

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

Модуль 6 Железнодорожный транспорт



Финансирование настоящего
проекта осуществляется
Европейским Союзом



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

СОДЕРЖАНИЕ

Страница

СОКРАЩЕНИЯ И ТЕРМИНЫ.....	3
6 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ.....	5
6.1 Введение: Преимущества и недостатки транспортировки по железной дороге	5
6.2 Законодательные требования к железнодорожному транспорту.....	6
6.3 Основные конвенции и соглашения, относящиеся к железнодорожному транспорту.....	17
6.4 География и железнодорожные транспортные операции	23
6.5 Время перевозки на Евро-Азиатских грузовых маршрутах	29
6.6 Способы и средства транспортировки.....	33
6.7 Комбинированные перевозки по железной дороге.....	42
6.8 Европейское соглашение о важнейших международных комбинированных транспортных путях и связанном оборудовании (AGTC).....	49
6.9 Накладные и сопроводительные документы	50
6.10 Транспортная накладная ЦИМ.....	53
6.11 Тарифная политика в железнодорожном транспорте	68
6.12 Единая таблица расстояний для международных грузовых перевозок (ДИУМ).....	69
6.13 Принципы постановки тарифов, применяемые железными дорогами в СНГ	70
6.14 Ссылки - материал для дальнейшего чтения	74

- Приложение 1** Передовой опыт
- Приложение 2** ЦИМ
- Приложение 3** Накладная ЦИМ СМГС РУС. - АНГЛ.
- Приложение 4** Прецедент

СОКРАЩЕНИЯ И ТЕРМИНЫ

AGC	:	Европейское соглашение по основным международным железнодорожным маршрутам
AGTC	:	Европейское соглашение о важнейших международных комбинированных транспортных путях и связанном оборудовании
CEEC	:	Страны Центральной и Восточной Европы
CER	:	Сообщество европейских железных дорог
CIF	:	Стоимость, страхование и фрахт
CIM	:	Контракт на международную перевозку грузов по железной дороге - Международная транспортная накладная COTIF
COTIF	:	Конвенция о международных перевозках по железной дороге
CT	:	комбинированный транспорт (КТ)
DIUM	:	Единая таблица расстояний для международных грузовых перевозок
EC	:	Европейская комиссия (ЕК)
ECO	:	Организация экономической кооперации (Исламские государства)
ERA	:	Европейское железнодорожное агентство
EU	:	Европейский союз
FBL	:	Коносамент FIATA
FCL	:	Полная загрузка контейнера
FOB	:	Свободен на борту
MLA	:	Основное многостороннее соглашение TRACECA
MTT/ETT	:	Международный транзитный тариф (Русское сокращение) членов OSJD
NIS	:	Новые независимые государства (бывшее СНГ)
NHM	:	Согласованный код товаров - Согласованная система (HS)
OSJD	:	Организация кооперации железных дорог
OTIF	:	Межправительственная организация по вопросам международных перевозок по железной дороге
RID	:	Правила международной перевозки опасных грузов по железной дороге
RIV	:	Соглашение, регулирующее обмен и использование

		вагонов между железнодорожными предприятиями
		RIC: То же самое, но для пассажирских вагонов
SMGS	:	Конвенция о международной перевозке грузов по железной дороге – Соглашение по международным железнодорожным грузовым коммуникациям, OSJD
TEU	:	Единица, эквивалентная двадцати футам (6,096 м) (контейнер) (ДФЭ)
TRACECA	:	Транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия
TAR	:	Транс - азиатская железная дорога
UIC	:	Международный союз железных дорог
UIRR	:	Международный союз комбинированных автодорожных - железнодорожных транспортных компаний
UNECE	:	Европейская экономическая комиссия Организации Объединённых Наций (ЕЭК ООН)
UNESCAP	:	Экономическо-социальная комиссия Организации Объединённых Наций для стран Азиатско - Тихоокеанского региона

6 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

6.1 Введение: Преимущества и недостатки транспортировки по железной дороге

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные преимущества и недостатки транспортировки по железной дороге

Железнодорожный транспорт

Преимущества	Недостатки
<ul style="list-style-type: none"> • Повышенная степень безопасности груза (особенно в регионах, таких как Средняя Азия) • Возможность перевозки больших и тяжёлых объёмов груза на большие расстояния (>200 км) при низкой стоимости единицы • Эффективные операции в мульти-модальной среде • Быстрее (по сравнению с морем) на некоторых маршрутах • Дешевле (по сравнению с дорогами) в большинстве случаев • На операции обычно не влияют погодные условия • Надёжность операций (в большинстве случаев) • Эффективность при обычных партиях товара - маршрутных поездах / полной загрузке поезда 	<ul style="list-style-type: none"> • Проблемы с функциональной совместимостью (ширина колеи, платформы, сигнальные системы, напряжение, обмен данными, правила эксплуатации) • Сравнительно низкая (по сравнению с дорогами) плотность сети и способность доставки от двери к двери • Варьирование технических /эксплуатационных характеристик по секциям железнодорожного маршрута и недостающие звенья сети • Серьёзные задержки (в некоторых случаях) на местах пересечения границы • Отсутствие единого агента для транспортировки от двери к двери и вмешательство нескольких железнодорожных операторов / сетей при международных и транзитных перевозках • Разница тарифов и сложные структуры - отсутствие единого коносамент • Низкая коммерческая скорость на большинстве линий сообщения • Необходимость в двух промежуточных фазах обработки в

	<p>большинстве случаев (грузовые станции отправления + назначения), если не используются частные ветки</p> <ul style="list-style-type: none"> • Высокая цена на коротких расстояниях • Ограничение стандартизованных единиц по отношению к ограничениям профиля колеи
--	---

Для ознакомления с примерами передового опыта, а также со сбоями на железных дорогах смотрите Приложение 1 Примеры передового опыта.

Тестовые вопросы

Укажите, пожалуйста, является ли утверждение правильным / неправильным:

- a. Железнодорожный транспорт подразумевает большие затраты на небольших расстояниях. (Правильно)
- b. Железнодорожный транспорт делает возможным осуществление эффективных операций в мульти модальной среде. (Правильно)
- c. Железнодорожный транспорт дешевле и быстрее автомобильного транспорта (неправильно)
- d. Сеть железных дорог делает осуществление транспортировки от двери к двери возможным. (Неправильно)
- e. Коммерческая скорость большинства железнодорожных линий низка. (Правильно)
- f. В железнодорожном транспорте широко применяется единый тариф. (Неправильно)

6.2 Законодательные требования к железнодорожному транспорту

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные международные организации железнодорожного транспорта и их цели. Слушатель должен знать об ответственности железнодорожной компании согласно Единым правилам ЦИМ и Правилам СМГС (SMGS).

Основные стороны в сфере железнодорожного транспорта

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные международные организации, регулирующие железнодорожные перевозки.

Название	Основные цели	Члены	Интернет
----------	---------------	-------	----------

			ССЫЛКА
Международный союз железных дорог (UIC)	<ul style="list-style-type: none"> • Разработка и направление технических условий и стандартов в органы стандартизации, • Выступление в качестве технической платформы для поддержания работы железнодорожных ассоциаций, • Управление международными проектами железнодорожного сотрудничества, • Определение условий и рекомендаций для своих членов, • Заключение соглашений с межправительственными организациями и другими коммерческими организациями, ответственными за транспорт 	177 членов (железнодорожные предприятия) в 94 странах	http://www.uic.a.sso.fr/apropos/Overview.html
Межправительственная организация по вопросам международных перевозок по железной дороге (OTIF)	<ul style="list-style-type: none"> • Осуществление COTIF (Конвенций относительно международной перевозки по железной дороге) и Вильнюсского протокола • Расширение сферы влияния COTIF и согласование с другими транспортными законами для содействия в перспективе единому законодательному режиму перевозок по железной дороге из Атлантического в Тихоокеанский регион. • Облегчение пересечения границы в сфере международного железнодорожного транспорта • Участие в подготовке других международных конвенций, относящихся к железнодорожному транспорту в пределах ООН/ ЕЭК и Unidroit • Постоянное обновление положений по перевозке опасных грузов (RID) 	42 государства, напр. страны ЕС, Украина, Турция; Тунис, Сирия, Македония, Марокко, бывшая Югославия, Иран, Ирак, Алжир, Албания	http://www.otif.org/html/e/pres_info_generales.php
Организация кооперации железных дорог	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие международных перевозок по железной дороге, особенно между Европой и Азией. 	Бывший СССР, Албания,	http://www.osjd.org/r-index.htm (только на

(OSJD)	<ul style="list-style-type: none"> • Разработка общей стратегии для международных перевозок по железной дороге. • Согласование международной правовой структуры для железнодорожного транспорта • Сотрудничество в решении проблем, связанных с железнодорожным транспортом • Техническое сотрудничество • Сотрудничество с другими международными организациями, работающими в сфере железнодорожного транспорта 	Иран, бывшая Югославия, Китай; Куба; Северная Корея, Вьетнам	русском языке)
Европейское соглашение по основным международным железнодорожным линиям (AGC)	<ul style="list-style-type: none"> • Учреждение международной сети европейских железных дорог (E-rail), состоящей из основных линий и вспомогательных линий и утверждение плана координации развития и строительства железнодорожных полотен, имеющих преимущественное международное значение на основе установленных технических / эксплуатационных характеристик 	24 страны, из которых 14 стран из ЕС-25, Болгария, Румыния, Турция, Молдова, Украина, Россия, Белоруссия	http://www.unec.org/trans/convention/agc_a1e.pdf

<p>UNECE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие Евро - Азиатских транспортных звеньев • Организация тестовых прогонов контейнерных маршрутных поездов в Евро - Азиатских коридорах • Облегчение пересечения границ в сфере международных железнодорожных перевозок • Продуктивность железнодорожного транспорта • Определение пропускной способности инфраструктуры железных дорог • Функциональная совместимость и согласование условий различных железнодорожных систем (OTIF - OSJD). • Транс европейский железнодорожный проект. • AGC 	<p>http://www.unecce.org/trans/main/sc2/sc2.html</p>
--------------	--	--

Некоторые страны являются членами как OTIF так и OSJD, они представлены на изображении, расположенном ниже.



Обе организации работают над слиянием обеих систем. Для получения информации об унификации транспортного законодательства просим вас прочитать нижеследующий текст:

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА - СОВМЕСТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

Международная «Конференция по международному транспортному законодательству» была учреждена 21-22 октября 2003 года в Киеве с целью нахождения возможных средств устранения разногласий между двумя международными законодательными системами в сфере железнодорожного транспорта - а именно OSJD (или OSZhD) и OTIF, в частности в сфере грузовых перевозок.

Конференция постановила, что СЕЕС, которые станут членами ЕС, так же как и государствам СНГ, необходимо уделять первостепенное внимание усовершенствованию законодательной основы, относящейся к транзитному транспорту для создания благоприятных условий, чтобы привлечь больше транспорта с целью исключения вероятности появления новой разделительной границы между государствами ЕС и СНГ.

Железные дороги должны быть более эффективными и конкурентоспособными по сравнению с другими видами транспорта, особенно с автомобильным. Им следует обеспечивать клиентов качественным обслуживанием, которое будет характеризоваться надёжностью, пунктуальностью и безопасностью. Необходимо уделить особое внимание простым и эффективным процедурам пересечения границ.

Тот факт, что две законодательные системы регулируют международный железнодорожный транспорт на географически большой территории Евразии, не должен выступать препятствием для использования возможностей, которыми обладают железные дороги. Необходимо согласование законодательства между двумя регулируемыми законодательными системами с постановкой целей на короткий и средний по протяжённости период. Функциональная совместимость, как законодательная, так и техническая, а также развитие инфраструктуры являются общими приоритетами, не смотря на то, что сроки их осуществления разные.

Конференция постановила, что серьёзным недостатком для железнодорожного транспорта является отсутствие прямой транспортной накладной. Для улучшения ситуация предлагается выполнить следующие шаги:

- В первую очередь разработка прямой транспортной накладной;

- Следующим шагом должна быть стандартизация законов, регулирующих вопросы ответственности для любой транспортной деятельности.

Конференция пришла к соглашению, что рабочая программа между OSJD и OTIF (с участием совместной рабочей группы), которая должна основываться на существующей «Общей позиции», должна внести вклад в достижение целей этой декларации. Более того, ЕК будет способствовать работе ряда Транс - Европейских коридоров с целью способствования внедрению совместных решений.

Для получения информации о Европейских международных ассоциациях железнодорожных предприятий CER и UIRR смотрите ниже:

Другие основные участники

- Международный союз транспортных компаний, занимающихся комбинированными перевозками по автомобильным дорогам - железным дорогам (UIRR)

UIRR насчитывает в данный момент 19 членов в 14 странах, которые представляют примерно 60% общего объёма, перевозимого в Европе при помощи комбинированного транспорта. UIRR был основан в 1970 году в Мюнхене. Его членами было перевезено 230.000 единиц сменных кузовов и полуприцепов на национальном уровне и только 17.000 единиц на международном уровне, в течение первого года.

В 1972 году было представлено первое международное звено катящегося шоссе (грузовики на рельсах) (Кёльн - Верона). В 1984 году были приняты первые Общие положения, регулирующие ответственность операторов в сфере международного комбинированного транспорта. В 1988 году был достигнут результат в 1 миллион партий, а через 3 года международный грузооборот превзошёл национальный грузооборот. В 1997 / 1998 годах UIRR принял новые Статуты и стал открытым для всех операторов КТ. Параллельно приняты новые Общие положения, которые предусматривают большую ответственность операторов при осуществлении деловых контактов с клиентами. В 2000 году была достигнута отметка в 2 миллиона партий.

- Сообщество европейских железнодорожных компаний и компаний, занимающихся вопросами инфраструктуры (CER)

CER объединяет 53 железнодорожных предприятия и компании, занимающиеся вопросами инфраструктуры, входящие в состав Европейского союза, из стран, вступающих в ЕС (Болгария, Хорватия и Румыния), а также Босния / Герцеговина, Сербия / Черногория, Норвегия и Швейцария. Его штаб-квартира находится в Брюсселе. Оно представляет интересы своих членов непосредственно в Европейском парламенте, комиссии и совете министров, а также в других политических органах и участниках транспортной сферы. Основная деятельность CER сосредоточена на развитии железной дороги, которая является важным фактором в развитии транспортной системы, которая будет как эффективной, так и безопасной для окружающей среды. Основным приоритетом для CER в этом отношении является достижение более сбалансированного разделения по видам транспорта в транспортной системе, что уменьшит внешние общественные расходы и улучшит экономическую эффективность. Параллельно инициативам самих железных дорог по улучшению качества оказания железнодорожных услуг, CER рассматривает обеспечение достаточных инвестиций в железнодорожные инфраструктурные проекты в качестве предпосылки достижения желаемого разделения по видам транспорта. CER занимается всеми политическими моментами, имеющими значение для железнодорожного транспорта, предлагая консультации и рекомендации высшим европейским должностным лицам. CER следит за принятием решений в железнодорожной отрасли и вносит свой вклад в их принятие. Его интересы охватывают весь диапазон европейской транспортной политики: планирование инфраструктуры, услуги по перевозке пассажиров и грузов, общественные услуги, охрана окружающей среды, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, а также социальный диалог.

ЕК ставит своей целью оживить железнодорожную отрасль. Для получения подробной информации просим прочитать следующее:

Директивы и политика ЕК

Общая транспортная политика ЕК до 2010 года описана в «Белой книге», опубликованной в 2001 году. Одной из основных целей ЕК является оживление железнодорожной отрасли. Если вдаваться в подробности, то политика нацелена на а) интегрирование железнодорожного транспорта во внутренний рынок и гарантирование безопасности, б) оптимальное использование инфраструктуры железных дорог, в) модернизация железнодорожных услуг.

Причинами, которые стоят за способствованием развитию и приоритетностью железных дорог для ЕК, являются растущая доля автомобильного транспорта, (что приводит к серьёзным проблемам, связанным с окружающей средой и образованием заторов) и уменьшающаяся доля железнодорожного транспорта.

Начиная с 1991 года, ЕК выпустила ряд директив для поддержания своей политики и открытия железнодорожного рынка с целью достижения либерализации, какая уже присутствует в других видах транспорта. Цель такая: железная дорога должна быть конкурентоспособной по отношению к другим видам транспорта.

Директивы затрагивают вопросы отделения операций от инфраструктуры, лицензирование железных дорог, доступ к инфраструктуре (взносы за доступ / распределение возможностей), функциональную совместимость и безопасность.

- 91/440/ЕК, 95/18/ЕК, 95/19/ЕК, 96/48/ЕК
- 2001/12/ЕК, 2001/13/ЕК, 2001/14/ЕК, 2001/16/ЕК (1^й железнодорожный пакет)
- 2004/49/ЕК, 2004/50/ЕК, 2004/51/ЕК (2^{ой} железнодорожный пакет)

Особое внимание уделяется вопросам функциональной совместимости, направленной на а) обеспечение безопасного непрерывного движения поездов по ЕС и б) стандартизация оборудования для сокращения затрат. Для решения вопросов функциональной совместимости и безопасности было учреждено Европейское железнодорожное агентство (ЕАЖ). Грузовые перевозки были либерализованы и открыты операторам первыми, с 1993 года для

международного комбинированного транспорта, с 2003 года для международных грузовых перевозок, в то время как с 2007 года все грузовые перевозки будут либерализованы.

Директива 2001/12/ЕК определяет Транс - Европейскую железнодорожную сеть для перевозки грузов (TERFN) которая состоит из примерно 50.000 км путей, открытых для перевозки грузов с 2003 года. Однако к 2007 году рынок перевозки грузов будет открыт на протяжённости всей сети длиной в 150.000 км.

ЕК также инициировала программы мульти модального / комбинированного транспорта, нацеленные на объединение различных видов транспорта в более эффективную транспортную цепь. Прежде всего, в 1992 году была утверждена программа РАСТ, за которой последовала программа Marco Polo в 2003 году. Marco Polo - крупномасштабная программа поддержания интермодальной деятельности и альтернатив автомобильному транспорту, сосредоточившая своё внимание, в частности на функциональной совместимости контейнеров, загрузочных устройств и профессии грузового интегратора.

Как UIC так и FIATA работают над повышением качества железных дорог. Смотрите ниже Совместную декларацию UIC/CER и FIATA/CLECAT по вопросам «Качества международного традиционного и комбинированного железнодорожного грузооборота»:



**Joint Declaration by UIC/CER and FIATA/CLECAT on
"Quality in international conventional and combined railway freight traffic"
(16 April 2005)**

At its meeting on 1 March 2005 in Paris, the UIC-FIATA Permanent Contact Group announced the launch of joint efforts to boost quality standards in international rail freight traffic, both conventional and combined.

This joint initiative is based on moves to develop a set of quality indicators, building on the Quality Charter published by CER and UIC in July 2003 in conjunction with the CIT. These indicators, which offer a response to market demand and must also be realistically achievable for the Railway Undertakings, enshrine the customer's right to incorporate quality parameters in individual contracts concluded with the railway undertakings, with the necessary consequences for both parties in the event of non-compliance. In an initial phase, the idea is to begin with block trains in conventional wagon and combined transport, before moving onto a subsequent stage in which wagon groups or less-than-trainload operations are also included.

UIC and FIATA have agreed that, in an open market, an improvement in the quality of rail freight services can only be introduced and developed by the market protagonists themselves.

