингем, Объединенное Королевство (1). В товаротранспортной накладной фабрика указана, как отправитель. Груз должен быть доставлен в супермаркет “Intermarche”ул. Виа Савоя, 19, Рим, Италия (2). Перевозчик Давид Ван Хог , оксфордская авеню 34, Бирмингем, Объединенное Королевство (16) уполномочен, чтобы принять партию груза(джем) у отправителя (1) и, чтобы доставить получателю (2) по адресу (18). Экспедирование било оплачено отправителем груза, с тем чтобы получателю не пришлось ничего оплачивать (14).товаротранспортная накладная КДПГ (CMR), была заполнена в Бирмингеме в 05.04. (21). Адрес и подпись отправителя находится в поле 22.

1

1 Expéditeur (Nom et adresse) / Expéditeur Happy Jam Production Ltd. Oxford av. 15, Birmingham, United Kingdom		LETTRE DE VOITURE-DOCUMENT DE TRANSPORT FRACHTBIET-TRANSPORTDOCUMENT CMR NL 617285				
2 Destinataire (Nom et adresse) / Destinataire Intermarché Via Savoia, 19, Rome, Italy		16 Transporteur (Nom et adresse) / Transporteur David van Hough Oxford av. 34, Birmingham United Kingdom				
3 Lieu de prise en charge de la marchandise (Nom et adresse) / Lieu de prise en charge de la marchandise Birmingham, United Kingdom		17 Transporteur successif (Nom et adresse) / Transporteur successif (Empty)				
4 Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (Nom et adresse) / Lieu et date de la prise en charge de la marchandise Rom, Italy 12.04.2006		18 Adresse et coordonnées du transporteur / Adresse et coordonnées du transporteur Place of delivery: Intermarché Via Savoia, 19, Rome, Italy				
5 Documenta a însoțire / Documenta a însoțire (Empty)						
6	7	8	9	10	11	12
4567	15	pallets	orange jam "Happy"		500 kg	
13 Instructions de l'expéditeur / Instructions de l'expéditeur (Empty)		19 Conventiune per iscritta / Conventiune per iscritta (Empty)		20 Tableaux / Tableaux (Empty)		
14 Prescriptions et instructions / Prescriptions et instructions (Empty)		21 Date d'émission / Date d'émission Birmingham 05.04.		15 Remarques / Remarques (Empty)		
22 Expéditeur (Nom et adresse) / Expéditeur Happy Jam Production Ltd. Oxford av. 15, Birmingham, United Kingdom SING		23 Signature et adresse du transporteur / Signature et adresse du transporteur (Empty)		24 Destinataire (Nom et adresse) / Destinataire (Empty)		

Пожалуйста заполните информацию, которую вы получили выше, в соответствующие поля формы.

По получении груза, менеджер супермаркета подписывает товаротранспортную накладную. Кто должен получить первый, второй, третий и четвертый экземпляры товаротранспортной накладной? Пожалуйста укажите.

первая копия (красный цвет)	отправитель
вторая копия (голубой)	грузополучатель
третья копия (зеленый)	перевозчик
четвертая копия (черный цвет)	перевозчик

Товаротранспортная накладная должна включать утверждение, о том, что перевозка, несмотря на любую оговорку о противном, подпадает под действие конвенции КДПГ.

Товаротранспортная накладная, также должна включать следующие детали, где применима:

- Заявление что перегрузка на другое транспортное средство допускается.
- Издержки, которые обязуется оплатить отправитель.
- Сума наличности на издержки при перевозке.
- Декларация о стоимости груза.
- Инструкции отправителя перевозчику, в отношении страхования грузов.
- Согласованный временной лимит, в рамках которого, должна быть произведена перевозка
- Список документов поданных перевозчику.

Стороны, могут включить, в товаротранспортную накладную, любые другие данные, которые считают нужными.

5.4.4 Международный документ таможенного транзита(книжка МДП)

Цели изучения:

Слушатель, должен быть ознакомлен с книжкой МДП и ее соответствующими получателями.

(источник: Международная перевозка груза: свидетельство профессиональной компетентности – Учебник по программе Дистанционного Обучения (пересмотренная версия, 2005г. Май)

Примечание: подробная презентация Туболья

Книжка МДП(TIR)

МДП это таможенная конвенция, инициированная МСАТ (Международный Союз Автомобильного Транспорта, со штаб-квартирой в Женеве). Конвенция основывается на идее упрощения таможенных процедур, по средствам использования проверенных ТС, которые могут быть опломбированы. Это означает, что на ТС должен быть сертификат допуска. Пожалуйста смотрите последующие

страницы (с приложенными двумя фотографиями ТС). Допуск выдается таможенными органами после тщательной проверки:

- Возможности опломбирования транспортного средства
- Отсутствие скрытых грузовых отсеков
- Используемые материалы(тентованные прицепы)
- Использование знаков TIR.



CERTIFICAAT VAN GOEDKEURING
CERTIFICAT D'AGRÉMENT

van een wegvoertuig voor vervoer van goederen onder douaneverzorging
d'un véhicule routier pour les transports des marchandises sous scellément douanier

Certificaat nr.

Certificat No.

TIR-Overeenkomst van 19.....
Convention TIR du 19.....

Afgegeven door (bevoegde autoriteit)
Déclaré par (autorité compétente)

U.D. TIR-Regio 1985: 0-27947

Допущенное ТС может использоваться для перевозки в рамках сферы действия книжки МДП. Каждые два года таможенными органами страны происхождения, производится осмотр. Книжка МДП может использоваться для любых перевозок из стран- участниц ЕС в страны за пределами ЕС и ФТА(европейская ассоциация свободной торговли), ЕАСТ³ книжка МДП не выдается до тех пор, пока ,не будет выплачено гарантия, в Сумме 50000\$, это обеспечивает покрытие обязательств в случаи мошенничества или утраты груза. Книжка МДП, которая выглядит, как буклет, (пожалуйста, см. сл. Стр.) целом содержит 14 страниц. После загрузки ТС и заполнения книжки МДП, первые страницы остаются на таможне. Выезжая из страны, водитель должен отчитаться таможне и первая страница (зеленая) изымается. Ваучер (отрывной корешок) остается в книжке. На таможне въезда следующей страны, изымается следующая страница (белая).

АТА Carnet- книжка АТА (соглашение о временном ввозе)

В ранее упомянутых таможенных процедурах и документах предполагалось, что груз перевозится из одной страны в другую, для торговли или производства. Подразумевалось, что они не вернутся в свою изначальную форму. Есть ряд обстоятельств, когда груз используется в другой стране не на продажу, и с намерением его возврата в страну происхождения в том же точно виде. Хорошими примерами являются машины, выставляемые на торговых ярмарках, выставочные товары, спортивное оборудование (профессиональное), оборудование для рок групп или театральных трупп. В рамках границ ЕС, больше нет необходимости в каких либо процедурах относительно этих видов товара. За пределами ЕС, однако, есть. В этих целях используется книжка АТА. Она выдается торговой палатой и действует как книжка МДП, используя буклет и страницы разного цвета для обозначения выезда, въезда и повторного въезда.

³Примечание: в отношении стран VISEGRAD, может использоваться книжка МДП и ЕАД обычно выбор делает не перевозчик

IRU Union Internationale
des Transports Routiers

CARNET TIR*

14 volets

I.R.U. No 00000000

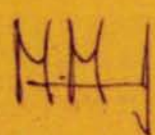
1. Véhicule pour grue en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including _____

2. Délivré par _____
Issued by _____


3. Titulaire
Holder

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association.
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association.

Signature du secrétaire de l'organisation internationale.
Signature of the secretary of the international organisation.



à compléter avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet



6. Pays de départ
Country / Countries of departure

7. Pays de destination
Country / Countries of destination ()*

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (*)
Registration No(s), of road vehicle(s) ()*

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No. and date) (*)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ()*

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (*)
Identification No(s), of container(s) ()*

11. Observations diverses
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet.
Signature of the carnet holder.

(*) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply.

SPECIMEN

* Voir annexe 1 de la Convention TIR 1975, annexed to the Convention of the United Nations Economic Commission for Europe
 See annex 1 of the TIR Convention, 1975, annexed under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

VOLET N° 1 PAGE 1		1. CARNET TIR No 00000000	
2. Bureaux de douane de départ 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Nom de l'organisation internationale IRU Union internationale des Transports Routiers	
Pour usage officiel		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays)	
		5. Pays de départ	6. Pays de destination
7. Noms d'immatriculation du(s) véhicule(s) routier(s)		8. Documents joints au manifeste	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. et Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) et Marques et Noms des colis ou objets	10. Nombre et nature des colis ou objets: désignation des marchandises	11. Poids brut (kg)	16. Scelléments ou marques d'identification reconnues intacts
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destination: 1. Bureau de départ 2. Bureau de douane 3. Bureau de douane		13. Nombre 14. Lieu et date 15. Signature du titulaire ou de son représentant	17. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane
18. Certificat de prise en charge bureau de douane de départ ou de passage d'entrée		20. Délai de transit	
<input type="checkbox"/> 19. Scelléments ou marques d'identification reconnues intacts		21. Enregistré par le bureau de douane de _____ sous le No _____	
22. Divers itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)		23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	

SOUCHE N° 1 PAGE 1		du CARNET TIR No 00000000	
1. Pris en charge par le bureau de douane de _____		6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
2. Sous le No _____			
3. Scelléments ou marques d'identification apposés			
<input type="checkbox"/> 4. Scelléments ou marques d'identification reconnues intacts			
5. Divers itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)			

Тестовые вопросы (5.4.5.):

1.Пожалуйста, выберите верно/неверно

- a. Книжка МДП была разработана для упрощения таможенных процедур, по средствам использования допущенных ТС, которые могут быть опечатаны (верно)
- b. Осмотр МДП осуществляется таможенными органами страны происхождения каждые 5 лет (неверно)
- c. После загрузки грузовика и заполнения книжки МДП, первые страницы остаются на таможне. (верно)

5.5 Ценообразование в Области Автоперевозок

Цели изучения:

Слушатель должен понимать составляющие расчета стоимости автоперевозок грузов. Он должен быть способен понять основную концепцию автодорожных грузовых тарифов и должен быть способен производить основной расчет стоимости автоперевозок грузов.