Any intervention on the part of the EU would distort the free play of market forces and consequently jeopardise the economic viability of the transport operations, with the railway undertakings liable to lose business as a result.

UIC is planning to discuss the results of this joint work with other customer associations, to ensure that the work rests on a broad spectrum of customer requirements.

CER and CLECAT welcome and support this initiative and see it as a confirmation of their existing position in relation to EU moves to develop a freight quality regulation.

FIATA
Heiner ROGGE
Chairman of the Working
Group Rail of MFI

UIC
Günther ENGELHART
Chairman of the UIC Delegation to the
Permanent Contact Group UIC/FIATA

CLECAT
Heiner ROGGE
Chairman of the CLECAT
Rail Committee of ETLI

CER
Johannes LUDEWIG
Executive Director

Тестовые вопросы

Укажите, пожалуйста, является ли утверждение правильным /неправильным:

- a. UIC выступает в качестве технической платформы для поддержки работы железнодорожных ассоциаций (правильно)
- b. OTIF принимает участие в подготовке других международных конвенций, относящихся к железнодорожному транспорту в рамках ООН/ЕЭК и Unidroit. (правильно)
- c. COTIF была разработана OSJD. (неправильно)
- d. Разработка предписаний, относительно перевозки опасных грузов (RID) является целью UIC. (неправильно)

6.3 Основные конвенции и соглашения, относящиеся к железнодорожному транспорту

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные правила ЦИМ (включая RID) и СМГС и об ответственности железнодорожного перевозчика. Слушатель должен уметь заполнить бланк ЦИМ.

COTIF

COTIF (по-французски: Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) является Конвенцией, относящейся к международным перевозкам по железной дороге, во главе которой стоит OTIF. Приложения COTIF содержат такие пункты:

- Международный закон о железнодорожном транспорте (пассажирском - CIV - и движении грузовых поездов - CIM)
- Перевозка опасных грузов (RID)
- Контракт на использование транспортных средств (CUV)
- Контракт на использование железнодорожной инфраструктуры (CUI)
- Утверждение технических стандартов и принятие единых технических предписаний для материальной части железных дорог (APTU)
- Процедура технического допуска железнодорожного подвижного состава и другой железнодорожной материальной части, используемой для международных перевозок (ATMF);

COTIF – Конвенция о международных перевозках по железной дороге	
<p>Приложения к COTIF</p> <p>Закон о международном железнодорожном транспорте (пассажирском - CIV - и движении грузовых поездов - CIM)</p> <p>Перевозка опасных грузов (RID)</p> <p>Контракт на использование транспортных средств (CUV)</p> <p>Контракт на использование железнодорожной инфраструктуры (CUI)</p> <p>Утверждение технических стандартов и принятие единых технических предписаний для материальной части железных дорог (APTU)</p> <p>Процедура технического допуска железнодорожного подвижного состава и другой железнодорожной материальной части, используемой для международных перевозок (ATMF)</p>	<p>Новые редакции COTIF</p> <p>1980 год: контракт на международную перевозку грузов по железной дороге (CIM)</p> <p>1995 год: основы экспедирования грузов с пересечением границ; Либерализация и модернизация Единых правил CIM,</p> <p>Вильнюсский протокол (1999 год): Адаптация к законам, применяемым к другим видам транспорта, особенно к CMR; Модернизация в отношении либерализации железнодорожного транспорта</p>

Единые правила CIM

COTIF содержит Единые правила, относительно контракта на международную перевозку грузов по железной дороге (CIM), от 9-5-1980 года смотрите приложение 2, с поправками, внесёнными 9-6-1999 года (Вильнюсский протокол) удовлетворяя последним разработкам в железнодорожном секторе (смотрите раньше в этой главе).

Единые правила применяются к любому контракту, относящемуся к перевозке грузов по железной дороге за вознаграждение, если пункты происхождения и назначения расположены в двух разных государствах-членах - независимо от места нахождения бизнеса и национальности сторон, заключивших контракт - или если хотя бы один пункт находится в государстве-члене и стороны договорились, чтобы контракт подчинялся этим правилам.

Контракт на перевозку CIM

По контракту на перевозку перевозчик берёт на себя перевозку грузов за вознаграждение в место назначения, и доставку их там грузополучателю. Контракт на перевозку должен быть подтверждён транспортной накладной, которая соответствует единой модели. Однако, отсутствие, неправильность или потеря транспортной накладной не должны влиять на существование или действительность контракта, который должен оставаться под действием этих Единых правил.

Транспортная накладная должна быть подписана грузоотправителем и перевозчиком. Подпись можно заменить печатью, записью фактурной машины или любым другим надлежащим образом.

Перевозчик должен засвидетельствовать принятие грузов на копии транспортной накладной надлежащим образом и вернуть копию грузоотправителю.

Транспортная накладная не будет иметь силу коносамента.

Транспортная накладная должна быть составлена для каждой партии товара. В отсутствие противоположного соглашения между грузоотправителем и перевозчиком, транспортная накладная не может относиться к грузу, объёмом более чем в один вагон.

В случае перевозки, которая осуществляется с попаданием на таможенную территорию Европейского Сообщества или на территорию, где применяется общая транзитная процедура, каждая партия товара должна сопровождаться транспортной накладной, удовлетворяющей требованиям Статьи 7 СИМ.

Международные ассоциации перевозчиков должны утвердить единый образец транспортной накладной в сотрудничестве с международными ассоциациями таможенных работников и органами, компетентными в вопросах таможни в Государствах-членах, а так же любыми межправительственными региональными организациями по экономической интеграции, обладающими юрисдикцией принимать собственное таможенное законодательство.

Транспортная накладная и её копия может быть учреждена в форме электронной регистрации данных, которая может быть трансформирована в разборчивые письменные знаки.

Ответственность перевозчика СИМ

Период транзита	12 ч. на отправку и 24 ч. на каждые 400 км
Период ответственности за потерю или причинение ущерба грузам	Время между тем, как перевозчик принял грузы для перевозки и до времени доставки и за потерю или причинение ущерба, вызванных превышением транзитного периода
Снятие ответственности	<p>Когда потеря или причинение ущерба грузу было вызвано следующим</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ошибкой со стороны уполномоченного лица • Приказом, данным уполномоченным лицом, если ошибка была вызвана не по вине железной дороги • Неотъемлемый дефект грузов (гниение, брак и т.д.) • Обстоятельства, которые не смогла избежать

	железная дорога и последствия которых она не смогла предотвратить (напр. перевозка в открытых вагонах, отсутствие или неадекватность упаковки, ошибочная загрузка, не отвечающее нормам, неправильное или неполное описание предметов торговли)
Компенсация за потерю грузов	Перевозчик должен выплатить, с целью исключения любого другого ущерба, компенсацию, рассчитанную согласно рыночному курсу товара, а в случае, если такой курс отсутствует, согласно текущей рыночной цене, а если нет ни курса, ни цены, согласно нормальной ценности товаров такого же вида и качества в момент времени и в месте, в котором грузы были приняты для осуществления перевозки. Компенсация не должна превышать 17 Специальных прав заимствования SDR на килограмм веса брутто плюс железнодорожный фрахт.
Компенсация за повреждение грузов	Перевозчик обязан выплатить компенсацию, эквивалентную потере ценности грузов с целью исключения всякого другого ущерба.
Период ограничения	1 год

Упаковка и передача грузов СИМ

Если железная дорога принимает для осуществления перевозки грузы, обладающие явными признаками повреждений, она может потребовать, чтобы состояние таких грузов было указано в транспортной накладной.

Если природа грузов такова, что требует упаковки, грузоотправитель должен упаковать их таким образом, чтобы защитить от полной или частичной потери и от ущерба во время транзита и во избежание риска нанесения травм или вреда лицам, оборудованию или другим грузам. Более того, упаковка должна соответствовать действующим на станции отправления положениям.

Грузоотправитель отвечает за все последствия отсутствия упаковки или дефектного состояния упаковки и должен в особенности возместить любую потерю или ущерб, нанесённый железной дороге по этой причине. В отсутствие каких-либо подробностей в транспортной накладной бремя доказательства отсутствия упаковки или дефектного состояния упаковки лежит на железной дороге.

Передача грузов для перевозки должна регулироваться положениями, действующими на станции отправления. Погрузка должна быть обязанностью железной дороги или грузоотправителя согласно положениям, действующим на станции отправления. Если погрузка является ответственностью грузоотправителя, он должен придерживаться предельной нагрузки. Выгрузка должна быть обязанностью грузополучателя.

Грузоотправитель должен отвечать за все последствия погрузки с нарушениями, выполненной им, и должен, в частности возместить любую потерю или ущерб, причинённый железной дороге по этой причине. Тем не менее, Статья 15 применяется при оплате расходов, возникающих из-за перегрузки товаров в случае, если погрузка была выполнена с нарушениями. Бремя доказательства неправильной погрузки лежит на железной дороге.

Предписание относительно международной перевозки опасных грузов по железной дороге RID

Разработка предписаний, относящихся к перевозке опасных грузов по железной дороге, является основным непрерывным заданием OTIF. RID (Предписание относительно международной перевозки опасных грузов по железной дороге) содержит около 1.000 страниц и переиздается каждые два года.

Начиная с 1993 года, идёт работа по юридической и технической реструктуризации RID. Юридическая реструктуризация была завершена, наряду с другой работой по внесению исправлений на 5^{ой} Генеральной Ассамблее в июне 1999 года. RID стало независимым приложением к COTIF. Это означает, что применение RID больше не будет зависеть от существования транспортного контракта CIM. Утверждение определений и определение обязанностей участников транспортных операций, включая перевозку опасных грузов, создаёт большую правовую прозрачность. Была создана правовая основа для особых положений, применимых к дополнительной перевозке по морским путям.

После реструктуризации RID в 2001 году, RID имеет сейчас более удобную для пользователя форму и отличается сейчас от ADR (ДОПОГ) (Европейского соглашения относительно международной перевозки опасных грузов по автомобильным дорогам) и ADN (Европейского соглашения относительно международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям) только в частях, специфичных для видов транспорта. Для получения более подробной информации о RID читайте Модуль 11 Сохранность, безопасность и опасные грузы.

СМГС (SMGS)

СМГС - Соглашение по международной железнодорожной перевозке грузов по-русски: Соглашение о международном грузовом сообщении, подписанное в Варшаве в 1950 году между Восточно-Европейскими и Азиатскими странами. Существуют некоторые различия в единых правилах СИМ и правилах СМГС в отношении перевозки грузов:

	Единые правила СИМ	СМГС
Официальные языки	Английский, французский, немецкий	Китайский, русский
Транзитный период	12 ч. на отправку и 24 ч. на каждые 400 км	24 ч. на каждые 200 км
Компенсация за потерю грузов	Компенсация не должна превышать 17 SRD на килограмм веса брутто плюс фрахт.	Нет максимальных ограничений для компенсации за потерю грузов.
Период ограничения	1 год	9 месяцев

Весь текст конвенции СМГС на русском языке можно скачать с <http://www.osjd.org/r-index.htm>

По поводу единой транспортной накладной для СИМ и СМГС (с 6 копиями) смотрите приложение 3.

Тестовые вопросы

Укажите, пожалуйста, являются ли следующие утверждения правильными / неправильными:

- СИМ является приложением к Конвенциям, относящимся к международной перевозке по железной дороге (правильно)
- В Вильнюсском протоколе (1999 год) Единые правила СИМ были адаптированы к законам, применимым к другим видам транспорта, в особенности к СМР (правильно)
- Правила для периода транспортировки по железной дороге составляют 24 ч. на отправку и 36 ч. на каждые 100 км (неправильно)
- Компенсация за потерю грузов не должна превышать 17 Специальных прав заимствования SDR на килограмм веса брутто плюс фрахт. (Правильно)
- Период ограничения для компенсации короче в Единых правилах СИМ, чем в Правилах СМГС. (неправильно)
- Выгрузка должна входить в обязанности железнодорожного перевозчика. (Неправильно)

6.4 География и железнодорожные транспортные операции

Цели обучения:

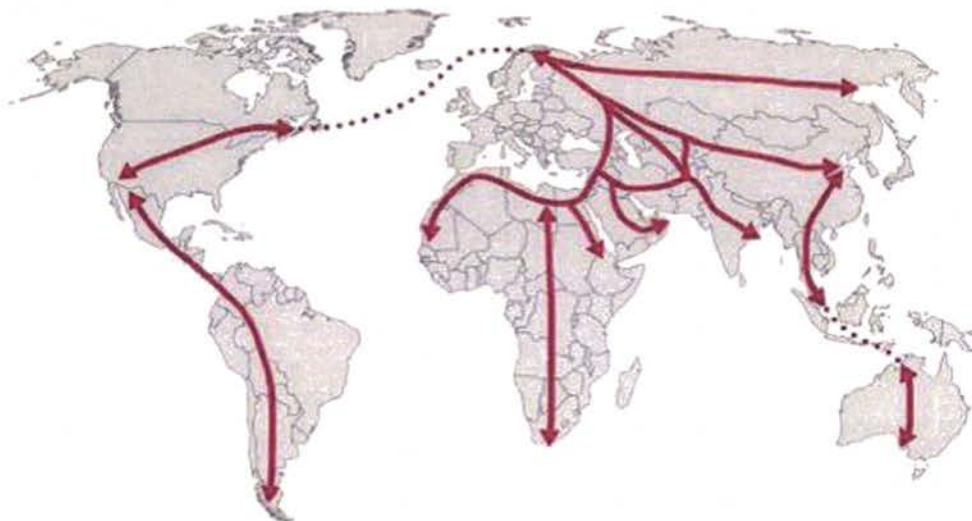
Слушатель должен знать основные железнодорожные транспортные маршруты и среднее время на транспортировку по основным маршрутам.

Железнодорожные коридоры и сети

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные железнодорожные транспортные правила.

Основные железнодорожные коридоры в мире можно увидеть на следующей карте.



Глобальные железнодорожные коридоры

ESCAP, будучи частью Проекта разработки азиатской наземной транспортной инфраструктуры (ALTID), который был одобрен 48^{ой} сессией Комиссии ESCAP в Пекине (апрель 1992 года) изучила три наземных железнодорожных моста Азия - Европа. ЕК также приняла резолюцию 48/11 в 1992 году по автомобильному и железнодорожному транспорту в отношении мероприятий по облегчению и в 1996 году резолюцию 52/9 по внутри - азиатским сухопутным мостам и сухопутным мостам Азия - Европа. Были определены три маршрута, имеющие международное значение в южном коридоре Транс - Азиатской железной дороги. (TAR):

- TAR-S1: Куньмин (Южный Китай) - Капикуле (Турецко - Болгарская граница): 11.700 км
- TAR-S2: Бангкок - Капикуле: 11.450 км
- TAR - S3: Сарахс (Иранско - Туркменская граница) - Тегеран - Рази (Турецкая граница)

В сотрудничестве с ESCAP, OSJD работает над организацией и пробным пробегом контейнерных маршрутных поездов вдоль северного коридора по пути сообщения Восток - Запад. Контейнерные поезда успешно прошли по следующим маршрутам:

- Находка - Брест (через Москву)
- Берлин - Москва
- Будапешт - Москва
- Хельсинки - Москва

УПС определил основные слабые места, требующие решения, для того, чтобы сделать железнодорожные коридоры более привлекательными. В общем, такие слабые места включают кроме прочих следующие пункты:

- Значительные задержки при пересечении границ, вызванные огромными пакетами документов, таможенными процедурами, заменой поездов и другими формальностями.
- Различная ширина колеи в разных странах, подразумевающие то, что необходимо менять шасси или даже целые вагоны. Существуют четыре различных типа колеи:
 - 1.435 м (стандарт) в Турции, Иране, Китае и на Ближнем Востоке, а также в Европе
 - 1.520 м в странах СНГ и России
 - 1.676 м в Индии и Пакистане
 - Узкая колея (преимущественно 1.000 м) в Южной / Ю.В. Азии, на Ближнем Востоке и в Европе.
- Различия в структуре тарифов и условиях ответственности в разных странах.
- Отсутствие звеньев, важных для железнодорожных коридоров, а также слаборазвитая инфраструктура.

С целью решения вышеупомянутых проблем и нахождения решений для достижения более эффективной транспортировки по железной дороге между Азией и Европой были образованы 6 международных мульти модальных мировых торговых коридора, где роль железных дорог станет критичной и

первостепенной важности. Коридоры, относящиеся к грузообороту между Азией и Европой такие:

1. Европа ↔ Китай через СНГ и Ближний Восток (Специальная комиссия под председательством Ирана)
2. Южная/Ю.В. Азия ↔ Центральная Азия/Европа через Средний Восток (Специальная комиссия под председательством Индии)
3. Дальний Восток ↔ Европа через Китай и Россию (Специальная комиссия под председательством Китая)

Так как наземные транспортные звенья сформируют основной элемент общей транспортной системы, UIC координирует различные связанные аспекты посредством рабочих групп Специальных комиссий по изучению вопросов коридоров.

Недавно UIC утвердил коридор N.E.W. (Северный Восточно - Западный грузовой коридор) связывающий Дальний Восток с Северной Америкой через Скандинавию.



Коридор N.E.W. (Северный Восточно - Западный грузовой коридор)

В сотрудничестве с UIC, были разработаны технические условия для Восточно - Западных грузовых вагонов, а также технические требования для сообщения между колеями шириной в 1.435 м и 1.520 м.

Растущее значение Азии для экономического будущего Европы предполагает, что Европейские решения, принимаемые по железнодорожным и другим инфраструктурным инвестициям, должны всё более принимать во внимание Евро - Азиатские перспективы. Важность Евро - Азиатского сухопутного моста будет становиться всё более очевидной, по мере того, как растёт важность Китая для мировой экономики.