5.5.1 Принципы Ценообразования

Цели изучения:

Слушатель должен понимать основные принципы ценообразования.

При расчете стоимости автоперевозок грузов используются различные принципы:

Принцип	Определение	Пример
стоимость плюс	основание - затраты оператора плюс стандартный коэффициент прибыльности	стоимость плюс 15%
Единое ценообразование	единообразная (стандартная) ставка или фиксированная ставка за милю. Эта цена может основываться на обозначенной информации.	10 EUR / км
Дифференцированное ценообразование или ценовая дискриминация	различные ставки могут применяться к различным сегментам рынка	

Основными компонентами стоимости, которые следует учитывать при расчете грузовых автоперевозок, являются:

- *Переменные издержки за рейс*
 Затраты на водителей /€/час/
 Топливо /€/литр/
 Пошлины / сборы с пользователей дорог /€/км/

-
- Виза для водителя /€/
 - Основные затраты на грузовик (в зависимости от пробега в милях/в год)
 - Амортизация прицепа грузовика /затраты на лизинг/€/в год/
 - Шины
 - Тех.обслуживание / ремонт
 - Налоги на транспортные средства
 - Страхование ответственности ТС
 - Основные затраты на компанию /€/в год/
 - Администрация

Ниже Вы найдете пример ценообразования на основе затрат в Ирландии

Ценообразование в области грузоперевозок:

(Источник: Опрос Ирландских Компаний Автоперевозчиков и Опрос «Прайсватерхаус Куперс» Пользователей услуг Ирландских Компаний Автоперевозчиков)

Ценообразование в Ирландии схоже с деятельностью по перевозке грузов автомобильным транспортом где-либо в Евразии:

Сектор грузовых автоперевозок в Ирландии сталкивается с конкуренцией многочисленных компаний, базирующихся в Ирландии, а также конкуренцией международных перевозчиков.

Обзор фактов, в результате которых повышается давление в отношении поставок:

- Постоянно повышающиеся требования заказчика в отношении расчета времени и формирования доставки.
- Высокий процент пользователей считают очень важным повышенную надежность доставки
- Немногочисленные долгосрочные отношения клиент/поставщик и никакого стимула для клиента сократить время ожидания
- Возросшая перегрузка дорог/ дорожного движения.

ЗАТРАТЫ И ДВИЖЕНИЕ ЗАТРАТ: Калькуляция себестоимости означает суммирование, учет и анализ всех, имеющих отношение расходов и доходов в результате покупки и управления активами. Первая фаза это процесс накопления. Фаза два, это ассигнования, в наиболее соответствующей форме, пропорциональной части этих расходов и доходов в каждую работу или фазу деятельности по мере возникновения. Фаза Три - это выражение различных пунктов таких как затраты/или доходы на милю, километр, тонну, день, час или прочие относящиеся стандарты, которые могут применяться для оценки стоимости индивидуальной работы в будущем.

Цель калькуляции себестоимости: Для обеспечения менеджеров точной информацией относительно понесенных затрат во всех областях бизнеса, например управление ТС, расходы на техобслуживание, затраты на персонал, накладные расходы офиса.

- Предоставлять данные, на которых строится политика,
- Представлять калькуляцию затрат по будущим операциям.

С тем, чтобы достичь этих целей эффективным образом:

- Каждый источник затрат должен быть идентифицирован,
- Затраты должны быть определены последовательным образом,
- Затраты необходимо контролировать,
- Затраты необходимо отслеживать в соответствии с заранее установленным планом

Преимущества эффективной системы калькуляции себестоимости

- Существует простая идентификация прибыльных операций и деятельности;
- Относительные возможности получения прибыли между различными операциями и видами деятельности, выдвинуты на первый план,
- Любые области излишних трат или убытка четко указаны,
- Информация доступна по: сокращения затрат, установлению ставок и оплат, эффективном планировании управления и контроль.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАТРАТ: прежде чем приступить к согласованию цены на какую либо работу, необходимо установить скрытые расходы:

- На деятельность ; то есть местные услуги, длинный рейс, работа в городе, специальные контракты на работу
- На отдельные маршруты или рейсы, в рамках любой деятельности, будь то контрактные работы или сервис планирования
- Центр затрат (вся деятельность из одного склада)
- На отдельное ТС. В этом случае соответствующие затраты отводятся на каждое ТС и таким образом рассчитываются общие эксплуатационные затраты за год/ месяц/ неделю/день/ час.

ОБЩЕЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ:

Общие эксплуатационные затраты – это совокупность всех затрат и вывод окончательной цифры. Основу для оценки получаемого дохода и достигнутых показателей прибыльности, а так же отдельных расценок составляет информация. Постоянные (основные) и накладные затраты обычно рассчитываются на основе времени, т.е.затраты за год, неделю и т.д., в то время как текущие расходы вычисляются из расчета затрат на милю/километр. Ниже приведен пример того, как различные категории затрат могут быть объединены вместе и для получения полезной информации. *Пожалуйста, обратите внимание, что цифры указанные в данном примере не относятся к какому либо конкретному виду деятельности. Они используются только в целях иллюстрации. Слушателям рекомендуется использовать структуру затрат знакомого им вида деятельности, и на этой основе разрабатывать общие эксплуатационные расходы.* Имея эти цифры, оператор может оценить эффективность каждого вида деятельности и в целом автопарка в отношении затрат и доходов.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОХОДОВ: Достаточно легко обеспечить чтобы дозод, полученный транспортным средством распределялся на рейс или соответствующую деятельность. Если ведется точный учет дохода, его часто делят на мили для получения ставки за милю, что далее может быть отнесено к затратам на милю, предоставляя текущий обзор определенного вида деятельности.

Затраты на милю(на основе средних, из 40,000 км за год)		
	Общие затраты за год	Затраты на километр
Постоянные затраты		
Дорожный налог	500	0.0125
Страхование	1.000	0.0250
Затраты на экипаж	10.000	0.2500
Погашение кредита	2.500	0.0625
Амортизация	3.500	0.0875
Промежуточная сумма	17.500	0.4375
Текущие расходы		
Горючие	8.000	0.2000
Покрышки	800	0.0200
Техобслуживание	4.800	0.1200
Смазочные материалы	400	0.0100
Промежуточная сумма	14.000	0.3500
Накладные расходы	2.500	0.0625
Общие Эксплуатационные Затраты за год	34.000	0.8500

Методика расчета затрат

Затраты за неделю = Общие Эксплуатационные Затраты = 34,000 = 739,13

Количество рабочих недель(46) 46

Затраты на день = Общие Эксплуатационные Затраты = 34,000 = 147,82

Количество рабочих недель x 5 46x 5

Затраты за час = Затраты на день = 147,82 = 16,42

Стандартный рабочий день 9

Затраты на км = Общие Эксплуатационные Затраты в год = 34,000 = 85 на км

Общий километраж за год 40,000

Здесь представлен обзор транспортных затрат в ЕС.

Транспортные затраты в ЕС. (источник IA модификация регулятивных положений совета № 4058/89, ECORYS-Trademco)

Затраты на эксплуатацию грузового транспортного средства в меньшей степени зависят от размера компании, нежели от цен и входных цен. Такие входные цены различаются в зависимости от страны, вследствие разницы в зарплате, (экономическое развитие) или цены на грузовой автомобиль, покрышки и топливо (напр. Налоги и пошлины правительства). Нижеследующий график отражает разницу транспортных расходов при перевозках на большие расстояния, в ряде стран.

**График: Разница транспортных расходов при перевозках на большие расстояния
(среднее в 11 Европейских странах)**

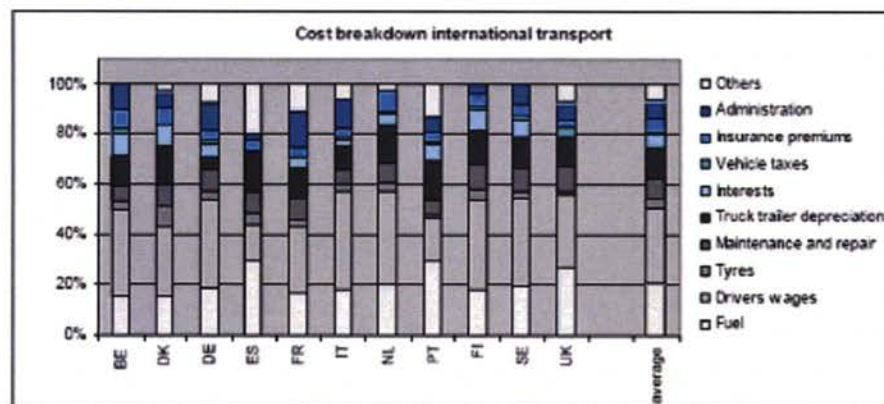
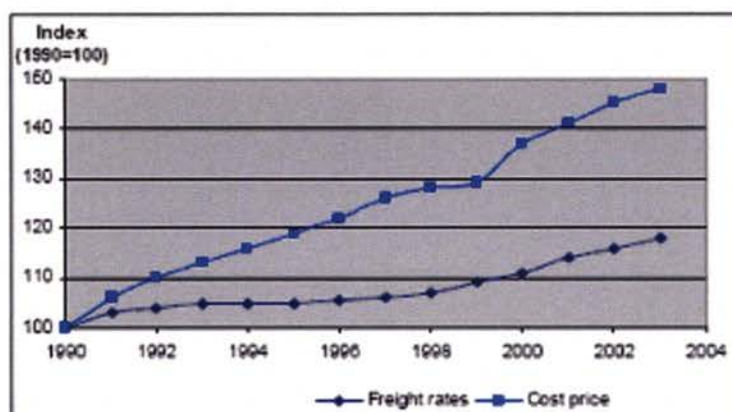


График показывает, что структура транспортных расходов существенно различается по странам. Например, доля топливных затрат в общих расходах варьируется от 15 до, почти, 30%. Затраты на зарплату могут составить 30-35% (в Бельгии, Финляндии) или 10% (в Испании). Доля затрат на техническое обслуживание, менее отличается по странам, но иные элементы затрат (процент, администрация, прочие) снова варьируются по странам значительно. Разница затрат по национальным перевозкам отражает иную ситуацию, поскольку в большую часть транспортных затрат при операциях получения (сбора груза) и развозки, составляет зарплата водителя. Топливо составляет меньшую часть. Также, административные затраты при национальных перевозках, выше.