ЕС уже дал согласие на дальнейшее развитие Транс - Европейской транспортной сети в сторону Пан - Европейских коридоров Крит/Хельсинки по территории стран СЕЕС. Особо важными для маршрутов Европа - Азия являются следующие коридоры:

- Коридор № 2: Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород
- Коридор № 3: Берлин/Дрезден - Вроцлав - Катовице - Краков - Львов - Киев
- Коридор № 4: Берлин - Прага - Будапешт - Констанца - София - Фессалоники/ Стамбул
- Коридор № 5: Венеция - Триест/Копер - Любляна - Будапешт - Ужгород - Львов - Киев
- Коридор № 9: Хельсинки - Москва - Киев - Кишинёв - Бухарест - Александруполис

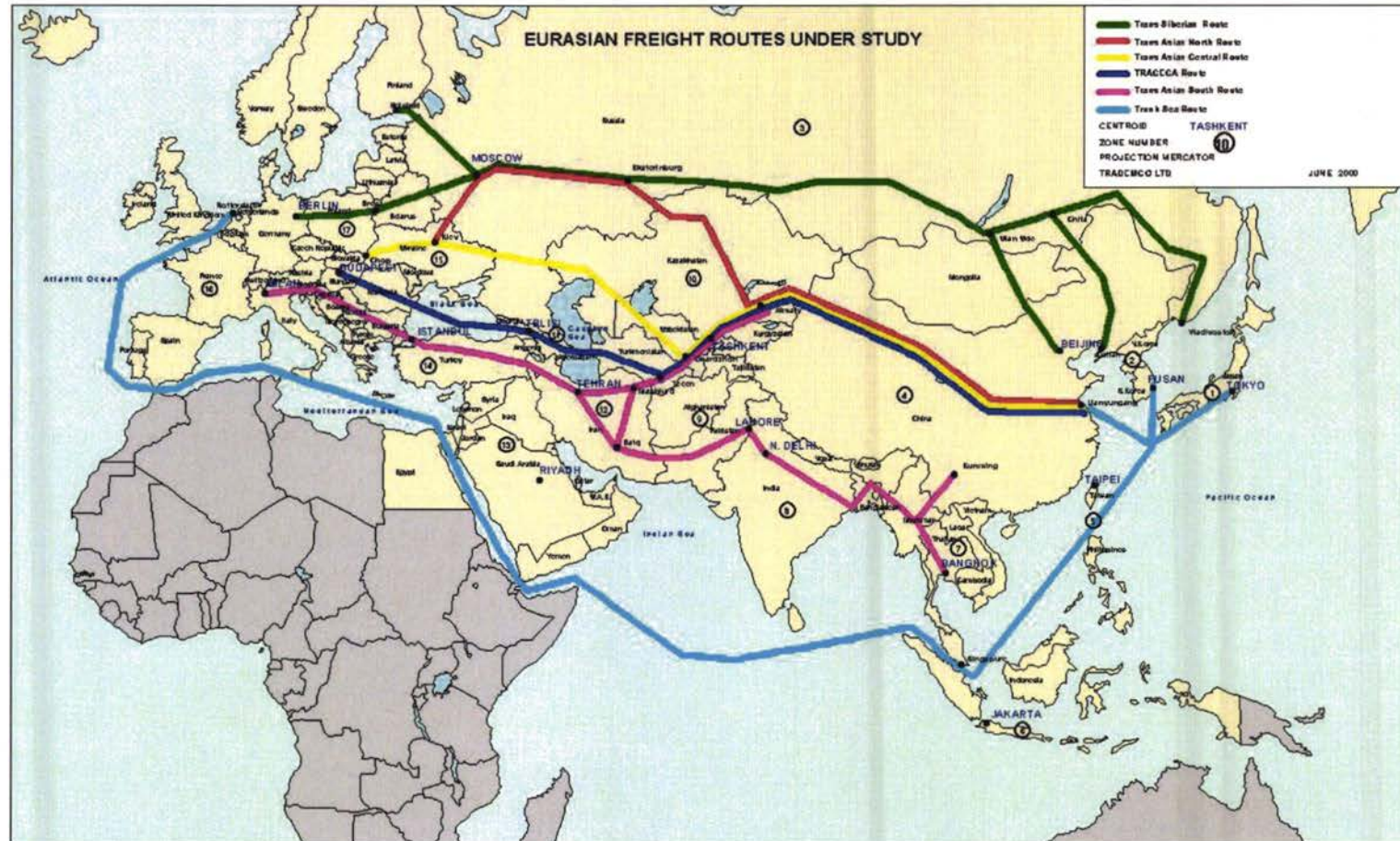
Эти коридоры объединяются в следующие основные маршруты Европа - Азия

- Транс - Сибирский маршрут: Москва - Екатеринбург - Новосибирск - Владивосток / Пекин
- Транс - Азиатский Северный маршрут: Киев/Москва - Челябинск - Дружба - Ляньюаньан
- Транс - Азиатский Центральный маршрут: Киев - Алматы - Дружба - Алашанькоу - Ляньюаньан.
- TRACECA: Констанца/Варна - Потти - Баку - Ташкент - Алматы - Актогай - Дружба - Алашанькоу - Ляньюаньан.
- Транс - Азиатский Южный маршрут: Стамбул - Анкара - Тебриз - Тегеран - Машад - Серахс - Ташкент - Алматы - Актогай - Дружба - Алашанькоу - Ляньюаньан.

Здесь указаны места изменения ширины колеи на следующих границах: Польша - Беларусь (Брест), Словакия/ Венгрия - Украина (Чоп), Россия - Китай, Монголия - Китай, Казахстан - Китай, Иран - Туркменистан.

Для разбора конкретных случаев на различных транспортных маршрутах включая железнодорожные смотрите приложение 4.

Евразийские грузовые коридоры



Тестовые вопросы

1. Укажите, пожалуйста, правильные названия коридоров.

Название	Маршрут
Коридор № 2	Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород
Коридор № 3	Берлин/Дрезден - Вроцлав - Катовице - Краков - Львов - Киев
Коридор № 4	Берлин - Прага - Будапешт - Констанца - София - Фессалоники/ Стамбул
Коридор № 5	Венеция - Триест/Копер - Любляна - Будапешт - Ужгород - Львов - Киев
Коридор № 9	Хельсинки - Москва - Киев - Кишинёв - Бухарест - Александруполис

Название	Маршрут
TAR-S1	Куньмин (Южный Китай) - Капикуле (Турецко-Болгарская граница)
TAR-S2	Бангкок - Капикуле
TAR-S3	Сарахс (Иранско-Туркменская граница) - Тегеран - Рази (Турецкая граница)

Укажите, пожалуйста, являются ли нижеследующие утверждения правильными /неправильными:

- Существует три основных коридора, направленных на грузоперевозки между Азией и Европой: Европа - Китай через СНГ и Ближний Восток; Южная/Ю.В. Азия - Центральная Азия/Европа через Ближний Восток; Дальний Восток - Европа через Китай, Россию (правильно)
- Транс - Сибирский маршрут является одним из основных транспортных коридоров из Европы в Азию (правильно)
- Брест и Чоп являются основными местами смены ширины колеи между Европой и странами СНГ. (Правильно)
- Основным пунктом прерывания колеи между Китаем и странами Ближнего Востока является Дружба. (Правильно)

6.5 Время перевозки на Евро - Азиатских грузовых маршрутах

Цели обучения:

Слушатель должен знать время перевозки на основных железнодорожных транспортных маршрутах.

Время перевозки по железной дороге, в целом меньше, чем на море, но больше, чем на дорогах. Следующая сравнительная картина показывает время перевозки между Северной Европой и Персидским заливом с дальнейшим выходом на Южную и Юго - Восточную Азию по морю, по железной дороге или комбинацию море - железная дорога:

ИЗ	По морю	По железной дороге	Комбинированным способом суша - море
ХЕЛЬСИНКИ			
В:			
Тегеран	33 дня	От 11 до 12 дней	33 дня
Лахор	41 день	От 17 до 18.5 дней	От 22 до 24 дней
Нью Дели	32 дня	От 18 до 20 дней	От 25 до 27 дней
Бангкок	31 день	Не используется	От 33 до 35 дней

Источник: Исследование UN-ESCAP, 2001 год

Оценки, приведённые выше, показывают явное преимущество времени перевозки по железной дороге по сравнению с мореплаванием, отражая действительную разницу расстояний. В то время как нет сомнений, что варианты с железной дорогой и комбинация суша - море, вероятно, предложат заманчивое время перевозки в будущем, необходимо будет многое сделать для того, чтобы извлечь выгоду из этого преимущества в сфере тарифов, услуг и упрощения.

Железнодорожный маршрут	Расстояние (км)	Указательное транзитное время* (дней)
1. Владивосток - Москва - Брест - Берлин (Транс - Сибирская железная дорога)	11.830	16
2. Ляньюаньан - Дружба - Москва - Брест - Берлин (ТАР Север)	11.260	23
3. Ляньюаньан - Дружба - Киев - Чоп - Будапешт (ТАР Центральный)	11.870	28
4. Ляньюаньан - Дружба - Потти - Констанца - Будапешт (TRACECA)	11.310	26
5. Ляньюаньан - Дружба - Тегеран -	13.950	33

Стамбул - Милан (ТАR Юг 1)		
6. Калькутта - Дели - Тегеран - Стамбул - Милан (ТАR Юг 2)	10.910	27
7. Б. Аббас - Йолфа - Потти - Одесса - Москва	5.790	19
8. Б. Аббас - Тебриз - Стамбул - Будапешт	5.400	14

Источник: Исследование UIC, 2000 год

- * Включает задержки при пересечении границы, а также время погрузки / разгрузки (за исключением задержек, связанных с таможенным контролем и контролем служб безопасности) в пунктах происхождения / назначения.

Существование пунктов, где прерывается колея на Дружбе / Алашанькоу (Китай / Казахстан), Сарахс (Туркменистан / Исламская республика Иран) и Брест (Беларусь / Польша) конечно же, является помехой в работе, но не приводит к очень большим задержкам по сравнению с существующими институциональными барьерами, которые выступают основными причинами возникновения времени ожидания и задержек в пунктах пересечения границы. Различные виды железнодорожных транспортных операций в Центральную Азию достигли различной скорости перевозок, при чём организованные на коммерческой основе маршрутные поезда достигли скорости, превышающей 700 километров в день. Потенциал для реализации небольшого времени перевозки может стать реальностью, как только организованные на коммерческой основе операции с задействованием маршрутных поездов станут более распространёнными.

Железнодорожное время перевозки между Европой и Алматы / Казахстан варьируется от 25 до 35 дней, по данным ESCAP.

Достигнуто минимальное и максимальное время перевозки, 15 дней и 23 дня соответственно, для обычного и скоростного железнодорожного обслуживания из портов Китая в Казахстан. Согласно докладу экспедиторов грузов, время перехода границы между Китаем и Казахстаном составляет 2 - 3 дня, что включает работу, связанную с прерыванием колеи, таможенной документацией и процедурами. В то же время, данные по контейнерным маршрутным поездам для отправки с Корпорации Дзу в Корейской республике через китайский порт Ляньюаньан, севернее Шанхая, показывают, что можно достичь времени перевозки в 9 дней. Это предполагает значительное снижение времени перевозки, если транзитному обслуживанию предоставить высокий уровень приоритетности.

Доля рынка железнодорожного транспорта

Доля железнодорожного транспорта среди всего транспорта (Разделение по видам транспорта) значительно отличается в различных регионах:

ЕС (15):	13%
СЕЕС:	38%
США:	40%
Центральная Азия:	70%
Россия:	80%

В США перевозки по железной дороге составляют 40% от всей перевозки грузов, в то время как в ЕС цифра составляет только 13%. Стоит отметить, что в 1970 году доля железных дорог в Европе составляла 21%.

В России почти 80% наземных перевозок осуществляется по железной дороге (более 90% из которых навалочный груз). В Центральной Азии (в основном в Казахстане, Узбекистане, Туркменистане) почти 70% наземных перевозок осуществляется по железной дороге.

В Китае, примерно 35% внутренних грузовых перевозок осуществляется по железной дороге (но только 5% международных перевозок, так как 90% перевозится по морю). В Турции мене 2% международных грузоперевозок осуществляется по железной дороге.

Тестовые вопросы

Укажите, пожалуйста, являются ли нижеследующие утверждения правильными / неправильными:

- a. Железнодорожный транспорт обычно быстрее морского транспорта. (Правильно)
- b. Среднее время перевозки между Хельсинки и Нью Дели составляет 10 дней. (Неправильно)
- c. Среднее время перевозки между Берлином и Владивостоком по Транс - Сибирской железной дороге составляет 16 дней. (Правильно)

6.6 Способы и средства транспортировки

Цели обучения:
 Слушатель должен знать основные технологии в железнодорожном транспорте.

Обычный транспорт по железной дороге

Цели обучения:
 Слушатель должен знать основные типы железнодорожных вагонов и их основные технические характеристики. Он должен иметь представление о различных типах колес.

Основные моменты относительно железнодорожного транспорта, представляющие интерес для экспедитора такие:

Общая длина вагона	12м, 15м, 18.50м (например, = трём 20' контейнерам); 20м или 25м для вагона-платформы
Полезная нагрузка вагона	От 20 до макс. 50 до 65 т.
Скорость	В зависимости от линий от 24 до 48 часов в ЕС
Вес гружёного состава	В среднем 50 вагонов, 1000 т. полезной нагрузки (варьируется от 800 до максимум 3.000 тонн)

По сравнению с перевозками по автомобильным дорогам железнодорожный транспорт ограничен следующими факторами:

- Доступностью (станции, железнодорожные пути): дополнительная промежуточная обработка;
- Негибкость графика;
- Высота загрузки, варьирующаяся в зависимости от маршрута;

- Монополия оператора: даже если заказчик в состоянии более эффективно договориться о ценах и условиях в наши дни благодаря конкуренции, он всё еще находится во власти перевозчика, в случае возникновения проблем во время перевозки: забастовки, технические происшествия, и в отношении железнодорожных путей, закрытие пути.

Европейские экспедиторы грузов в основном рассматривают перевозки грузов по железной дороге в качестве жизнеспособной возможности, если речь идёт о морской предварительной и последующей перевозке с прямым доступом к судну по «портовому пути» и интересной гибкостью относительно времени ожидания.

Железнодорожные рабочие системы в Европе, кроме всего прочего состоят из:

Челночных поездов	Прямо работающих в цикле между двумя терминалами с фиксированным составом железнодорожных вагонов
Маршрутных поездов	Прямо работающих между двумя терминалами, но без фиксированного состава
Частичных поездов	Состоящих из наборов железнодорожных вагонов с более чем двумя пунктами назначения и с нефиксированным составом
Контейнерных грузовых составов	Похожих на пассажирские поезда, с частыми остановками, при погрузке / разгрузке коробок в серии терминалов

По причине того, что колеи различаются в разных странах и это нельзя изменить без обширных капиталовложений, необходимо соответствующее перегрузочное оборудование /или подвижной состав для обеспечения быстроты процедур, как в таких случаях, как между Испанией и Францией и между Польшей и Белоруссией.

Различная ширина рельсовой колеи (внутренне расстояние между рельсовыми путями)

Вследствие исторического развития существует различная ширина рельсовой колеи, что необходимо учитывать в международных перевозках:

Стандартная колея	мм
(Европа, Турция, Китай, Ближний Восток, Иран)	
СНГ и Финляндия	1.524 мм
Испания	1.674 мм
Португалия,	

Индия, Пакистан, Бангладеш 1.676 мм

Таким образом, изменение колеи существует:

- Между Китаем и Казахстаном/Россией
- Между Пакистаном и Ираном в Захедане
- Между Ираном и Туркменистаном в Сарахсе
- Между Турцией/Ираном и странами Кавказа
- Между Польшей и Белоруссией
- Между Венгрией/Словакией и Украиной

Железнодорожные пути должны быть в состоянии принимать нагрузку на ось минимум в 20 тонн, что не всегда присутствует в действительности.

Различные габариты погрузки (максимальная ширина и высота вагона и груза)

Физические габариты транспортного средства и его нагрузка регулируются рядом очертаний по высоте и ширине, известных как габариты погрузки. Они применяются к определённому маршруту, обеспечивая безопасность от столкновения транспортного средства с боковыми или расположенными сверху структурами, такими как платформы станции, навесы, расположенные сверху линии электропередач, мосты или туннели.

Очертания габаритов погрузки варьируются в зависимости от маршрута, отражая ограничения размера железнодорожного транспортного средства, вызванные боковыми или расположенными сверху структурами.

Для получения более подробной информации смотрите Модуль 3.2.2

Различные классы железнодорожных полотен и ограничения по весу

Различные железнодорожные полотна в пределах страны и на международном уровне классифицируются в странах СМГС и СИМ, в зависимости от максимально допустимого веса на ось и максимально допустимого веса на метр. Так как самая слабая часть международного транспортного пути определяет максимальный вес по всему пути, очень важно спланировать маршрут, тип вагонов и максимальную полезную нагрузку соответственно.

$$\text{Максимальный вес на ось} = \frac{\text{Вес вагона /т./} + \text{Полезная нагрузка /т./}}{\text{Количество осей вагона}}$$

Экспедитор должен знать максимальную нагрузку на ось (согласно классу железнодорожного полотна, публикуемого в железнодорожном тарифе), вес вагона (указанный на каждом вагоне) и количество осей (указанных по номеру вагона, напр. Еа означает открытый вагон с 4 осями, Еаа - открытый вагон с 6 осями). При помощи этой информации он в состоянии рассчитать максимально возможную полезную нагрузку.

$$\text{Максимальный вес на метр} = \frac{\text{Вес вагона /т./} + \text{Полезная нагрузка /т./}}{\text{Длина над амортизаторами /м/}}$$

Железнодорожные полотна классифицируются в зависимости от максимального веса на ось и на метр в следующих классах:

Класс полотна	Максимальный вес на ось	Максимальный вес на метр
А	16 т.	5.0 т./м.
В 1	18 т.	5.0 т./м.
В 2	18 т.	6.4 т./м.
С 2	20 т.	6.4 т./м.
С 3	20 т.	7.2 т./м.
С 4	20 т.	8.0 т./м.
Д 2	22.5 т.	6.4 т./м.
Д 3	22.5 т.	7.2 т./м.
Д 4	22.5 т.	8.0 т./м.

У каждой страны есть стандартный класс, но существуют исключения в пределах страны, которые необходимо учитывать. Например, Швеция В 1, Нидерланды В 1, Германия С 2, Великобритания В 1, Турция В 2, Польша С 3, Франция С 4 и т.д.

Максимальный общий вес на класс для определённого вагона указан на каждом вагоне, чтобы экспедитор мог рассчитать допустимую полезную нагрузку путём вычитания веса вагона. Обратите внимание, что он должен знать наименьший класс планируемого маршрута.

ШИРИНА КОЛЕИ

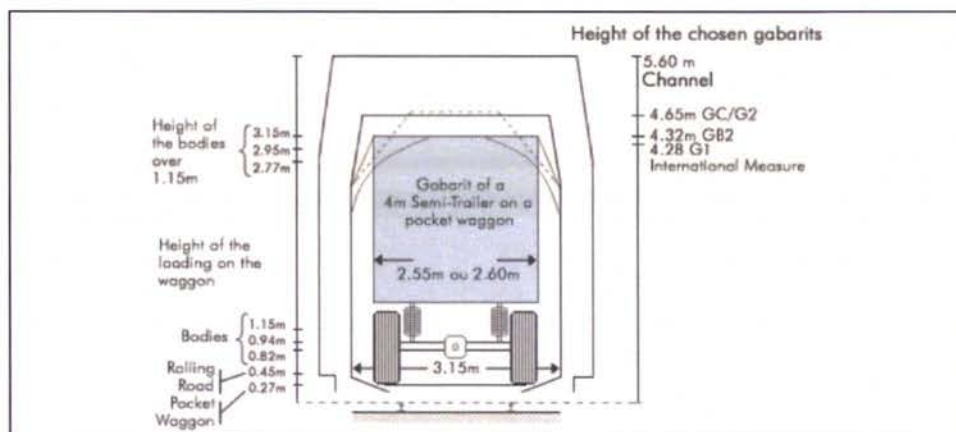


Рис: Высота корпусов более 1.15 м. { 3.15 м.; 2.95 м.; 2.77 м.

Высота загрузки на вагон

Корпуса { 1.15 м.; 0.94 м.; 0.82 м.

Катящееся шоссе - 0.45 м.

Просадка вагона - 0.27 м.

Габарит полуприцепа шириной в 4 м. на просадке вагона 2.55 м. или 2.60 м.

3.15 м.

Высота выбранных габаритов

5.60 м. канал

4.65 м. GC/G2




4.32 м. GB2




4.28 G1

Международный эталон

Ширина колеи всех загрузочных устройств используемых в КТ «закодирована» на жёлтой пластине, информирующей работника железной дороги о габаритах единицы. Используются заглавные буквы «С» для обозначения контейнеров и сменных кузовов и «Р» для полуприцепов в вагонах-ковшах для обозначения отличий загрузочных устройств.

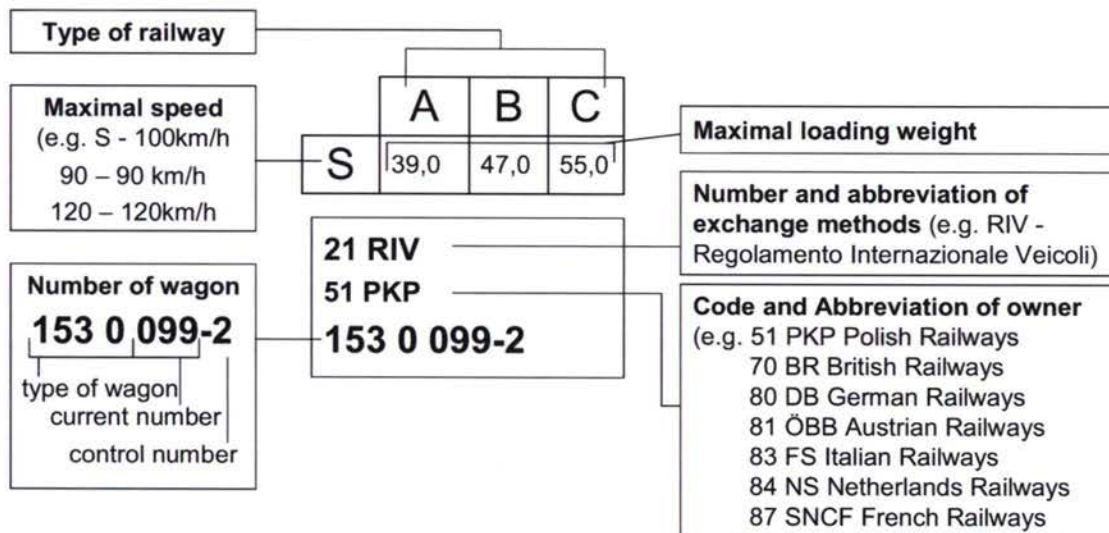
Типы железнодорожных вагонов

<p>Железнодорожные вагоны</p>	
<p>Открытый железнодорожный вагон (вагон класса E)</p>	
<p>Вагоны - платформы (вагоны класса F, K и S)</p>	
<p>Вагон с автоматической разгрузкой (вагон класса H)</p>	

<p>Закрытый вагон (вагон класса G)</p>	 A brown closed freight car (class G) is shown on railway tracks. The car has a dark brown body with some white markings and a small window. It is positioned on a set of tracks with overhead power lines visible in the background.
<p>Вагон-цистерна (вагон класса U, Z)</p>	 A red tanker car (class U, Z) is shown on railway tracks. The car is cylindrical and has "NS Cargo" and "DSTERWALDER" markings on its side. It is positioned on a set of tracks with overhead power lines visible in the background.
<p>Вагон-рефрижератор (вагон класса I)</p>	 A red refrigerated freight car (class I) is shown on railway tracks. The car has "PACIFIC SOUTHERN EXPRESS" and "PFE" markings on its side. It is positioned on a set of tracks with overhead power lines and a water tower visible in the background.

Маркировка вагонов

Маркировка вагонов используется для получения информации об отправителе, экспедиторе и перевозчике, а также о важных характеристиках вагона.



Контрольный номер рассчитывается следующим образом:

2 1 5 1 1 5 3 0 0 9 9 - 2

умножить на




2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2

4 1 10 1 2 5 6 0 0 9 18

$4 + 1 + 1 + 0 + 1 + 2 + 5 + 6 + 0 + 0 + 9 + 1 + 8 = 38$ округлённо **40** =>
 контрольный номер **2 (40 - 38)**.

Тестовые вопросы

1. Укажите, пожалуйста, правильные названия типов железнодорожных вагонов напротив изображения.

Name	
Открытый вагон	
Вагоны-платформы	
Вагон с автоматической разгрузкой	
Закрытый вагон	
Вагон-цистерна	
Вагон-рефрижератор	

2. Укажите, пожалуйста, какие типы колеи принадлежат странам, использующим этот тип.

1.435 мм	Европа, Турция, Ближний Восток, Иран и Китай
1.524 мм	Страны СНГ и Россия
1.676 мм	Индия, Пакистан и Бангладеш

3. Укажите, пожалуйста, являются ли утверждения, перечисленные ниже правильными /неправильными:

- a. Маршрутные поезда оперируют непосредственно между двумя терминалами, но не с фиксированным составом. (Правильно)
- b. Частичные поезда оперируют непосредственно в цикле между двумя терминалами с фиксированным составом железнодорожных вагонов. (Неправильно)
- c. Контейнерные грузовые составы походят на пассажирские поезда, с частыми остановками, с загрузкой / разгрузкой коробок в серии терминалов. (Правильно)
- d. Железнодорожные полотна классифицируются согласно максимальному количеству возможных осей на вагон. (Неправильно)

6.7 Комбинированные перевозки по железной дороге

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные виды комбинированных перевозок по железной дороге.

Для ознакомления с основными определениями, данными UNECE и преимуществам комбинированного транспорта, прочитайте следующие определения.

Определения

Европейской экономической комиссией Организации Объединённых Наций даны следующие определения:

- **Интермодальный транспорт:** Движение грузов в одном и том же загрузочном устройстве или автомобильном транспортном средстве, которое последовательно использует два или более вида транспорта без обработки грузов собственными силами при смене видов транспорта. В расширенном значении, термин

интермодальность используется для описания системы транспорта, при которой для транспортировки одного грузозачного устройства или грузовика интегрированным способом используются два или более вида транспорта, без погрузки или разгрузки, в транспортной цепи от двери к двери.

- Комбинированный транспорт (КТ): Интермодальный транспорт, при котором большая часть путешествия по Европе проходит по железной дороге, внутренним водным путям или по морю и какие-либо начальные и/или заключительные отрезки пути, преодолеваемые по автомобильным дорогам настолько коротки, насколько это возможно. Железнодорожные компании предлагают два типа интермодального транспорта
 - Транспорт без сопровождения, с изменением с одного вида транспорта на другой, используя терминал, сооружённый со специальной целью (автомобильный, морской, водный, железнодорожный, воздушный).
 - Сопровождаемый транспорт, также известный как «катящееся шоссе».

Перевозки без сопровождения являются самой широко распространённой формой КТ (транспорт контейнеров, сменных кузовов и полуприцепов). Данная форма транспорта, при которой только грузозачное устройство транспортируется по железной дороге, занимает наибольшую долю рынка КТ (78% перевозок).

Данная форма транспорта требует значительного технологического оснащения, организации и инфраструктуры. Для автомобильных транспортных компаний и экспедиторов грузов, это в первую очередь означает то, что у них должны быть специальные контейнеры, которые можно поднять и перенести с использованием мобильных или козловых кранов. Здесь речь идёт о «вертикальной загрузке». Такие дорожные транспортные средства со съёмными кузовами или полуприцепами немного дороже в плане покупки по сравнению с так называемыми «нормальными» дорожными транспортными средствами.

Транспортная компания также должна убедиться в том, что контейнер покинул терминал прибытия, с целью достижения пункта назначения.

Транспорт без сопровождения особенно выгоден из-за благоприятного соотношения между полезной нагрузкой и собственным весом.



*Перемещение
контейнера-цистерны*



Контейнерное депо



Перенос полуприцепа

В случае **транспорта с сопровождением**, весь грузовик заезжает по рампе в специальный низко расположенный вагон. Это называется «горизонтальной загрузкой». Для водителя предоставляется вагон со спальным местом, чтобы у него было удобное для сна место во время путешествия.

В терминале прибытия он выгружается с грузовиком и завершает последний отрезок путешествия до заказчика. Преимуществом здесь является то, что водитель может отдохнуть во время части путешествия по железной дороге. Некоторые страны приняли законодательство, требующее периоды отдыха и железная дорога является идеальным способом выполнить эти предписания. Более того, улучшаются условия работы, так как больше нет работы в ночное время.

Поезда «катящегося шоссе» можно легко загрузить и разгрузить; эта техника особенно подходит, когда транспортировку необходимо осуществить быстро. Кроме того, перевозчики не нуждаются в каком-либо специальном оборудовании, и отсутствует необходимость в чём-то особенном для терминалов. Это особенно подходит для транспортных путешествий на короткие и средние расстояния (от 200 до 400 км). Но тут также есть недостатки, главным из которых является то, что катящееся шоссе должно перевозить много собственного веса, а именно перевозить грузовик.



Грузовик на рампе



Поезд «катящееся шоссе»



Поезд «катящееся шоссе»

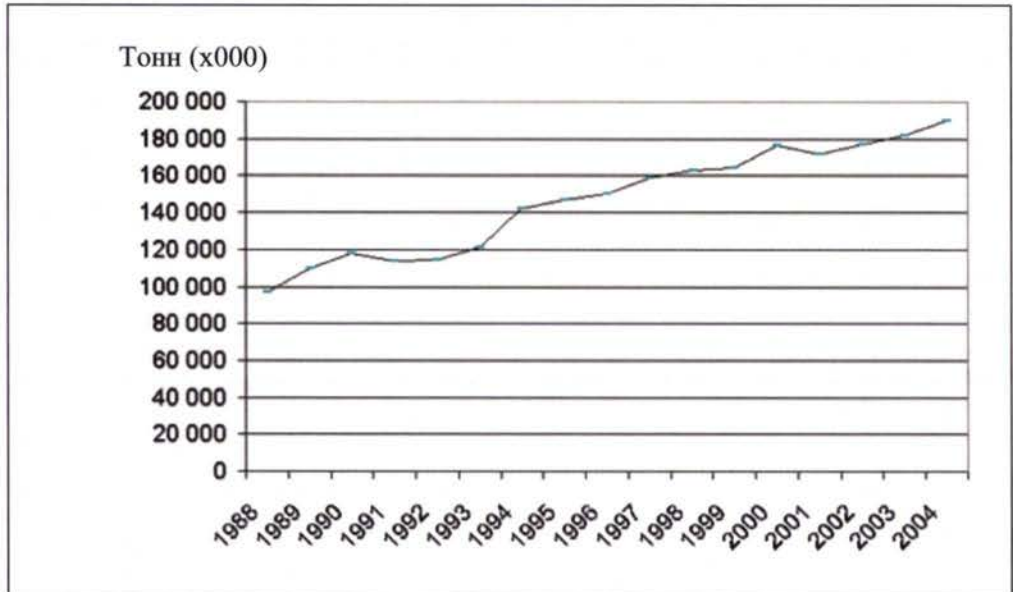
Преимущества комбинированного транспорта и статистика

Комбинированный транспорт помогает гарантировать качество жизни и в то же время охранять экономические интересы пользователей путём

интегрирования и оптимального использования ресурсов и средств, предлагаемых каждым видом транспорта. Плавный переход грузов в их загрузочном устройстве с одного вида транспорта в другой является действительно эффективным в вопросе улучшения продуктивности на протяжении всей транспортной цепи. Основными средствами комбинированного транспорта могут таким образом считаться ниже перечисленные, такие как:

- Надёжность (соблюдение временных рамок, закупки наибольшей вместимости)
- Безопасность и низкий уровень причинения ущерба при загрузке (железной дороге и грузам)
- Скорость (эффективность)
- Соответствие условиям окружающей среды
- Оптимизация ресурсов каждого участника цепи (маршрутные поезда на длинные расстояния)
- Гибкость (концентрация потоков, перераспределение по прибытии)
- Интегрированная логистика
- Повышенная транспортная вместимость (44 т. вместо 40 т. для грузовиков)
- Низкие затраты на содержание персонала
- Более эффективное использование оборудования

Железнодорожный / автомобильный комбинированный транспорт более чем удвоился в период с 1986 по 2000 год, достигнув 180 млн. тонн в 2000 году и дойдя до отметки в 200 млн. тонн в 2005 году. Среднегодовой коэффициент прироста приблизительно 5%.



*Рост комбинированного транспорта по железной дороге
ЕС, Швейцария и Норвегия
Источник: UIC*

В комбинированном транспорте по железной дороге применяются следующие технологии:

Контейнеры: приводят к улучшению логистического менеджмента на участках, используемых для погрузки и разгрузки товаров, потому что их жёсткая структура позволяет вертикально складывать до шести штук. Длина контейнеров стандартизована в пределах между 20 и 53 футами (чаще всего используются 20' и 40'). Номинальная полезная



<p>нагрузка стандартного 20' контейнера для сухих грузов составляет 21 - 22 т., а для 40' - 29 - 30 т.</p>	
<p>Сменные кузова: взаимозаменяемая система кузовов, при которой кузов грузовика снимается с шасси, транспортируется по железной дороге и помещается в пункте назначения на шасси другого грузовика для осуществления окончательной доставки; Такая технология не имеет значительных отличий от контейнерной системы.</p>	
<p>Перевозка частичной погрузкой: или система TOFC, трейлер на вагоне-платформе, при которой полуприцепы загружаются на вагоны - платформы (обычно при помощи крана) и транспортируются как единое целое; На терминале назначения полуприцеп забирается тягачом для осуществления окончательной доставки.</p>	



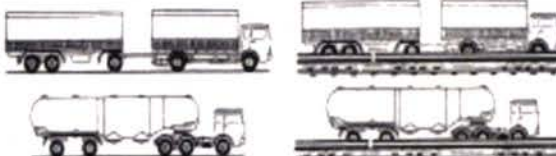
<p>Катящееся шоссе (или система кенгуру): при которой как грузовики, так и трейлеры перевозятся по железной дороге; эту систему называют ещё «катящееся шоссе».</p> <p>Грузовики горизонтально закатываются и скатываются на / с железнодорожного вагона.</p>	 <p>The image shows four illustrations of trucks and trailers. The top row shows two trucks on railcars, one with a trailer. The bottom row shows two trailers on railcars. This illustrates the 'rolling highway' system where trucks are transported horizontally on railcars.</p>
--	--

Для получения более подробной информации о технологиях для комбинированного транспорта смотрите Модуль 3.6.1.

Для получения информации об операторах в сфере комбинированного транспорта в отношении перевозок по автомобильным дорогам - железным дорогам смотрите Модуль 3.6.2.

Тестовые вопросы

1. Свяжите, пожалуйста, виды комбинированного транспорта с изображениями.

<p>Тип</p> <p>Сменные кузова</p>	 <p>The image shows two trucks on the left and two railcars on the right. The railcars have curved, shell-like bodies that can be swapped onto the truck chassis.</p>
<p>Перевозка частичной погрузкой</p>	 <p>The image shows two trucks on the left and two railcars on the right. The railcars have flatbeds with a central section that is raised, allowing for partial loading of trucks.</p>
<p>Катящееся шоссе (или система кенгуру)</p>	 <p>The image shows two trucks on the left and two railcars on the right. The railcars have flatbeds that allow trucks and trailers to be transported horizontally.</p>

6.8 Европейское соглашение о важнейших международных комбинированных транспортных путях и связанном оборудовании (AGTC)

Цель обучения:

Студент должен знать о существовании AGTC и его влиянии на комбинированные железнодорожные перевозки.

AGTC создаёт план, направленный на развитие инфраструктуры международного комбинированного транспорта и услуг, на основе международной сети, повсеместно принятой инфраструктуры и рабочих стандартов. Целями AGTC являются:

- Способствование международным перевозкам грузов, которые, как ожидается, вырастут вследствие растущей международной торговли
- Минимизация неблагоприятных последствий для окружающей среды, которые могут причинить данные события
- Подчеркивание важнейшей роли комбинированного транспорта для уменьшения нагрузки на европейскую сеть дорог и уменьшения ущерба, причиняемого окружающей среде
- Определение правовых рамок, устанавливающих скоординированный план развития предоставления услуг в сфере комбинированного транспорта и инфраструктуры, необходимой для их функционирования, основанной на оговорённых на международном уровне показателях и стандартах производительности, с целью привлечения клиентов.

Приложение II к AGTC определяет станции смены ширины колеи, имеющие большую важность для международного комбинированного транспорта. На этих станциях производится либо смена осей вагонов / шасси или перегрузка загрузочных устройств при помощи кранов или другого оборудования. В пределах территории TRACECA такие станции расположены на украинской границе, (Чоп, Вадул Сирет, Дьяково, Мостиска) и на границе между Молдовой (Унгены) и Румынией.

Важнейшими терминалами, упомянутыми в AGTC, являются Чоп, Киев и Львов, тогда как важнейшим паромным каналом / Ро - Ро является Самсун - Констанца.

Из стран TRACECA, сторонами, подписавшими соглашение, являются: Турция, Болгария, Румыния, Молдова, Грузия, Казахстан и Украина, а также 16 стран ЕС-25, Россия, Белоруссия и некоторые другие.

Тестовые вопросы

1. Укажите, пожалуйста, являются ли нижеследующие утверждения правильными / неправильными

- a. AGTC создаёт план развития инфраструктуры международного комбинированного транспорта. Правильно
- b. Важнейшие станции смены колеи не были определены AGTC. Неправильно
- c. Станцией смены колеи в Украине является Чоп. Правильно

6.9 Накладные и сопроводительные документы

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные пункты ответственности железнодорожного перевозчика и основное содержимое транспортной накладной ЦИМ.

Договорные основы

Цели обучения:

Слушатель должен знать основные пункты ответственности железнодорожного перевозчика.

Существует важнейшее отличие в природе железнодорожного транспортного контракта по сравнению с другими видами транспорта; а именно то, что он является больше реальным, чем согласованным характером. Контракт не существует, пока транспортный документ, составленный грузоотправителем, не проштампован надлежащим образом представителем железной дороги. Транспортный документ выступает в качестве транспортной накладной и является необоротным. В случае с вагонами, загруженными грузоотправителем (напр. на грузовой станции), транспортной операции предшествует запрос на вагон.

За загрузку, включая укладку и обшивку, платит грузоотправитель. Время загрузки / разгрузки составляет примерно 8 часов в Европе. На практике эти операции зачастую занимают больше времени, чем частота отправок со станции или время на железнодорожную ветку (например, каждые 24 часа) и таким образом могут быть предметом для соглашения, достигнутого в результате переговоров. Эти операции

могут занять два дня на портовом пути, к этому времени добавляются, при необходимости, два дня ожидания.

Грузоотправитель должен обратить внимание на ограничения, характерные для данного метода транспортировки: заклинивание, укладка, избегание перегрузки, расчёт высоты и ширины.

Вагон опечатывается, что является обязательным в комбинированном транспорте и для определённых видов грузов.

Для получения дополнительной информации по процедурам перевозки прочитайте следующее:

Процедуры перевозки и вопросы содействия

Для международных грузовых перевозок очень важным вопросом является облегчение пересечения границ, потому что необходимые процедуры, применяемые в данный момент, значительно увеличивают среднее время перевозки партий товаров, а также количество документов, что в свою очередь приводит к увеличению транспортных расходов. Меры по облегчению перевозок имеют такое же значение, что и развитие инфраструктуры. Это особенно важно на Евро-Азиатских железнодорожных маршрутах, где имеют место частые пересечения границ и железная дорога должна конкурировать как по стоимости, так и по времени с морским транспортом, у которого такие проблемы отсутствуют. Существует три вида задержек при пересечении границы:

- Таможенный досмотр и контроль службы безопасности, ветеринарный / фитосанитарный контроль (институциональная)
- Перегрузка товаров и замена шасси (техническая)
- Железнодорожные функциональные процедуры, то есть осмотр поездов, проверка тормозов, проверка вагонов, смена локомотивов и экипажа, сортировка вагонов, документация на партии товаров и т.п. (функциональная)

Институциональные вопросы обычно являются причиной основного количества задержек при пересечении границ.