Грузовой тариф Автоперевозок Грузов в Нидерландах (источник: *IA модификация регулятивных положений совета № 4058/89, ECORYS-Trademco*)

На протяжении последних нескольких лет транспортные издержки существенно возросли. Основным их составляющим элементом стала неуклонно растущая цена на топливо, а также прочие затратные составляющие (дорожные сборы, зарплаты и т.д.) График, приведенный ниже, наглядно показывает, что рост затрат не был полностью отражен в грузовом тарифе Голландских транспортных компаний.

График: Показатели себестоимости и грузовых тарифов в международных перевозках Голландских транспортных компаний (номинальные цены, 1990-2003) – источник TLN (2003)



Очевидно, что эти различающиеся тенденции должны были оказать влияние на прибыльность сектора. К сожалению, на данный момент имеется ограниченная информация о международных показателях.

Цены на дизель на АЗС, удвоились за период между 1988 и 2000г. Хотя это и было равномерное увеличение, но уже только это могло, как результат, повысить общие транспортные расходы на 15-30%, что видимо не нашло отражения в повышении грузовых тарифов. Новейшая динамика цен на топливо в ряде стран ЕС, представлена в нижеследующей таблице.

Таблица: динамика цен на топливо (в среднем на литр дизеля)

	2003	2004	2005	% изменений 2003-2004	% изменений 2004-2005
Люксембург	€ 0,63	€ 0,68	€ 0,87	7,9%	27,9%
Испания	€ 0,68	€ 0,74	€ 0,90	8,8%	21,6%
Португалия	€ 0,69	€ 0,78	€ 0,91	13,0%	16,7%
Австрия	€ 0,71	€ 0,78	€ 0,98	9,9%	17,9%
Франция	€ 0,76	€ 0,85	€ 1,05	11,9%	2,5%
Нидерланды	€ 0,77	€ 0,88	€ 1,08	14,3%	22,7%
Бельгия	€ 0,78	€ 0,80	€ 1,11	2,6%	38,8%
Италия	€ 0,86	€ 0,94	€ 1,10	9,3%	17,0%
Швейцария	€ 0,78	€ 0,89	€ 1,10	14,1%	23,6%
Германия	€ 0,87	€ 0,94	€ 1,09	9,0%	16,0%
Средняя	€ 0,75	€ 0,83	€ 1,01	10,7%	22,3%

Источник: различные

Очевидно, что за последние 3 года цены на топливо значительно выросли в Европе.

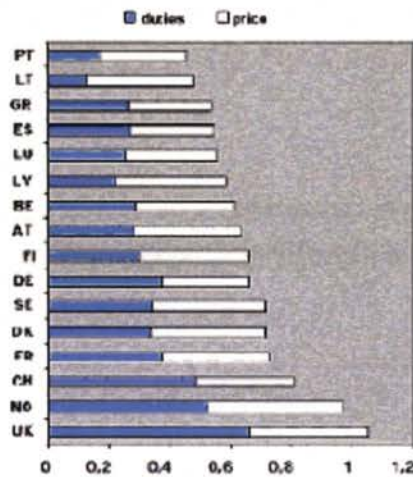
Обзор квартальных показателей для тягача с прицепом с полной массой (FTA)

01/01/1985	100	01/10/1994	148.6
01/01/1986	103.2	01/01/1995	151.9
01/01/1987	103.5	01/01/1996	158.9
01/01/1988	107.6	01/01/1997	167.3
01/07/1989	117.3	01/01/1998	174.9
01/07/1990	123.2	01/01/1999	181.4
01/10/1991	134.2	01/01/2000	189.8
01/01/1992	133.5	01/01/2001	187.7
01/01/1993	139.9	01/01/2002	189.6

Налоги и пошлины в ЕС (источник: *1А модификация регулятивных положений совета № 4058/89, ECORYS-Trademco*). Каждая страна в ЕС имеет свою собственную систему налогообложения транспортных средств, акцизного сбора на топливо и сбор с пользователей дорог. В целом, уровень налогов и сборов, значительно различается, в особенности на транспортные средства (акцизный сбор на ТС) и топливо. Также, уровень и способ оплаты, которую должны вносить пользователи инфраструктуры, отличается дородных сборов (за проезд или километр), до использования Евровиньетки (стоимость за год) или транзитные сборы (за поездку) дл стран, не членов ЕС.