Ввиду вышеизложенного, ESCAP на 48 сессии в апреле 1992 года приняла Резолюцию 48/11 по автомобильному и железнодорожному видам транспорта в отношении мер содействия. В резолюции было рекомендовано, чтобы страны региона, если они ещё этого не сделали, рассмотрели возможность присоединения к основным международным конвенциям в области содействия наземному транспорту. Эти

конвенции были разработаны Европейской Экономической комиссией (ЕЭК) с целью обеспечения международной законодательной основы для согласования мероприятий по содействию наземному транспорту.

С целью регулирования международных железнодорожных грузовых перевозок, несколько стран (в основном СНГ) используют в данный момент Соглашение по международным железнодорожным грузовым путям сообщения (СМГС), сформулированное OSJD. С другой стороны, функционирование TAR, как моста, соединяющего Азию и Европу, также зависит от координации с европейскими государствами, регулирующими своё железнодорожное движение согласно «Единым правилам, относящимся к контракту международной перевозки грузов по железной дороге» (СІМ), сформулированных Конвенцией по вопросам международной перевозки по железной дороге (COTIF). Необходимость согласования обеих систем была признана обеими международными транспортными организациями: OSJD и Межправительственной организацией по вопросам международной перевозки по железной дороге (OTIF).

С 1980-х годов для достижения этой цели было сделано несколько шагов. Одной из основных инициатив в этой сфере является законопроект ЕЭК Конвенция по международным процедурам, связанным с прохождением таможи в области перевозок грузов по железной дороге. Конвенция разработана с целью учреждения единой международной системы прохождения таможи, которая заменяет традиционные национальные таможенные документы транспортной накладной ЦИМ. Страны-члены ЕЭК также изучают возможности использования конвенции в странах, использующих не транспортную накладную ЦИМ, а другие подобные системы.

Институциональные вопросы содействия пересечению границ можно различить на 3 уровнях:

- На наивысшем уровне существуют многосторонние соглашения и международные конвенции. В отношении грузового транспорта, уместны две конвенции (стандартные процедуры таможенного досмотра).
 - Таможенная конвенция по контейнерам (1972 год) и резолюция 48/11 (1992 год).
 - Международная конвенция в отношении согласования пограничного контроля грузов (1982 год).

В отношении документации на партии товаров, уместны две конвенции:

- Конвенция относительно международных перевозок грузов по железной дороге (COTIF).
- Соглашение по международным железнодорожным грузовым путям сообщения (СМГС).
- На среднем уровне - существуют двусторонние соглашения.
- На нижнем уровне - совместная работа пограничных станций и связанных с ними учреждений.

Среднее время на пересечение границы в Европе варьируется в пределах 30 - 40 минут, в то время как в странах СНГ, время измеряется в днях, а не в часах. Рекомендация ЕЭК в отношении времени остановки на границе составляет 60 минут для международных челночных поездов и 30 минут для комбинированного транспорта (AGTC). Региональные исследования, проведённые в рамках TRACECA, свидетельствуют, что процедуры по пересечению границы могут быть упрощены и рационализированы и рекомендовали показатели производительности, которые помогут установить общие стандарты.

Доказано, что время на обработку такой операции зависит от размера поезда, количества вагонов и того, проверяются вагоны одной или двумя железнодорожными организациями. Однако считается, что необходимо достичь целевого времени обработки в 120 минут, даже если вопрос идёт о наибольших международных поездах.

Тестовые вопросы

Укажите, пожалуйста, являются ли ниже приведённые утверждения правильными /неправильными:

- a. Контракт заключается не ранее постановки штампа на транспортный документ представителем железной дороги. (Правильно)
- b. Время погрузки и разгрузки составляет около 20 часов в Европе. (Неправильно)

6.10 Транспортная накладная ЦИМ

Цели обучения:

Слушатель должен знать об использовании транспортной накладной ЦИМ. Он должен быть в состоянии заполнить бланк и адресовать его тем получателям копий, которым он предназначен.

Контракт на перевозку должен быть подтверждён транспортной накладной (смотрите следующие страницы), которая отвечает установленному образцу. Однако, отсутствие, неправильность или потеря транспортной накладной не должны влиять на существование или действительность контракта, которым останется в подчинении этим Единым правилам. Транспортная накладная должна быть подписана грузоотправителем и перевозчиком. Для получения подробной информации о заполнении транспортной накладной ЦИМ, прочитайте следующее:

The form is a detailed document for railway freight transport, divided into several main sections:

- Top Section:** Includes the title "LETTRE DE VOYAGE (CIM 1)" and "ORIGINAL DELLA LETTERA DI VIAGGIO". It contains fields for sender and receiver information, such as "NOM ET ADRESSE DE L'EXPEDITEUR" and "NOM ET ADRESSE DU DESTINATAIRE".
- Middle Section:** Contains a large grid for "MARCHANDISES" (Cargo) with columns for "NOM DE LA MARCHANDISE", "NATURE", "PESO NET", "PESO BRUT", "VOLUME", and "MARCHANDISES".
- Bottom Section:** Includes fields for "LIEU DE DESTINATION", "TERMINUS", and "MARCHANDISES". It also contains a section for "REMARKS" and "SIGNATURES".

A large diagonal watermark across the center of the form reads: "SPECIMEN ORIGINAL DE LA LETTRE DE VOYAGE ORIGINAL DELLA LETTERA DI VIAGGIO".

Source : Reti SNCF

(verso)

SPÉCIMEN

Orignalform des messages et codes : Mitteilungsbearbeitungen und Codes - Indicazioni delle notizie e codici					
101	102	103	104	105	106
107	108	109	110	111	112
113	114	115	116	117	118
119	120	121	122	123	124
125	126	127	128	129	130
131	132	133	134	135	136
137	138	139	140	141	142
143	144	145	146	147	148
149	150	151	152	153	154
155	156	157	158	159	160
161	162	163	164	165	166
167	168	169	170	171	172
173	174	175	176	177	178
179	180	181	182	183	184
185	186	187	188	189	190
191	192	193	194	195	196
197	198	199	200	201	202
203	204	205	206	207	208
209	210	211	212	213	214
215	216	217	218	219	220
221	222	223	224	225	226
227	228	229	230	231	232
233	234	235	236	237	238
239	240	241	242	243	244
245	246	247	248	249	250
251	252	253	254	255	256
257	258	259	260	261	262
263	264	265	266	267	268
269	270	271	272	273	274
275	276	277	278	279	280
281	282	283	284	285	286
287	288	289	290	291	292
293	294	295	296	297	298
299	300	301	302	303	304
305	306	307	308	309	310
311	312	313	314	315	316
317	318	319	320	321	322
323	324	325	326	327	328
329	330	331	332	333	334
335	336	337	338	339	340
341	342	343	344	345	346
347	348	349	350	351	352
353	354	355	356	357	358
359	360	361	362	363	364
365	366	367	368	369	370
371	372	373	374	375	376
377	378	379	380	381	382
383	384	385	386	387	388
389	390	391	392	393	394
395	396	397	398	399	400

ФОРМУЛИРОВКА ТРАНСПОРТНОЙ НАКЛАДНОЙ (ЦИМ)

Транспортная накладная должна содержать следующие детали:

- a) Место, где и день когда она составлена;
- b) Имя (название) и адрес грузоотправителя;
- c) Имя (название) и адрес перевозчика, заключившего контракт на перевозку;
- d) Имя и адрес человека, которому успешно был передан груз, если он не является перевозчиком, на которого ссылаются в подпункте c);
- e) Место и день передачи груза;
- f) Место доставки;
- g) Имя (название) и адрес грузополучателя;
- h) Описание природы груза и метода упаковки, и в случае с опасными грузами, описание, предусмотренное Положением относительно международной перевозки опасных грузов по железной дороге (RID);
- i) Количество упаковок и особые отметки и цифры, необходимые для идентификации партий товара в количестве, меньшем, чем вагонная партия груза;
- j) Номер вагона в случае перевозки вагонной партии груза;
- k) Номер железнодорожного транспортного средства, двигающегося на собственных колёсах, если оно передаётся для перевозки в качестве груза;
- l) В дополнение, в случае интермодальных транспортных единиц, категория, номер или другие характеристики, необходимые для их идентификации;
- m) Масса брутто или количество груза, выраженное другим способом;
- n) Подробный список документов, требуемых таможней или другим административным органом, идущих с транспортной накладной или находящихся в распоряжении перевозчика в офисах, обозначенного надлежащим образом органа или органа, обозначенного в контракте;
- o) Затраты, относящиеся к перевозке (стоимость перевозки, дополнительные затраты, таможенные пошлины и другие затраты понесённые от момента заключения контракта до момента доставки), о том, что они должны быть оплачены грузополучателем или любое другое заявление о том, что расходы оплачиваются грузополучателем;
- p) Заявление, что перевозка подчиняется, в не зависимости от любой статьи, говорящей о противоположном, этим Единым правилам.

Распределение экземпляров:

1 экземпляр (транспортная накладная оригинал)	передаётся грузополучателю при достижении пункта назначения грузами
2 экземпляр (транспортная накладная)	для перевозчика назначения для сбора данных
3 экземпляр (подтверждение приёмки)	для станции назначения
4 экземпляр (транспортная накладная копия)	передаётся отправителю, после получения перевозчиком грузов
4а экземпляр	специальный экземпляр для отправителя
5 экземпляр (уведомление об отправке)	для перевозчика отправки для сбора данных.

Перевозчик должен засвидетельствовать приёмку грузов на копии транспортной накладной надлежащим образом и вернуть копию грузоотправителю. Транспортная накладная не будет выступать в качестве коносамента. Это означает, что её нельзя менять. Тем не менее, она может выступать в качестве документа, доказывающего доставку грузов и облегчать оплату.

Транспортная накладная должна составляться для каждой партии товара. В отсутствие противоположного соглашения между грузоотправителем и перевозчиком, транспортная накладная не может относиться к грузу объёмом более чем в один вагон.

Транспортная накладная и её копия могут быть составлены в форме регистрирования в электронном виде, что может быть преобразовано в разборчивые письменные символы. Процедура, используемая для регистрирования и обработки данных должна быть эквивалентной с функциональной точки зрения, в частности настолько, насколько речь идёт о доказательной силе транспортной накладной, представленной этими данными.

Упражнение ЦИМ (поставьте “х” в поле ЦИМ 1, используйте, пожалуйста, для этого упражнения файл CIM exercise.ppt)

Железнодорожный перевозчик Рейльон (Railion) Deutschland AG (58) заключил контракт о транспортировке цемента “Bonus” в мешках по 50 кг на Евро паллетах; 30 паллет NHM код 25631 (заполните поле 21) вес брутто 30.000 кг (25) от фирмы Бонус (Bonus) GmbH, 10245 Берлин, Германия (1) (НДС номер - DE 1234567890, номер 2541 (2)) для Bud sp. z o. o., ul. 3 maja, 6, 53124 Челм, Польша (4) 12.04.2006 (16). Номер заказа 403.2005 (7) по контракту № 12458 от 01.01.2005 (15). К этой ЦИМ также относится счёт-фактура. (9). Номер вагона 21/51 153 0099 – 2 (18). Железнодорожный перевозчик для транспортировки в Польше - РКР (57).

Станция отправления - Берлин Нордост (10). Укажите, пожалуйста, номер станции отправления в поле (12). Используйте для этого таблицу DIUM, смотрите ниже. Пересечение границы планируется во Франкфурте-на-Одере/Куновице (13). Укажите, пожалуйста, номер станции пересечения границы в поле (14). Используйте для этого таблицу DIUM. Станция назначения - Челм, Польша (16). Укажите, пожалуйста, номер станции назначения в поле (17). Используйте для этого таблицу DIUM.

Идентификационный номер отправки - 80 03237-5 2180 77777-7 (62).

Впишите, пожалуйста, вышеуказанную информацию в соответствующие поля бланка на следующей странице.

<input type="checkbox"/> Rempli par l'expéditeur Remplido por el remitente		<input checked="" type="checkbox"/> Destiné par un client ou un destinataire - Zuverlässig adressiert Destined by a customer or a consignee	
Lettre de voiture CIM Frachtbrief CIM		Lettre wagon CLV Wagenbrief CUV	
Expéditeur ou destinataire - Absender/Bestimmter Bonus GmbH Berlin Germany DE 1234567890		2541 Destinataire du Frachtbrief/ Empfänger des Warenbriefs Order No. 403.2005	
Destinataire ou destinataire - Empfänger/Bestimmter Bud sp. z o. o., Ul. 3 maja, 6 53124 Chelm		Annexe - Beilage VAM, Invoice	
Lieu de livraison - Ablieferungsort Berlin Nordost		Lieu - Ort Chelm, Poland	
Code - Bezeichnung 80 03237-5		Date - Datum 04 12 06	
Code - Bezeichnung 51 05090-6		Code - Bezeichnung 51 05090-6	
Code - Bezeichnung 687 Frankfurt(Oder)/Kunowice		Code - Bezeichnung 21/51 153 0099 - 2	
Code - Bezeichnung contract No. 12458 from 01.01.2005		Code - Bezeichnung EXW	
Description de la marchandise Ausführung des Gutes Cement "Bonus" 50kg-paper sacks at Euro-pallettes 30 Pallettes		Code - Bezeichnung 25631	
Code - Bezeichnung 30 000		Code - Bezeichnung 30 000	
Code - Bezeichnung 80 03237-5		Code - Bezeichnung 80 09853-3	
Code - Bezeichnung 8087017		Code - Bezeichnung 88	
Code - Bezeichnung 51 687		Code - Bezeichnung EUR 5.000	
Code - Bezeichnung 51 05090-6		Code - Bezeichnung EUR 15.000	
Code - Bezeichnung 58965		Code - Bezeichnung 723	
Code - Bezeichnung PKP		Code - Bezeichnung PKP	
Code - Bezeichnung Railion Deutschland AG		Code - Bezeichnung Railion Deutschland AG	
Code - Bezeichnung Original		Code - Bezeichnung Original	
Code - Bezeichnung 1		Code - Bezeichnung 1	
Code - Bezeichnung 80		Code - Bezeichnung 80	
Code - Bezeichnung 03237-5		Code - Bezeichnung 03237-5	
Code - Bezeichnung 2180		Code - Bezeichnung 2180	
Code - Bezeichnung 7777-7		Code - Bezeichnung 7777-7	

Рассчитайте, пожалуйста, расходы на эту транспортировку.

INCOTERM используются для определения расходов на транспортировку (20): самовывоз (Ex work) (EXW).

Тариф Немецких Ж/Д (DB) № 8087017 (A 75) используется для пункта назначения из Берлина Нордост во Франкфурт-на-Одере/Куновице. Поставьте, пожалуйста, номера станций в полях (A 70) (80 03237-5 , 80 09853-3). Используйте для этого таблицу DIUM. Проверьте, пожалуйста, пункт назначения между станциями (в поле (A 76) – 88 км). Используйте для этого таблицу DIUM. Расходы в ЕВРО (A 73) составляют 5.000 (A 74).

Тариф РКР № 58965 (B 75) используется для пункта назначения из Франкфурта-на-Одере/Куновице в Челм. Поставьте, пожалуйста, номера станций в полях (B 70) (51 687, 51 05090-6). Используйте для этого таблицу DIUM. Проверьте, пожалуйста, пункт назначения между станциями (в поле (B 76) – 723 км). Используйте для этого таблицу DIUM. Расходы в ЕВРО (B 73) составляют 15.000 (B 74).

DIUM для Польши
(выдержка)

PL(51)

Numero de code Kode- nummer Code number Numer kodowy	de von from Numer od	ou vice versa oder umgekehrt or vice versa lub odwrotnie	à nach a fro do	CZ(54)				DE(80)			
				GLUCHOLAZY MIKULOWICE 11	MIEDZYLESIE LICHKOV 11	MIEROSZÓW MEZIMESTI 11	ZAWIDÓW FRYDLANT V ČECHÁCH 11	BIELAWA DOLNA HORKA 11	ZASIEKI FORST (LAUSITZ) 11	GUBIN GUBEN 11	KUNOWICE FRANKFURT/ODER 11
				824	823	822	820	696	690	688	687
02723-5	BUK		10,B	335	338	295	264	229	220	145	144
07420-3	BUKOWNO		8,K	179	284	312	408	373	410	440	464
06400-6	BUSKO ZDRÓJ		A	331	412	439	525	490	527	557	581
06134-1	BYCZYNA KLUCZBORSKA		A	162	243	212	295	260	297	327	342
01676-6	BYDGOSZCZ EMILIANOWO		3,A,F	421	424	381	410	375	366	316	315
01840-8	BYDGOSZCZ GŁÓWNA		3,A,E,F,H	430	433	390	419	384	375	325	301
01678-2	BYDGOSZCZ ŁĘGNOWO		8,10	437	440	397	426	391	382	332	312
01671-7	BYDGOSZCZ WSCHÓD		3,A,F,H	433	436	393	422	387	378	328	308
05739-8	BYSTRZYCA KŁODZKA PRZEDMIEŚCIE		10,B	106	23	93	203	208	273	331	355
05062-5	BYSTRZYCA KOŁO LUBLINA		A	513	594	621	707	672	683	668	667
02755-7	BYTNICA		10,B	323	326	251	193	158	149	74	52
07230-6	BYTOM		3,A,H,K	133	238	266	362	327	364	394	418
07255-3	BYTOM BOBREK		3,8,10,K	130	235	263	359	324	361	391	415
07241-3	BYTOM KARB		3,A,K	131	236	264	360	325	362	392	416
07242-1	BYTOM KARB B		3,8,K	131	236	264	360	325	362	392	416
07243-9	BYTOM KARB C		3,8,K	131	236	264	360	325	362	392	416
00555-3	BYTÓW		A	560	563	520	529	494	485	435	375
01632-9	BZOWO GORAJ		8	392	395	352	356	321	312	262	261
03894-3	CELESTYNÓW		10,B	438	519	513	596	561	563	520	519
07870-9	CHABÓWKA		A	269	374	402	506	471	508	538	562
06790-0	CHAŁUPKI		3,A,H,K	128	233	261	365	330	367	397	421
825	CHAŁUPKI GR		11,K					332	369	399	423
06460-0	CHARSZNICA		10,B	225	330	358	454	419	456	486	510
05090-6	CHELM		3,A,H	569	650	677	763	728	739	724	723
05106-0	CHELM CEMENTOWNIA		3,8	573	654	681	767	732	743	728	727
07732-1	CHELM ŚLĄSKI		10,A,K	167	272	300	396	361	398	428	452
05105-2	CHELM WSCHODNI		3,10,A	571	652	679	765	730	741	726	725
01921-6	CHELMCE		A	377	413	370	399	364	355	305	304
07794-1	CHELMMEK		8,10	184	289	317	413	378	415	445	469
02016-4	CHELMŻA		A,E,F	448	451	408	437	402	393	343	342
06426-1	CHMIELNIK		A	320	401	428	514	479	516	546	570
06570-6	CHMIELÓW KOŁO TARNOBRZEGU		8	394	475	502	588	553	590	620	644
06571-4	CHMIELÓW KOŁO TARNOBRZEGU B		8	394	475	502	588	553	590	620	644
03028-8	CHOCICZA		A	281	284	241	286	251	242	228	227
01956-2	CHOCIW ŁASKI		A	228	309	322	405	370	378	387	392
01618-8	CHODZIEŻ		A	381	384	341	345	310	301	251	235
01333-4	CHOJNA		A	434	437	362	304	269	260	185	95
01560-2	CHOJNICE		3,A,E,H	482	485	442	451	416	407	357	297
05400-7	CHOJNÓW		A	188	191	116	103	68	123	198	222
08154-7	CHORZELÓW		10,A	373	478	506	602	567	604	634	658

				CZ(54)				DE(80)			
Numero de code Kode-nummer Code number Numer kodowy	de von from od	ou vice versa oder umgekehrt or vice versa lub odwrotnie	à nach a fro do	GLUCHOLAZY	MIEDZYLESIE	MIEROSZÓW	ZAWIDÓW	BIELAWA DOLNA	ZASIEKI	GUBIN	KUNOWICE
				MIKULOVICE 11	LICHKOV 11	MEZIMESTI 11	FRYDLANT V CECACH 11	HORKA 11	FORST (LAUSITZ) 11	GUBEN 11	FRANKFURT/ODER 11
				824	823	822	820	696	690	688	687
687	KUNOWICE GR		11	375	378	303	245				
04925-4	KUNÓW		8	369	450	477	563	528	565	589	594
04346-3	KURZAGÓRA		8,10	264	267	224	228	193	184	193	198
03220-1	KUTNO		3,A	363	442	399	444	409	400	357	356
06888-2	KUŹNIA RACIBORSKA		A,K	92	197	225	329	294	331	361	385
02500-7	KUŹNICA BIALOSTOCKA		3,10,A	643	724	718	801	766	768	725	724
844	KUŹNICA BIALOSTOCKA GR		11	647	728	722	805	770	772	729	728
02310-1	KWIDZYN		3,A,H	526	529	486	515	480	471	421	416
02311-9	KWIDZYN B		3,8,F	526	529	486	515	480	471	421	416
01291-4	LAS SUWALSKI		8	719	800	785	814	779	770	720	719
01720-2	LASKOWICE POMORSKIE		A	484	487	444	473	438	429	379	355
04287-9	LASOCICE		8,10	242	245	198	192	157	148	157	176
03650-9	LEGIONOWO		A	424	505	499	582	547	547	504	503
05300-9	LEGNICA		3,A	171	174	99	121	86	123	180	204
06875-9	LEKARTÓW		A,K	116	221	249	353	318	355	385	409
06806-4	LESZCZYNY		8,10,K	127	232	260	364	329	366	396	420
04260-6	LESZNO		3,A,E,F,H	235	238	195	199	164	155	164	169
04128-5	LESZNO GÓRNE		A	218	221	146	119	84	75	154	178
06213-3	LEWIN BRZESKI		A	96	177	158	244	209	246	276	300
08322-0	LEŹAJSK		A,H	446	551	579	675	640	677	707	731
00525-6	LEŹBORK		3,A	630	633	590	594	559	550	500	434
07743-8	LEŹZINY		8,K	167	272	300	397	361	399	428	452
00935-7	LEGAJNY		8	600	603	560	589	554	545	495	494
07790-9	LIBIAŹ		8	190	295	323	419	384	421	451	475
02261-6	LIDZBARK		8,10	541	544	501	530	495	486	436	435
08220-6	LIMANOWA		A,H	316	421	449	553	518	555	585	609
06523-5	LIPA		A	443	524	551	637	602	639	669	693
01552-9	LIPKA KRAJEŃSKA		A	457	460	417	421	386	377	327	267
02002-4	LIPNO		A,E	474	477	434	463	428	419	369	368
08478-0	LUBACZÓW		A	478	583	611	707	672	709	739	763
05250-6	LUBAŃ ŚLĄSKI		A,E	237	196	110	30	35	100	195	219
05060-9	LUBARTÓW		A	524	605	632	718	683	694	679	678
01631-1	LUBASZ KOŁO CZARNKOWA		10,B	388	391	348	352	317	308	258	257
05550-9	LUBAWKA		10,B	173	132	46	126	131	196	278	302
05328-0	LUBIN GÓRNICZY		A	193	196	121	143	108	145	158	182
05050-0	LUBLIN		3,A,F,H	496	577	604	690	655	666	651	650
05040-1	LUBLIN TATARY		3,A,F	499	580	607	693	658	669	654	653
05137-5	LUBLIN ZEMBORZYCE		10,A	505	586	613	699	664	675	660	659
04657-3	LUBLINEK		8,10	288	369	332	415	380	388	397	402
07140-7	LUBLINIEC		3,A,H,K	132	213	240	326	291	328	358	382

После получения груза, менеджер Bud sp. z o. o. подписывает транспортную накладную. Кто должен получить первый, второй, третий и четвёртый экземпляр транспортной накладной? Укажите, пожалуйста, правильный ответ.

1	экземпляр (транспортная накладная оригинал)	грузополучатель
2	экземпляр (транспортная накладная)	перевозчик назначения
3	экземпляр (подтверждение приёмки)	станция назначения
4	экземпляр (транспортная накладная копия)	отправитель
5	экземпляр (уведомление об отправке)	перевозчик отправки

Для получения более подробной информации о транспортной накладной ЦИМ прочитайте, пожалуйста, следующее:

Конвенция, касающаяся международных перевозок по железной дороге (COTIF) содержит «Единые правила, касающиеся транспортировки грузов по железной дороге, RU-CIM». Транспортный документ является единым бланком, железнодорожной транспортной накладной.

Железная дорога зачастую не признаёт ответственность за количество переданного груза, если это количество не проверено. По этому в интересах грузоотправителя попросить произвести взвешивание. Он может это сделать, написав просьбу на транспортной накладной, услуга за которую он заплатит дополнительные деньги. Грузоотправитель не может попросить проверить количество упаковок. Право грузоотправителя распоряжаться прекращается:

- В момент доставки
- Когда грузополучатель заявляет о своих правах на груз
- Когда груз попадает на территорию страны назначения, кроме случая, когда стоимость перевозки подлежит оплате получателем или когда грузоотправитель отрицает право грузополучателя распоряжаться грузом посредством особого пункта. Железная дорога выполняет таможенные формальности во время путешествия, или нет, если её попросят об этом, также при отправке и по прибытию, если её попросят об этом.

Условие, что стоимость перевозки подлежит оплате получателем, обычно принимается, за исключением определённых грузов. Расходы на перевозку и дополнительные расходы могут быть оплачены грузоотправителем либо полностью или только до пограничного пункта.

Ответственность железной дороги автоматически подразумевается, как существующая, но, так же как и CMR, следует правилам освобождения. Основными пунктами освобождения являются: вина истца, неотъемлемый дефект грузов или «обстоятельства, которые железная дорога не была в состоянии избежать и последствия которых она не смогла предотвратить». Специфических пунктов освобождения девять и если установлено, что ущерб мог быть причинён в соответствии с одним из этих девяти случаев, то именно подрядчику придётся доказывать противное.

Возмещение, покрывающее материальный ущерб ограничивается ставкой на 1 кг веса брутто, к которой добавляются расходы на перевозку и другие дополнительные расходы. Нематериальный ущерб не возмещается, кроме случая, когда существует особая декларация о доставке, (декларация ценности не считается доказательством). Временное ограничение для выдвижения претензий составляет один год. Умышленное невыполнение или невыполнение обязательств приостанавливает это ограничение.

Правила, относительно оценки ущерба или потери по прибытию очень строги. Необходимо выдвинуть требование, чтобы оценка была составлена железнодорожными агентами (они единственные, кто подходит для того, чтобы сделать это) в документе, который называется доклад о причинении ущерба или потере (протокол). В случае возникновения разногласий может понадобиться независимый эксперт. Кандидатура этого человека должна быть одобрена заинтересованными сторонами, или он может быть назван судьёй. Опасность таится, если доклад о причинении ущерба или потере принимать без взаимного согласия, так как он делает виновным грузоотправителя.

6.11 Тарифная политика в железнодорожном транспорте

Цели обучения:

Слушатель должен знать о тарифах в железнодорожном транспорте, Единой таблице расстояний для международных грузовых перевозок. Слушатель должен уметь использовать DIUM на практике.

В большинстве своём, железнодорожные грузовые тарифы были разработаны в эпоху монополии или в эпоху, в которой железные дороги не знали конкуренции, похожей на ту, с которой они сталкиваются в наши дни. Следовательно, применялись соответствующие процедуры составления тарифов, и в значительной степени всё ещё применяются, очень часто к группам товаров, для которых отдельные грузовые ставки устанавливаются в отношении длины перевозки. Такие системы не обладают гибкостью, необходимой для быстрого приспособления к конкурентоспособной среде контейнерного бизнеса.

Существующая система постановки тарифов вызывает возникновение двух видов проблем: институциональных и методологических. Институциональные проблемы - проблемы, негативно влияющие на отношения железнодорожных систем и их клиентов в вопросах договорных тарифов, в то время как методологические проблемы снижают конкурентоспособность железнодорожных систем в вопросах ценообразования.

6.12 Единая таблица расстояний для международных грузовых перевозок (DIUM)

Цели обучения:
 Слушатель должен знать о Единой таблице расстояний для международных грузовых перевозок. Слушатель должен уметь использовать DIUM на практике.

DIUM содержит тарифные расстояния между внутренними станциями и пунктами на границе задействованной железной дороги. Они применяются при расчёте расходов на перевозку для всех международных грузовых партий товара и партий скота, в такой степени, что международные тарифы ссылаются на DIUM. Для получения таблиц DIUM по основным странам смотрите <http://www.uic.asso.fr/fret/DIUM,60.html>.

				CZ(54)				DE(80)			
Numero de code Kode-nummer Code number Numer kodowy	de von from od	ou vice versa oder umgekehrt or vice versa lub odwrotnie	á nach a fro do	GLUCHOLAZY MIKULOVICE 11	MIEDZYLESIE LICHKOV 11	MIEROSZÓW MEZIMESTI 11	ZAWIDÓW FRYDLANT V ČECHÁCH 11	BIELAWA DOLNA HORKA 11	ZASIEKI FORST (LAUSITZ) 11	GUBIN GUBEN 11	KUNOWICE FRANKFURT/ODER 11
				824	823	822	820	696	690	688	687
02150-1	ALEKSANDRÓW KUJAWSKI		A	442	445	402	431	396	387	337	336
07627-3	ANDRYCHÓW		10,A,H,K	205	310	338	442	407	444	474	498
04601-1	ANTONIN		10,B	217	260	217	300	265	273	282	287
01296-3	AUGUSTÓW		A,F,H	694	775	769	839	804	795	745	744
01917-4	BABIAK		10,B	343	420	377	422	387	378	335	334
02616-1	BABIMOST		10,B	319	322	263	205	170	161	86	103
06724-9	BABORÓW		A,K	134	239	267	371	336	373	403	427
04739-9	BABY		10,B	272	353	380	466	431	451	460	465
01963-8	BARCIN		10,B	403	406	363	392	357	348	298	297
00936-5	BARCZEWO		8,10	606	609	566	595	560	551	501	500
05648-1	BARDO PRZYŁĘK		A	74	55	83	193	198	241	299	323
03321-7	BARŁOGI		10,B	326	401	358	403	368	359	316	315
01353-2	BARNÓWKO		8,10	412	415	340	282	247	238	163	73
04842-1	BARTODZIEJE		10,A	389	470	497	583	548	559	544	543

Станции / терминалы, перечисленные в левой колонке, указаны в алфавитном порядке, пограничные пункты отображены жирным шрифтом. Пограничные пункты, упомянутые в заглавиях колонок, указывающих расстояния, перечислены по порядку стран согласно сокращенному обозначению и коду соседней страны.

Обязательными по закону являются только положения по внутренним тарифам отдельных железных дорог.

Таким же образом, все ограничения и информация, относительно технического оборудования станций, находятся в подчинении органов, занимающихся формированием внутренних тарифов отдельных железных дорог.

Тестовые вопросы

Укажите, пожалуйста, являются ли нижеследующие утверждения правильными / неправильными:

- a. DIUM это тарифные таблицы, составленные для международных железнодорожных перевозок (неправильно)
- b. DIUM применяются при расчёте расходов на перевозку для всех международных грузовых партий товара и партий скота. (правильно)
- c. Расстояние между Барчево (51 00936-5) до места пересечения границы с Германией в Губене (688) составляет 306 км (неправильно)

6.13 Принципы постановки тарифов, применяемые железными дорогами в СНГ

Цели обучения:

Слушатель должен знать общепринятые тарифы в странах СНГ.

Большинство железнодорожных систем, функционирующих в коридоре TRACECA, являются членами организации OSJD, которая создала форум, благодаря которому её члены могут согласовать свои подходы к образованию тарифов. Однако на практике в данном русле она не работала полностью со времени введения понятия «*добавочный тариф*» посредством которого отдельные железнодорожные системы применяют собственные части тарифов к движению по коридору, который зачастую был нормой, а эти части тарифов были основаны на «общих» тарифных ставках для перевозки нефиксированным образом, применяемые к части системы от общего расстояния перевозки. Поэтому, в реальности, не существует транзитного тарифа от начала до конца, как такового.

Такой разделённый и дополнительный подход к применению тарифов обычно поощряет отдельные железнодорожные системы максимизировать их доход благодаря возможностям, возникающим из международного транспорта, независимо от того, являются ли окончательные тарифные ставки конкурентоспособными по отношению к конкурирующим видам транспорта, таким как, напр. судоходные линии.

Большинство железных дорог, подписавших OSJD, используют две шкалы международных тарифов на перевозку грузов:

- Тариф ЕТТ, который предполагается применять в сфере железнодорожных грузовых перевозок между двумя странами-членами OSJD, с прохождением через территорию третьей или большего количества стран-членов; и
- Тариф МТТ, который предполагается применять в сфере железнодорожных грузовых перевозок между двумя странами-членами OSJD, но без необходимости прохождения по территории какой-либо другой страны-члена.

Понятно, что тарифы перекрывают друг друга в области их применения, и что они, прежде всего не устанавливались с должным акцентом на возмещении издержек производства. Помня об этом, а также о том факте, что накладка тарифов обеих шкал вызывала проблемы в выборе шкалы, применяемой к определённым перевозкам, OSJD принимает меры с 1997 года, чтобы сблизить обе шкалы.

Тарифные шкалы основываются на давно утративших доверие методиках расчёта стоимости, которые уходят корнями в эпоху централизованного планирования. Шкалы МТТ допускают значительные скидки, которые некоторым образом компенсируют недостаток рационального расчёта стоимости и допускают некоторую коммерческую гибкость. Высокие тарифы на перевозку, в целом, приводят к перекрёстному субсидированию внутреннего транспорта.

На практике, страны-члены OSJD имеют возможность применять дискреционные тарифы со скидками индивидуально или коллективно, чтобы быть конкурентоспособными на некоторых маршрутах или в транспортных сегментах. Такая практика показывает, что тариф OSJD составляет максимальные или предельные цены, из которых отдельные члены могут высчитывать собственные цены. В этом отношении, новый тарифный альянс среди членов OSJD может так же указывать, что тарифная система OSJD может постепенно исчезнуть.

И последнее. Хотя мысль об общем тарифе для международных перевозок, в отношении некоторых отдельных видов перевозок ещё должна быть принята многими странами, существует растущая тенденция в некоторых других странах, чтобы применить такую тарифную практику. Такая тенденция заметна, например, на Казахской

железной дороге, Монгольской железной дороге, а также на Российской железной дороге. Однако, признаки такие, что такие общие тарифы определяются как средние от национальных тарифов, а также тарифных расстояний на каждой отдельной железной дороге, в то время как первичным определяющим фактором уровней железнодорожных тарифов в условиях конкуренции должен быть уровень цен конкурентов.

Далее следует пример расчёта цены для транспортировки из Оффенбаха, Германия в Алматы, Казахстан:

После того, как мы посмотрим на пример компонентов, образующих цену для 20' контейнерного транспорта из Оффенбаха (Германия) в Алматы, расчёт цены становится понятным:

Клиенты заказывают:

Получение в местоположении грузоотправителя в Оффенбахе и доставку в свободный терминал Алматы (включая наличие контейнера, взятого напрокат).

Составляющие цены:

- Размещение пустого контейнера на территории грузоотправителя
- Получение загруженного контейнера на территории грузоотправителя
- Перегрузка в терминале Франкфурт-на-Майне - Ост
- Вознаграждение терминала Франкфурт-на-Майне - Ост
- Транспортировка поездом из Франкфурта-на-Майне - Ост в Берлин
- Составление поезда для соответствующих мест назначения и контроль качества в Берлине
- Транспорт поездом из Берлина в Малашевиче / Брест
- Вознаграждение на границе и переотправка в Бресте
- Перегрузка в Бресте
- Транспортировка поездом в Алматы

Алматы - Брест (4.920 км) – задействованы три железнодорожных оператора (КТЗ, RZD, BC).

- Стоимость 20' контейнера, находящегося в собственности железной дороги, составляет около 1.000 дол. США.
- Стоимость транспорта одной тонны сырой нефти составляет около 100 дол. США.
- Стоимость одной тонны другого навалочного (или не навалочного) товарного транспорта составляет приблизительно 40% от эквивалентного транспорта нефти.

В общем

- Стоимость 20' контейнера : 0.15 - 0.20 дол. США за 1 км.
- Стоимость 1 тонны нефти : 0.15 - 0.20 дол. за 1 км. (партия в

- 10 т.)
- Стоимость 1 тонны навала: 0.05 - 0.10 дол. США за 1 км.
(партия в 10 т.)

По оценкам в общую стоимость перевозки по железной дороге (от двери к двери) вносят вклад следующие составляющие:

- Чистая транспортная стоимость : примерно 60%
- Возврат пустого контейнера : примерно 20%
- Транспорт по дороге на / с терминалов : 15% - 20%
- Стоимость терминалов / таможенная : 5% - 10%

Ставки за грузоперевозки не фиксированы и значительно разнятся. Контейнерный транспорт дешевле общего грузового. Грузовой тариф за 1 км. между Алматы и Москвой примерно на 50% ниже, чем между Алматы и Берлином. Контейнер, транспортируемый в пределах Европы, стоит примерно в два раза больше, чем по Транс - Сибирскому тарифу, в то время как контейнер, транспортируемый в Центральной Азии, стоит даже больше. При транспорте между странами СНГ применяется более низкий тариф по сравнению с транзитом через СНГ.

Вследствие различий типов единиц, которые транспортируются по железнодорожному маршруту, очень сложно сравнить цены. По данным транспортных операторов в Казахстане, стоимость транспортировки по железной дороге между Стамбулом и Алматы (через железнодорожный паром в Новороссийск, Волгоград, Астрахань) составляет в пределах от 1.435 до 2.000 дол. США за 20-ти футовый контейнер и 2.385 дол. США за 40 футовый контейнер. По данным узбекских транспортных операторов, стоимость вагона между Капикуле и Ташкентом (через железнодорожный паром Варна - Ильичёвск, Россия, Казахстан) находится в пределах 7.500 - 8.000 дол. США, в зависимости от товара. Получается, что паромно-железнодорожный вариант Стамбул - Новороссийск - Алматы имеет значительное преимущество по стоимости над другими маршрутами, даже принимая во внимание тот факт, что расценка определена до Алматы. Как для железной дороги, так и для автомобильных дорог, транспортные расходы включают часть за возврат пустого контейнера в депо. Снижение стоимости было бы возможным, если бы импорт и экспорт контейнерного транспорта был лучше сбалансирован.