График, приведенный ниже, отражает разницу цен из расчета на литр дизеля между стоимостью топлива и налогами/сборами на топливо по ряду стран. Диапазон достаточно велик, что вызвано, главным образом, разницей пошлин.

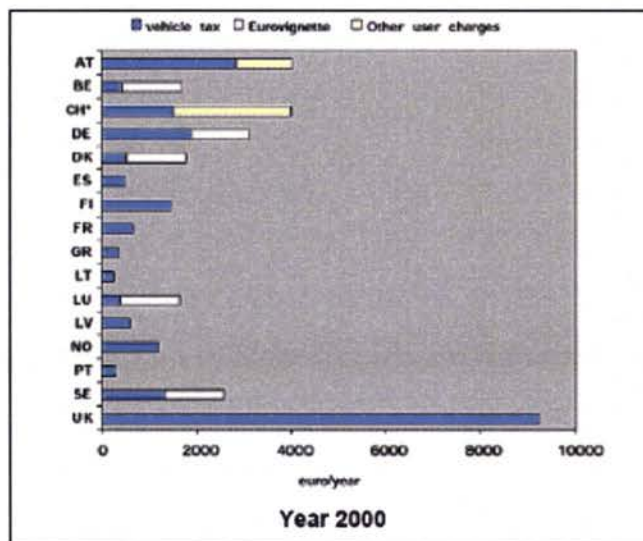
График: Цены и пошлины на топливо



Источник: дорожно-транспортные исследования на северных дорог и транспорта, 2000

- Дизельное топливо является основным затратным элементом для грузовых ТС, за исключением затрат на водителя. Дизель составляет 34 % всех эксплуатационных затрат 40 тонного тягача с прицепом и 22 % общих затрат 18 тонного грузового автомобиля без прицепа. В октябре, 70 % затрат на дизель составили пошлины на топливо. Это по сравнению с 60% во Франции, 55% в Нидерландах и 51 % в Бельгии.

Сборы с пользователей (Источник: дорожно-транспортные исследования на северных дорог и транспорта)



Эксплуатационные расходы в Евросоюзе (FTA)

- Эксплуатационные расходы на ТС на 21% выше, чем во Франции, и на 4 % выше, чем в Нидерландах, в индустрии, где типичный размер прибыли составляет 3 %.
- (FTA) Дизель составляет 34% эксплуатационных расходов 40 тонного тягача с полуприцепом и 22% 18 тонных грузовых автомобилей без прицепа.
- В октябре 2004 г., 70% стоимости дизеля в Великобритании, составила пошлина на топливо(60% во Франции, 51% в Нидерландах, 51% в Бельгии).
- В странах ЕС годовые эксплуатационные расходы на ТС (FTA) отличаются.

Таблица: Эксплуатационные расходы на ТС для тягача с полуприцепом, полной массой 40 тонн на 1 октября 2001г.

Средние годовые затраты на одно ТС	Великобритания(£)	Франция(£)	Нидерланды(£)	Испания (£)
Налог на авто ТС(стандартный тариф)	1,850	502	659	546
Страхование(полное, €750 превышение)	3,123	2,063	2,569	4,142
Амортизация(тягач или прицеп)	9,176	9,341	9,341	9,341
Стоимость горючего	28,221	19,053	19,095	17,306
Техобслуживание (сервис и ремонт тягачей или прицепов)	11,182	8,305	7,280	5,573
Затраты по найму водителя(зарплаты и социальные выплаты)	23,475	25,647	36,661	23,849
Общая стоимость (ТС и водитель)	77,027	64,911	75,605	60,757
Колебание стоимости по Великобритании		-16%	-2%	-21%

Источник: FTA – ассоциация грузовых перевозок

Дополнительная информация от FTA по эксплуатационным расходам ТС представлена нижеследующей таблицей.

Годовой пробег	45,000	55,000	36,300
Срок службы (года)	6	5	7

Срок службы (мили)	270,000	275,000	245,000
Стоимость замены (£)	48,306	49,832	45,765
Расход топлива-смазочных материалов	13	14	12
Стоимость горючего- ррl	59,6	59,6	59,6
Срок службы покрышек (мили)	65,000	80,000	50,000

	Затраты: £ в год			Затраты: пенни за милю		
Постоянные затраты						
VED	650	650	650	1,44	1,18	1,86
Страхование	1,506	1,657	1,369	3,35	3,01	3,91
Амортизация	6,441	7,475	5,557	14,31	13,59	15,88
Эксплуатационные расходы						
Горючие	9,382	10,648	8,249	20,85	19,36	23,57

Покрышки	559	545	494	1.33	0.99	1.41
Тех обслуживание	3,528	3,952	3,102	7.84	7.19	8.86
Общая стоимость ТС	22,105	24,926	19,420	49.12	45.32	55.49
Стоимость найма водителя	20,400	22,895	17,303	45.33	41.63	49.44
Стоимость ТС и водителя	42,505	47,821	36,723	94.46	86.95	104.92
Накладные транспортные расходы	3,446	3,446	3,446	7.66	6.27	9.85
Коммерческая деятельность	3,446	54,713	3,446	7.66	6.27	9.85
И того	49,397	54,713	43,615	109.77	99.48	124.62

Причины падения, застоя или низкого уровня цен на автоперевозки в Евросоюзе.

- Различный уровень контроля, мониторинга в ЕС 25!
- Создание крупномасштабных компаний – эффект масштаба
- Ценовое давление, вызванное новыми конкурентами
- Поставки, далеко превышающие спрос
- Расширение ЕС (более жесткая конкуренция, низкие заработные платы)
- Асимметрия возможностей между маленькими перевозчиками – крупными грузоотправителями
- Различный режим подачи топлива между государствами и участниками, и таким образом различные цены на топливо
- Различный ежегодный налог на ТС в ЕС 25, различные дорожные сборы

5.5.3 Спот- Курс и Ценовое Соглашение

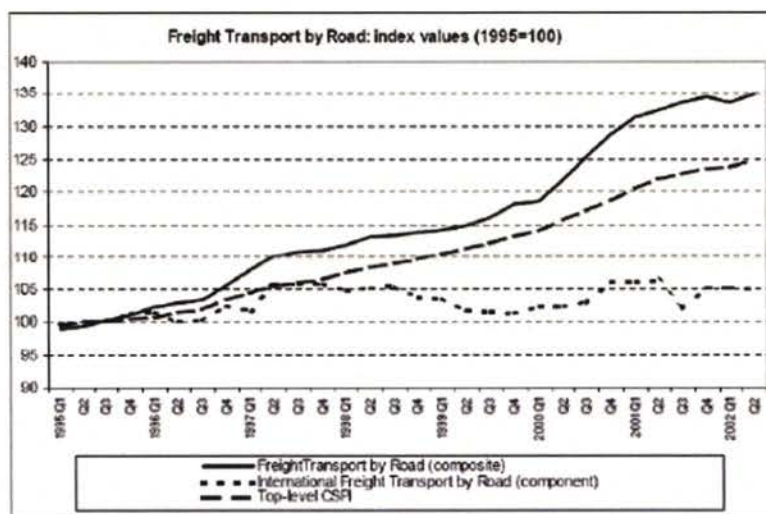
**Таблица: Индексы цен корпоративных услуг –
Экспериментальный ряд (1995 = 100)**

	Грузоперевозки автомобильным транспортом	Индекс компонента: международные
SIC(92)	6024	60243
1995	100.0	100.0
1996	103.6	101.0
1997	110.1	104.8
1998	113.2	104.8
1999	115.8	102.0
2000	123.6	103.4
2001	232.9	104.9

Источник: национальное управление статистики Великобритании: индекс цен на грузоперевозки автомобильным транспортом, Ник Палмер и Кейт Джонс - национальное управление статистики Великобритании Форбург групп, сентябрь 2002

График: Индекс цен по грузовым автоперевозкам в Британии

Грузоперевозки автомобильным транспортом: показатели стоимости (1995=100)



Источник: национальное управление статистики Великобритании: индекс цен на грузоперевозки автомобильным транспортом, Ник Палмер и Кейт Джонс - национальное управление статистики Великобритании Форбург групп, сентябрь 2002

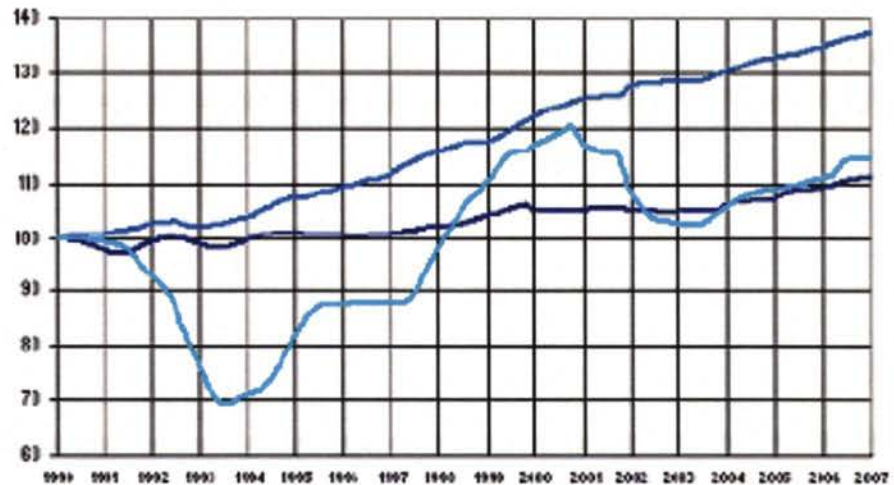
Таблица: опубликованная структура грузовых автоперевозок в Нидерландах, с порядковыми номерами за второй квартал 2002 года

Тип грузовика	Индекс цен за второй квартал 2002 года q1=100		
	Все перевозки	Международные перевозки	Национальные перевозки
Общий	116,7	110,9	122,0
Открытый или закрытый кузов	121,2	109,8	128,9
Контейнер	112,3	112,1	112,3
Мебелевоз	122,1	114,6	126,5
Самосвал	125,9	115,1	127,6
Рефрижератор/холодильник	112,2	111,3	114,6
Цистерны	106,6	109,0	104,2
Другие	114,0	112,2	117,1