Тестовые вопросы

Укажите, пожалуйста, являются ли нижеследующие утверждения правильными / неправильными:

- a. Большинство железных дорог, относящихся к OSJD, использует тариф ЕТТ, который предполагается применять в сфере железнодорожных грузовых перевозок между двумя странами-членами OSJD, с прохождением через территорию третьей или большего количества стран-членов. (Правильно)
- b. Страны-члены OSJD имеют возможность применять дискреционные сниженные тарифы, чтобы быть конкурентоспособными на некоторых маршрутах или транспортных сегментах. (Правильно)

6.14 Ссылки - материал для дальнейшего чтения

Веб сайты

CER (Сообщество европейских железнодорожных компаний и компаний, занимающихся вопросами развития инфраструктуры) **Ссылка:** www.cer.be

CIT (Международный железнодорожный транспортный комитет) **Ссылка:** www.cit-rail.org

CLECAT (Европейская ассоциация экспедирования) **Ссылка:** www.clecat.org

ЕСМТ (Европейская конференция министров транспорта) **Ссылка:** www1.oecd.org/cem/

EIA (Европейская интермодальная ассоциация) **Ссылка:** www.eia-ngo.com

EIM (Европейские управляющие в области железнодорожной инфраструктуры) **Ссылка:** www.eimrail.org

ERA (Европейское железнодорожное агентство) **Ссылка:** www.era.eu.int

ERFA (Европейская железнодорожная грузовая ассоциация) **Ссылка:** www.erfa.be

ERFCP (Платформа европейских железнодорожных грузовых заказчиков) **Ссылка:** www.erfc.org

Европейская комиссия **Ссылка:** europa.eu.int

Европейское железнодорожное обозрение

Ссылка: www.russellpublishing.com/railway/index.html

ICF (Интерконтейнер - интерфриго)

Ссылка: www.icfonline.com

OSJD (Организация кооперации железных дорог)

Ссылка: www.rail-net.org/osgd

OTIF (Межправительственная организация по вопросам международной перевозки по железной дороге)

Ссылка: www.otif.org

RFG (Железнодорожная грузовая группа)

Ссылка: www.rfg.org.uk

UIC (Международный союз железных дорог)

Ссылка: www.uic.asso.fr

UIP (Международный союз вагонов, находящихся в частном владении)

Ссылка: www.uiprail.org

UIRR (Международный союз компаний в сфере комбинированного транспорта по автомобильным дорогам - железной дороге)

Ссылка: www.uirt.com

UNECE (Европейская Экономическая комиссия Организации Объединённых Наций)

Ссылка: www.unece.org

UNESCAP (Экономическая и социальная комиссия ООН в Азиатско - Тихоокеанском регионе)

Ссылка: www.unescap.org

UNIFE (Союз европейских железнодорожных отраслей промышленности)

Ссылка: www.unife.org

Юридические документы

- Конвенция относительно международных перевозок по железной дороге от 9/5/1980 года, применяется с 1/11/1996 года (COTIF).
- Единые правила относительно контракта на международную перевозку грузов по железной дороге (CIM) - Приложение В COTIF.
- Постановления, касающиеся международной перевозки опасных грузов по железной дороге (RID) - Приложение I CIM.
- Постановления, касающиеся международной перевозки по железной дороге вагонов, принадлежащих частным владельцам (RIP) – Приложение II CIM.
- Постановления, касающиеся международной перевозки контейнеров по железной дороге (RiCo) - Приложение III CIM.
- Постановления, касающиеся международной перевозки экспресс - посылков по железной дороге (RIEx) - Приложение IV CIM.
- Протокол внесения поправок (Вильнюсский протокол - 3/6/1999 года) для

пересмотренного COTIF 1999 года.

- Международная конвенция UNECE по способствованию пересечения границ для грузов, перевозимых по железной дороге (1952 год).
- Международная конвенция UNECE по согласованию пограничного контроля грузов (1982 год).
- Европейское соглашение UNECE по основным международным железнодорожным путям / AGC (1985 год).
- Европейское соглашение UNECE в отношении важнейших международных линий сообщения для комбинированного транспорта и связанного оборудования / AGTC (1999 год).
- Директивы ЕК по инфраструктуре (91/440, 95/18, 95/19, 2001/12, 2001/13, 2001/14).
- Директивы ЕК по функциональной совместимости (96/48, 2001/16).

Избранные исследования и доклады

Проекты по техническому содействию TACIS / ЕК (регион TRACECA) (Е.С. / TACIS Technical Assistance projects (TRACECA region))

- Облегчение торговли TRACECA (TRACECA Trade Facilitation), 1998 год.
- Совместное предприятие транс - кавказских железных дорог (Joint Venture for Trans - Caucasian Railways), 1998 год.
- Железнодорожные тарифы и расписание (Railways Tariffs and Timetable), 1998 год.
- Внедрение интермодальных услуг и тренинг (Intermodal Services Implementation and Training), 2000 год.
- Согласование процедур пересечения границы (Harmonisation of Border Crossing Procedures), 2003 год.
- Единая политика вознаграждений за перевозку и тарифов (Unified Policy on Transit Fees and Tariffs), 2003 год.
- Общие законодательные основы для транзитного транспорта (Common Legal Basis for Transit Transportation), 2004 год.

Исследования и доклады UN-ESCAP

- Развитие железнодорожного контейнерного транспорта на участке Азия - Европа при помощи маршрутных поездов, Северный коридор ТАР (Development of Asia - Europe Rail Container Transport through Block Trains, Northern Corridor of TAR), 1999 год.
- Развитие транс - азиатской железной дороги (ТАР), Южный коридор (Development of Trans-Asian Railway (TAR), Southern Corridor), 1999 год.
- Развитие транс - азиатской железной дороги (ТАР), Северо-южный коридор (Development of Trans-Asian Railway (TAR), North - South Corridor), 2001

год.

- Вопросы транзитного транспорта в странах, не имеющих выхода к морю и в странах с развивающимся транзитом (Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries), 2003 год.

UIC: Глобальные железнодорожные грузовые коридоры (Европа - Азия) исследование перевозок (UIC: Global Rail Freight Corridors (Europe - Asia) Traffic Study), 2000 год.

Белая книга ЕК: Европейская транспортная политика на 2010, 2011 года (E.C. White Paper: European Transport Policy for 2010, 2011).

Приложение 1 Передовой опыт

ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ А ТАКЖЕ СБОИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Железнодорожная грузовая группа (Rail Freight Group) в Великобритании

В состав RFG входят 150 компаний - членов, включая заказчиков, логистических провайдеров, поставщиков, операторов терминалов, операторов грузовых поездов и операторов портов.

Судоходная линия Maersk обрабатывает около 20% от общего глубоководного контейнерного потока в Великобритании, около 160.000 контейнеров до пунктов назначения, находящихся на суше по железной дороге. Заказчики Maersk - это значительное количество утвердившихся хозяйственных и промышленных имён, все из которых зависят от эффективных звеньев поставки в порты при поддержке железной дороги.

Один из основных автомобильных перевозчиков в Великобритании - Malcolm Group, начал использовать железную дорогу в феврале 2001 года. С тех пор, количество поездов, с которыми он работает, увеличилось более чем в три раза. ASDA является одним из заказчиков, привлечённых Malcolm к использованию железной дороги, которая экономит сети розничных супермаркетов 4 миллиона автомобилей - миль в год.

Три из четырёх автомобилей Jaguar производятся в Кэсл Бромвич (Castle Bromwich), 90% из которых идёт на экспорт, покидают завод по железной дороге. Поезда из Кэсл Бромвич используют новейшее железнодорожное загрузочное устройство ценой 10 миллионов фунтов-стерлингов, начавшее работать в марте 2003 года. Перевозка грузов по железной дороге приводит к экономии в работе завода и экономит время доставки.

Три четверти вин, продаваемых в магазинах Marks & Spencer, попадает в Великобританию по железной дороге. Marks & Spencer использует железную дорогу для импортирования пива, вина и спиртных напитков из ЕС более двух лет. 40% от общей принимаемой в их национальный центр дистрибуции продукции

попадает туда по железной дороге. Marks & Spencer также осуществляет доставку их шотландскому региональному центру дистрибуции, используя железную дорогу, что уменьшает количество автомобилей на дорогах Великобритании на 350 в год. Компания в данный момент ищет способы расширения использования железной дороги в Шотландии.

Объединённые британские порты Associated British Ports (ABP) являются наибольшим портовым оператором Великобритании. Компания ведёт политику способствования и упрощения использования железной дороги, и более 20 миллионов тонн доставляется в порты или из портов ABP по железной дороге каждый год. Чтобы дать возможность ещё большему количеству пользователей порта использовать железную дорогу, логистическое подразделение ABP приобрело железнодорожный терминал Хамз Холл (Hams Hall) в центральных графствах в 2002 году. С того времени терминал расширился, и пропускная способность заметно увеличилась.

Rosebys, самый большой розничный магазин в Великобритании по продаже текстиля для домашнего использования, управляет региональным центром дистрибуции в Селби в партнёрстве с Potter Group. GB Railfreight обеспечивает ежедневное железнодорожное обслуживание для Medite Shipping Co ООО (Великобритания) из порта Феликстове для снабжения центра. Товары, привозимые по железной дороге, включают полотенца, пуховые одеяла, постельное бельё, наволочки и готовые занавески.

Свыше 90% газетной бумаги, поставляемой в Stora Enso для издателей News International, Trinity Mirror и Associated News перевозится при помощи железнодорожных грузовых перевозок в некоторых частях цепи поставок. Перевозки грузов по железной дороге предлагают экономически эффективное решение и надёжность, необходимую для того, чтобы печатные прессы работали без остановок.

ASDA использует железную дорогу для перевозки продуктов питания, товаров смешанного ассортимента и одежды между Давентри и Шотландией. Железная дорога экономит ASDA 4 миллиона грузовиков - миль и 314.00 галлонов (142.747 литров) дизельного топлива каждый год, что эквивалентно снижению

количества грузовиков на дорогах на 6.140 единиц. ASDA недавно расширила использование железной дороги и сейчас пользуется услугами, связывающими порт Феликстове и Давентри, а также между Грейнджмаутом и Абердином.

Каждый год грузовые перевозки по железной дороге уменьшают количество грузов, перевозимых по автомобильным дорогам почти на 4 миллиона тонн в Национальном парке Peak District. Это приравнивается 200.000 выездам грузовиков. Многие бизнесмены, имеющие большую важность для местной работы и поддерживающие местную экономику, полагаются на грузовые перевозки по железной дороге в вопросе снижения вредного воздействия на окружающую среду.

Интерконтейнер - Интерфриго (ICF)

ICF предоставляет регулярные железнодорожные услуги в Европе и странах СНГ, в большей части 24 часа в сутки. Большинство операций составляют маршрутные поезда и челночные поезда на европейских железнодорожных автомобильных маршрутах, предназначенных для перевозки контейнеров, сменных кузовов и трейлеров. Если объемы падают ниже обычного порога маршрутных поездов, используются системы ступицы и спиц (hub-and-spoke).

Основные транспортные расстояния превышают 1.100 км (длинный рейс). ICF отправляет приблизительно 1.000 собственных поездов в месяц, которые соединяют основные морские порты и экономические центры Европы. Услуги по созданию добавленной стоимости включают электронное бронирование, электронные заказы, отслеживание и мониторинг в режиме он-лайн, услуги, предоставляемые терминалами, дорожные фидерные услуги и снабжение контейнерами. ICF перевозит партии товаров как общего назначения, так и специальные. (напр. опасные грузы).

ПАКТ ЕК Успех интермодальной программы The E.C. PACT Intermodal Program Success (1992 - 2000 года)

- Новое железнодорожно-морское звено комбинированного транспорта Швеция - Германия / Австрия - Италия. Перевозится около 500.000 т. / год и время путешествия уменьшается на 48 ч.

- Железнодорожно-воздушные услуги между аэропортами Амстердам и Милан. В первый год функционирования: 45 авиационных грузовых паллет в неделю.
- Железнодорожно-морское обслуживание между Испанией и Германией. Перевозится приблизительно 6.500 трейлеров в год.

Компании - производители становятся железнодорожными грузовыми операторами в ЕС

- BASF (химические вещества) учредил совместное предприятие для грузовых операций.
- IKEA (товары народного потребления) учредила отдельную компанию для управления транспортом собственных грузов. Увеличение железнодорожной транспортной доли оценивается от 18% до 40% к 2006 году (равняется примерно 500 поездам в неделю).

Российская железная дорога

Российская железная дорога предлагает операции по перевозке контейнерными маршрутными поездами для международного и транзитного транспорта, обеспечивая безопасность (Транс Сибирские железнодорожные операции сопровождаются вооружённой охраной) и упрощённые таможенные процедуры для транзита (копия железнодорожной накладной приравнивается к таможенной декларации). Официальное время перевозки для выборочных международных / транзитных маршрутов:

- Москва - Пекин : 8 дней
- Москва - Берлин : 4 дня
- Восточная Находка / Восточный порт - Брест: 12.5 дней
- Восточная Находка / Восточный порт - Чоп: 17.5 дней

Время перевозки по Транс Сибирской железной дороге оценивается на 15 - 17 дней меньше, чем глубоководным транспортом. Железнодорожная линия (приблизительно 10.000 км в длину) обладает пропускной способностью в 100 млн. тонн в год (и 200.000 ДФЭ в год).

Примеры сбоев в железнодорожных операциях

- **Компании не умеют считать:** Некоторые железнодорожные компании признают, что не могут сказать, сколько

локомотивов или вагонов у них есть в наличии или указать точное местонахождение поездов. Поэтому иногда поезда, которые должны отправляться по графику (обычно грузовые) необходимо отменять, потому что нет локомотива или нет машиниста или потому, что машинисту об этом никто не сказал.

- **Поезда ходят не так как надо:** Чтобы заменить локомотив на грузовом поезде и проверить, что поезд в надлежащем рабочем состоянии (замена локомотива, заполнение бланка составления поезда, проверка тормозной системы, замена машиниста и экипажа, проверка поезда, осуществление проверок в отношении опасных материалов, проверка документов, составление поезда, маркировка вагонов, доклад о состоянии поезда, проверка задних фонарей) необходимо 30 - 40 минут. Вся эта работа, конечно же, выполняется впустую, если локомотив и экипаж не готовы вовремя. По данным UIRR, из 20.000 полностью составленных международных транспортных поездов, которые проверялись, только половина прибыла во время в 2000 году.
- **Нехватка информации:** На границе одна сеть передаёт поезд другой. Они обмениваются информацией по грузу, пунктам назначения и составу поезда. Компьютерная связь между системами существует, но она не используется систематически, потому что она не очень надёжна, или обмен информацией часто происходит на бумаге. Такая информация может достигнуть адресата слишком поздно или может быть не точной, и её необходимо будет проверить.
- **«Поезда - призраки»:** Грузовой поезд останавливается для смены локомотива, но он может быть задержан дольше, ожидая, пока путь для поезда в соседней сети освободится. Локомотиву может быть придётся ждать поезда: поезду может быть необходимо ожидать локомотива. Зачастую нет информации о том, когда они придут, что ухудшает ситуацию.
- Принимая во внимание всевозможные задержки, средняя скорость международной железнодорожной перевозки составляет только 18 км/ч., что даже медленнее ледокола, освобождающего маршрут перевозки через Балтийское море!

Источник: Белая книга ЕК, 2001 год

Приложение 2 ЦИМ

The form is a detailed document for international railway freight. It includes sections for:

- Sender Information (Top Left):** Name, address, and contact details of the consignor.
- Receiver Information (Top Right):** Name, address, and contact details of the consignee.
- Carriage Details (Middle):** Information about the train, carriage type, and weight.
- Goods Description (Bottom):** A large grid with columns for quantity, weight, and description of the cargo.
- Administrative Fields (Bottom Right):** Fields for date, time, and other administrative data.

A large diagonal watermark reading "SPECIMEN" is overlaid on the form.

Source : Fvt SNCF.

11/10

Cote avant gravée		Lies (Roue)		Cote arrière		Matière (acier)		Matière (autres)		Cote avant	
101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112
113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124
125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136
137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148
149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172
173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184
185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196
197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208
209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220
221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232
233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244
245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256
257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268
269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280
281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292
293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304
305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316
317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328
329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340
341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352
353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364
365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376
377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388
389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400
401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412
413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424
425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436
437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448
449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460
461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472
473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484
485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496
497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508
509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520
521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532
533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544
545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556
557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568
569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580
581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592
593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604
605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616
617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628
629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640
641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652
653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664
665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676
677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688
689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700
701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712
713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724
725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736
737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748
749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760
761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772
773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784
785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796
797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808
809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820
821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832
833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844
845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856
857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868
869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880
881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892
893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904
905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916
917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928
929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940
941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952
953	954	955	956	957	958	959	960	961	962	963	964
965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976
977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988
989	990	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000

SPÉCIMEN

Statistique de l'année (suite)
Frachtmessungskarte (Fortsetzung)
Section 4 (suite) (continued)

1. Année (Year) 2. Mois (Month) 3. Jour (Day) 4. Heure (Hour) 5. Minute (Minute) 6. Second (Second) 7. Tonne (Tonne) 8. Kilogramme (Kilogram) 9. Gramme (Gram) 10. Centigramme (Centigram) 11. Milligramme (Milligram) 12. Microgramme (Microgram) 13. Nanogramme (Nanogram) 14. Picogramme (Picogram) 15. Femtogramme (Femtogram) 16. Attogramme (Attogram) 17. Zeptogramme (Zeptogram) 18. Yoctogramme (Yoctogram) 19. Attonewton (Attonewton) 20. Femtonewton (Femtonewton) 21. Piconewton (Piconewton) 22. Nanonewton (Nanonewton) 23. Micronewton (Micronewton) 24. Millinewton (Millinewton) 25. Micronewton (Micronewton) 26. Millinewton (Millinewton) 27. Micronewton (Micronewton) 28. Millinewton (Millinewton) 29. Micronewton (Micronewton) 30. Millinewton (Millinewton)

Приложение 3

Накладная ЦИМ СМГС РУС. - АНГЛ.