Источник: национальное управление статистики Великобритании: индекс цен на грузоперевозки автомобильным транспортом, Ник Палмер и Кейт Джонс - национальное управление статистики Великобритании Форбург групп, сентябрь 2002

Показатели автомобильного транспорта, источник вебсайт МСАТ (www.IRU.org)

Показатели автомобильных перевозок ОЭСР (Организация Экономического Сотрудничества и Развития, западная Европа): **1-ая четверть прогноз 2006**



Индекс	База индекса		Прогноз			
	1990 1-ая четверть		2006 1-ая четверть		2007 1-ая четверть	
Категория	Индекс	Стоимость	Индекс	Стоимость	Индекс	Стоимость
Грузовой автомобильный транспорт (миллионы тонн)	100,0	2795,2	109,4	3058,7	111,4	3112,8
ВВП (\$ миллиард)	100,0	1789,6	134,9	2414,2	137,4	2458,8
Регистрация грузового ТС	100,0	77599,78	111,11	86221,96	114,24	88647,21

5.5.4 Расчет Расстояний

Стоимость автоперевозок грузов (источник: UIC – Транспортные Исследования Евроазиатских Мировых ж/д грузовых коридоров)

Данные о стоимости автоперевозок грузов приведены ниже.

Таблица: Индикативные цены автоперевозок на выбранных маршрутах/сообщениях

(источник: исследования UIC)

Автодорожное сообщение/ маршрут	US\$/TEU

Хельсинки – Москва	2,200
Поти - Ереван	1,500
Роттердам – Ереван	4,100
Роттердам - Франкфурт	500

Тегеран – Париж	3,400
Тегеран - Алма-Аты	2,800
Тегеран - Милан	3,200
Тегеран - Берлин	3,000

ЕКМТ оценивает стоимость автомобильных перевозок в пределах Европы 1.1.US\$/TEU.км, и между Европой и Азией, 0.6 US\$/TEU.км. Согласно исследованиям TRACECA, (допуская, что 1TEU=10 тонн) стоимость автомобильных перевозок в регионах Центральной Азии следующая:

- В рамках Центральной Азии: 10 US\$/тонн + 0.60 US\$/TEU.км.
- Между Центральной Азией и Россией: 30 US\$/тонн + 0.60 US\$/TEU.км.
- Между Центральной Азией и Ираном: 20 US\$/тонн + 0.35 US\$/TEU.км.

Стоимость в пунктах пересечения границы на таможах Азии, а также стоимость обработки равна (в среднем) 100 US\$/TEU.

Как отмечено, на автомобильном транспорте особенно, «скрытые затраты» могут быть добавлены на большинстве пунктов пересечения границы и терминалах.

Тестовые Вопросы (5.5.1):

1. Пожалуйста, решите верно / неверно:

- a. «Затраты плюс» 15 % означает, что затраты будут покрыты на 15 % (неверно)

- b. Когда перевозчик рассчитывается с различными таможами по различным ставкам, он следует за принципом ценовой дискриминации. (верно)
- c. Принцип «затраты плюс» основан на покрытии затрат, плюс стандартная маржа дохода (верно)

Литература

1. Международная перевозка груза: свидетельство профессиональной компетентности – Учебник по программе Дистанционного Обучения (пересмотренная версия, 2005г. май)

2. www.tracesca-org.org
3. IA Модификация регулятивных положений совета №4058/89, ECORYS-Trademco
4. Международная перевозка груза: свидетельство профессиональной компетентности – Учебник по программе Дистанционного Обучения (пересмотренная версия, 2005г.май) NEA/GFP-DLI/IRU
5. MSC в Транспортном Mngt
6. CIA книга мировых данных
7. Веб-сайт TRACESCA, ЭНЦИКЛОПЕДИЯ
8. Евростат; Статистика в центре – Транспорт (1/2005)
9. Часть D: Контрактная основа построения о деятельности грузовых экспедиторов и методов обработки грузов: 2Trans PartDchpaters1to4 E final.doc
10. Вклад Trademco в IA Модификацию регулятивных положений совета № 4058/89
11. Ссылка 15: “Истинные Транспортные Затраты - Соразмеряя Внешние Затраты Европейских Видов Транспорта”, UIC, 2004г., октябрь
12. Второй отчет об Автодорожном Транспорте, Лучший Опыт Индустрии, МСАТ
13. Национальное Управление Статистики Британии: Индекс цен на Грузоперевозки Автомобильным Транспортом, Ник Палмер и Кейт Джонс - Национальное Управление Статистики Британии, Группа Форбург, 2002г., сентябрь.
14. ЕС - Программа Taxis, TRACESCA: База данных дорожного движения по регионам и Прогнозируемые Модели, август Проектный Номер WS.93.05/05.01/B008,, 1998, ООО WS Аткинс Интернейшнл Лтд.

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.