Накладная ЦИМ/СМГС CIM/SMGS Consignment Note		Оригинал накладной Original of the consignment note	
<p>1. Назначение груза (Destination of goods)</p> <p>2. Место назначения (Destination station)</p> <p>3. Вид груза (Type of goods)</p> <p>4. Количество (Quantity)</p> <p>5. Место отправления (Origin station)</p> <p>6. Место назначения (Destination station)</p> <p>7. Вид груза (Type of goods)</p> <p>8. Количество (Quantity)</p> <p>9. Место отправления (Origin station)</p> <p>10. Место назначения (Destination station)</p>		<p>1. Назначение груза (Destination of goods)</p> <p>2. Место назначения (Destination station)</p> <p>3. Вид груза (Type of goods)</p> <p>4. Количество (Quantity)</p> <p>5. Место отправления (Origin station)</p> <p>6. Место назначения (Destination station)</p> <p>7. Вид груза (Type of goods)</p> <p>8. Количество (Quantity)</p> <p>9. Место отправления (Origin station)</p> <p>10. Место назначения (Destination station)</p>	
<p>11. Место отправления (Origin station)</p> <p>12. Место назначения (Destination station)</p> <p>13. Вид груза (Type of goods)</p> <p>14. Количество (Quantity)</p> <p>15. Место отправления (Origin station)</p> <p>16. Место назначения (Destination station)</p> <p>17. Вид груза (Type of goods)</p> <p>18. Количество (Quantity)</p> <p>19. Место отправления (Origin station)</p> <p>20. Место назначения (Destination station)</p>		<p>11. Место отправления (Origin station)</p> <p>12. Место назначения (Destination station)</p> <p>13. Вид груза (Type of goods)</p> <p>14. Количество (Quantity)</p> <p>15. Место отправления (Origin station)</p> <p>16. Место назначения (Destination station)</p> <p>17. Вид груза (Type of goods)</p> <p>18. Количество (Quantity)</p> <p>19. Место отправления (Origin station)</p> <p>20. Место назначения (Destination station)</p>	
<p>21. Место отправления (Origin station)</p> <p>22. Место назначения (Destination station)</p> <p>23. Вид груза (Type of goods)</p> <p>24. Количество (Quantity)</p> <p>25. Место отправления (Origin station)</p> <p>26. Место назначения (Destination station)</p> <p>27. Вид груза (Type of goods)</p> <p>28. Количество (Quantity)</p> <p>29. Место отправления (Origin station)</p> <p>30. Место назначения (Destination station)</p>		<p>21. Место отправления (Origin station)</p> <p>22. Место назначения (Destination station)</p> <p>23. Вид груза (Type of goods)</p> <p>24. Количество (Quantity)</p> <p>25. Место отправления (Origin station)</p> <p>26. Место назначения (Destination station)</p> <p>27. Вид груза (Type of goods)</p> <p>28. Количество (Quantity)</p> <p>29. Место отправления (Origin station)</p> <p>30. Место назначения (Destination station)</p>	
<p>31. Место отправления (Origin station)</p> <p>32. Место назначения (Destination station)</p> <p>33. Вид груза (Type of goods)</p> <p>34. Количество (Quantity)</p> <p>35. Место отправления (Origin station)</p> <p>36. Место назначения (Destination station)</p> <p>37. Вид груза (Type of goods)</p> <p>38. Количество (Quantity)</p> <p>39. Место отправления (Origin station)</p> <p>40. Место назначения (Destination station)</p>		<p>31. Место отправления (Origin station)</p> <p>32. Место назначения (Destination station)</p> <p>33. Вид груза (Type of goods)</p> <p>34. Количество (Quantity)</p> <p>35. Место отправления (Origin station)</p> <p>36. Место назначения (Destination station)</p> <p>37. Вид груза (Type of goods)</p> <p>38. Количество (Quantity)</p> <p>39. Место отправления (Origin station)</p> <p>40. Место назначения (Destination station)</p>	

73. Сторона-Трафик	74. Страна назначения - Страна отправления	75. Страна назначения - Страна отправления	76. Страна назначения - Страна отправления	77. Страна назначения - Страна отправления	78. Страна назначения - Страна отправления	79. Страна назначения - Страна отправления	80. Страна назначения - Страна отправления	81. Страна назначения - Страна отправления	82. Страна назначения - Страна отправления	86. Сторона назначения - Страна отправления Charges to be paid by the consignee			89. Сторона назначения - Страна отправления Charges to be paid by the consignee			
										90. Страна назначения - Страна отправления	91. Страна назначения - Страна отправления	92. Страна назначения - Страна отправления	93. Страна назначения - Страна отправления	94. Страна назначения - Страна отправления	95. Страна назначения - Страна отправления	96. Страна назначения - Страна отправления
100. Страна назначения - Страна отправления							101. Страна назначения - Страна отправления				102. Страна назначения - Страна отправления		103. Страна назначения - Страна отправления			
107. Страна назначения - Страна отправления							108. Страна назначения - Страна отправления				109. Страна назначения - Страна отправления		110. Страна назначения - Страна отправления			
111. Страна назначения - Страна отправления							112. Страна назначения - Страна отправления				113. Страна назначения - Страна отправления		114. Страна назначения - Страна отправления			
115. Страна назначения - Страна отправления							116. Страна назначения - Страна отправления				117. Страна назначения - Страна отправления		118. Страна назначения - Страна отправления			
119. Страна назначения - Страна отправления							120. Страна назначения - Страна отправления				121. Страна назначения - Страна отправления		122. Страна назначения - Страна отправления			

115. Страна назначения - Страна отправления
 115. Страна назначения - Страна отправления

119. Страна назначения - Страна отправления
 119. Страна назначения - Страна отправления

To be completed by the consignee To be completed by the consignee. Mark the box applicable with a cross
 (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)

Накладная ЦММ/СМГ СМ/SMGS Consignment Note ИнVOICE		2	
1. Назначение (Name, address, country) 2. Адрес (Address) 3. Страна (Country) 4. Контактное лицо (Contact person) 5. Телефон (Telephone) 6. Факс (Fax) 7. Электронная почта (E-mail)		8. Консигнатор (Consignor) 9. Консигнатор (Consignor) 10. Консигнатор (Consignor) 11. Консигнатор (Consignor) 12. Консигнатор (Consignor)	
13. Место отправления (Origin) 14. Место назначения (Destination) 15. Консигнатор (Consignor) 16. Консигнатор (Consignor)		17. Место отправления (Origin) 18. Место назначения (Destination) 19. Консигнатор (Consignor) 20. Консигнатор (Consignor)	
21. Место отправления (Origin) 22. Место назначения (Destination) 23. Консигнатор (Consignor) 24. Консигнатор (Consignor)		25. Место отправления (Origin) 26. Место назначения (Destination) 27. Консигнатор (Consignor) 28. Консигнатор (Consignor)	
29. Место отправления (Origin) 30. Место назначения (Destination) 31. Консигнатор (Consignor) 32. Консигнатор (Consignor)		33. Место отправления (Origin) 34. Место назначения (Destination) 35. Консигнатор (Consignor) 36. Консигнатор (Consignor)	
37. Место отправления (Origin) 38. Место назначения (Destination) 39. Консигнатор (Consignor) 40. Консигнатор (Consignor)		41. Место отправления (Origin) 42. Место назначения (Destination) 43. Консигнатор (Consignor) 44. Консигнатор (Consignor)	
45. Место отправления (Origin) 46. Место назначения (Destination) 47. Консигнатор (Consignor) 48. Консигнатор (Consignor)		49. Место отправления (Origin) 50. Место назначения (Destination) 51. Консигнатор (Consignor) 52. Консигнатор (Consignor)	
53. Место отправления (Origin) 54. Место назначения (Destination) 55. Консигнатор (Consignor) 56. Консигнатор (Consignor)		57. Место отправления (Origin) 58. Место назначения (Destination) 59. Консигнатор (Consignor) 60. Консигнатор (Consignor)	
61. Место отправления (Origin) 62. Место назначения (Destination) 63. Консигнатор (Consignor) 64. Консигнатор (Consignor)		65. Место отправления (Origin) 66. Место назначения (Destination) 67. Консигнатор (Consignor) 68. Консигнатор (Consignor)	
69. Место отправления (Origin) 70. Место назначения (Destination) 71. Консигнатор (Consignor) 72. Консигнатор (Consignor)		73. Место отправления (Origin) 74. Место назначения (Destination) 75. Консигнатор (Consignor) 76. Консигнатор (Consignor)	
77. Место отправления (Origin) 78. Место назначения (Destination) 79. Консигнатор (Consignor) 80. Консигнатор (Consignor)		81. Место отправления (Origin) 82. Место назначения (Destination) 83. Консигнатор (Consignor) 84. Консигнатор (Consignor)	
85. Место отправления (Origin) 86. Место назначения (Destination) 87. Консигнатор (Consignor) 88. Консигнатор (Consignor)		89. Место отправления (Origin) 90. Место назначения (Destination) 91. Консигнатор (Consignor) 92. Консигнатор (Consignor)	
93. Место отправления (Origin) 94. Место назначения (Destination) 95. Консигнатор (Consignor) 96. Консигнатор (Consignor)		97. Место отправления (Origin) 98. Место назначения (Destination) 99. Консигнатор (Consignor) 100. Консигнатор (Consignor)	

- To be completed by the consignor - To be completed by the consignee Mark the box applicable with a cross

Упаковка: 5 СИМ СИМ5 СИМС СИМС5

<p>1. Контрагент (Contractor) - Name, address, country</p> <p>2. Даты отправления (Dates) - Date of departure</p> <p>3. Место отправления (Place of departure) - Name of the railway station</p>	<p>4. Контактное лицо (Contact person) - Name, address, country</p> <p>5. Вид отправления (Type of carriage) - Name of the carriage</p> <p>6. Количество мест (Quantity) - No. of places</p>	<p>7. Дата отгрузки (Date of loading) - Date of loading</p> <p>8. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p> <p>9. Место назначения (Place of destination) - Name of the railway station</p>
<p>10. Маркировка (Marking) - Marking</p> <p>11. Тип упаковки (Type of packing) - Type of packing</p> <p>12. Число упаковок (Number of packages) - No. of packages</p> <p>13. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p>	<p>14. Дата отгрузки (Date of loading) - Date of loading</p> <p>15. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p> <p>16. Место назначения (Place of destination) - Name of the railway station</p>	<p>17. Дата отгрузки (Date of loading) - Date of loading</p> <p>18. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p> <p>19. Место назначения (Place of destination) - Name of the railway station</p>
<p>20. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p> <p>21. Место назначения (Place of destination) - Name of the railway station</p> <p>22. Дата отгрузки (Date of loading) - Date of loading</p>	<p>23. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p> <p>24. Место назначения (Place of destination) - Name of the railway station</p> <p>25. Дата отгрузки (Date of loading) - Date of loading</p>	<p>26. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p> <p>27. Место назначения (Place of destination) - Name of the railway station</p> <p>28. Дата отгрузки (Date of loading) - Date of loading</p>
<p>29. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p> <p>30. Место назначения (Place of destination) - Name of the railway station</p> <p>31. Дата отгрузки (Date of loading) - Date of loading</p>	<p>32. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p> <p>33. Место назначения (Place of destination) - Name of the railway station</p> <p>34. Дата отгрузки (Date of loading) - Date of loading</p>	<p>35. Место отгрузки (Place of loading) - Name of the railway station</p> <p>36. Место назначения (Place of destination) - Name of the railway station</p> <p>37. Дата отгрузки (Date of loading) - Date of loading</p>

73 - Transport - Traffic	80 - Invoice Item no.	81 - Invoice Class	82 - Charge Unit charge	83 - Invoice no. (SMGS) Charge (total)	84 - CHARGE TO BE PAID BY THE CONSIGNOR	85 - CHARGE TO BE PAID BY THE CONSIGNEE
					84 - Invoice Amount	85 - Invoice Amount
74 - Service operation - Carriage item					84	85
					86	87
75 - Service operation - Carriage item					84	85
					86	87
76 - Service operation - Carriage item					84	85
					86	87
77 - Service operation - Carriage item					84	85
					86	87
78 - Service operation - Carriage item					84	85
					86	87
79 - Service operation - Carriage item					84	85
					86	87
80 - Invoice Item no. - Exchange rate					84	85
					86	87
81 - Invoice Item no. - Remarks concerning charging	88 - Invoice Item no. - Total amount to be raised from the consignee (in words)	89 - Signature				
	89 - Invoice Item no. - Total amount to be raised from the consignee (in words)	90 - Signature				
	91 - Invoice Item no. - Total amount to be raised additionally from the consignee					
92 - Invoice Item no. - Station of the weighing station	93 - Station					

4

To be completed by the consignee To be completed by the consignor Mark the box applicable with a cross

<p>01 Наименование груза / CIM/SMGS Consignment Note</p> <p>Грузополучатель (наименование, адрес, страна) Консигнатор (наименование, адрес, страна)</p>		<p>02 Страна назначения груза / Consignor's destination</p> <p>Страна происхождения груза / Consignor's reference/consent no.</p>	
<p>03 Место выдачи груза / Delivery point</p> <p>Станция отправления / Station</p>		<p>04 Место назначения груза / Destination station</p> <p>Страна происхождения груза / Country/Railway</p>	
<p>05 Вид груза / Description of the goods</p> <p>Упаковка / Packaging</p>		<p>06 Масса нетто / Масса нетто / Net mass</p> <p>Масса брутто / Масса брутто / Gross mass</p>	
<p>07 Подпись / Signature</p> <p>Стемп станции отправления / Stamp of the forwarding station</p>		<p>08 Дата прибытия / Date of arrival</p> <p>Стемп станции назначения / Stamp of the destination station</p>	
<p>09 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>10 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>11 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>12 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>13 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>14 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>15 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>16 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>17 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>18 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>19 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>20 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>21 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>22 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>23 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>24 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>25 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>26 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>27 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>28 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>29 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>30 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>31 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>32 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>33 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>34 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>35 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>36 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>37 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>38 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>39 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>40 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>41 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>42 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>43 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>44 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>45 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>46 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>47 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>48 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>49 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>50 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>51 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>52 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>53 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>54 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>55 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>56 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>57 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>58 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>59 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>60 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>61 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>62 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>63 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>64 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>65 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>66 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>67 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>68 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>69 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>70 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>71 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>72 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>73 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>74 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>75 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>76 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>77 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>78 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>79 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>80 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>81 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>82 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>83 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>84 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>85 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>86 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>87 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>88 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>89 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>90 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>91 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>92 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>93 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>94 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>95 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>96 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>97 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>98 Тип вагона / Wagon no.</p>	
<p>99 Тип вагона / Wagon no.</p>		<p>100 Тип вагона / Wagon no.</p>	

93 Упаковка груза (Packaging)														
<p>94 Сведения об отправителе (Sender information)</p> <p>Сведения об отправителе (Sender information)</p> <p>Имя отправителя (Sender name) _____</p> <p>Адрес отправителя (Sender address) _____</p> <p>Город отправителя (Sender city) _____</p> <p>Страна отправителя (Sender country) _____</p> <p>Имя отправителя (Sender name) _____</p> <p>Подпись отправителя (Sender signature) _____</p>														
<p>95 Сведения о получателе (Receiver information)</p> <table border="1"> <tr> <td>Имя получателя (Receiver name) _____</td> <td>Имя получателя (Receiver name) _____</td> </tr> <tr> <td>Адрес получателя (Receiver address) _____</td> <td>Адрес получателя (Receiver address) _____</td> </tr> <tr> <td>Город получателя (Receiver city) _____</td> <td>Город получателя (Receiver city) _____</td> </tr> <tr> <td>Страна получателя (Receiver country) _____</td> <td>Страна получателя (Receiver country) _____</td> </tr> <tr> <td>Имя получателя (Receiver name) _____</td> <td>Имя получателя (Receiver name) _____</td> </tr> <tr> <td>Подпись получателя (Receiver signature) _____</td> <td>Подпись получателя (Receiver signature) _____</td> </tr> </table>			Имя получателя (Receiver name) _____	Имя получателя (Receiver name) _____	Адрес получателя (Receiver address) _____	Адрес получателя (Receiver address) _____	Город получателя (Receiver city) _____	Город получателя (Receiver city) _____	Страна получателя (Receiver country) _____	Страна получателя (Receiver country) _____	Имя получателя (Receiver name) _____	Имя получателя (Receiver name) _____	Подпись получателя (Receiver signature) _____	Подпись получателя (Receiver signature) _____
Имя получателя (Receiver name) _____	Имя получателя (Receiver name) _____													
Адрес получателя (Receiver address) _____	Адрес получателя (Receiver address) _____													
Город получателя (Receiver city) _____	Город получателя (Receiver city) _____													
Страна получателя (Receiver country) _____	Страна получателя (Receiver country) _____													
Имя получателя (Receiver name) _____	Имя получателя (Receiver name) _____													
Подпись получателя (Receiver signature) _____	Подпись получателя (Receiver signature) _____													
<p>96 Сведения о станции назначения (Destination station information)</p> <table border="1"> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>														
<p>97 Сведения о станции отправления (Origin station information)</p> <p>Имя станции отправления (Origin station name) _____</p> <p>Адрес станции отправления (Origin station address) _____</p> <p>Город станции отправления (Origin station city) _____</p> <p>Страна станции отправления (Origin station country) _____</p> <p>Имя станции отправления (Origin station name) _____</p> <p>Подпись станции отправления (Origin station signature) _____</p>														
<p>98 Сведения о станции взвешивания (Weighing station information)</p> <p>Имя станции взвешивания (Weighing station name) _____</p> <p>Адрес станции взвешивания (Weighing station address) _____</p> <p>Город станции взвешивания (Weighing station city) _____</p> <p>Страна станции взвешивания (Weighing station country) _____</p> <p>Имя станции взвешивания (Weighing station name) _____</p> <p>Подпись станции взвешивания (Weighing station signature) _____</p>														

73	Type of service - Traffic	74	Economic category or Damage from	75	Type of service or Damage from	80	81	82	83	84				85			
						Rate	Class	Unit charge	Actual charges (incl. freight)	Charges to be paid by the consignee		Charges to be paid by the assignee					
						90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	
84		85		86		87		88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
84		85		86		87		88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
84		85		86		87		88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
84		85		86		87		88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
84		85		86		87		88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
84		85		86		87		88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
84		85		86		87		88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
100	Right to use railway	101	Right to use railway	102	Right to use railway	103	Right to use railway	104	Right to use railway	105	Right to use railway	106	Right to use railway	107	Right to use railway	108	Right to use railway
109						110						111					
112						113						114					
115						116						117					
118						119						120					

Приложение 4

Случай из экспедиторской практики

Решите сложную ситуацию из экспедиторской практики

- Ситуация:

Значительный объём шотландского виски экспортируется со складов в Шотландии в другие части мира. Оно перевозится в контейнерах и как мёртвый груз; контейнеры можно загрузить до их максимальной ёмкости по весу.

В Великобритании, максимальный вес брутто транспортного средства, допущённого к проезду по автомобильной дороге, в то время как был актуален этот случай, составлял 38 тонн, что давало транспортному средству полезную нагрузку приблизительно в 25 тонн груза. Если брать вес 20 футового (6 м.) контейнера приблизительно в 2 тонны, в результате получалась чистая полезная нагрузка в 23 тонны.

В то же время, максимальный вес, разрешённый на Британских железных дорогах, был таким же, как и максимально разрешённый вес брутто отдельного контейнера и эта цифра составляла примерно 28 тонн. Контейнеры разных производителей имеют различную конструкцию и поэтому, у каждого вес брутто немного отличается, что влияет, таким образом, на вместительность.

Отсюда видно, что контейнер, перевозимый железнодорожной системой, может, таким образом, быть загружен больше, чем контейнер, перевозимый автомобильным транспортным средством.

Одним из значительных рынков для шотландского виски является Дальний Восток, и этот маршрут обслуживается рядом крупных судоходных линий. Одна из этих линий хотела попасть в этот прибыльный бизнес по перевозке виски, но у неё не было кораблей, прямо заходящих в какой-либо из портов Великобритании. Другие судоходные линии, занимающиеся торговлей между Европой и Дальним Востоком рьяно защищают эту очень прибыльную торговлю и с целью уменьшения транспортных затрат пользуются

услугами железной дороги или в Феликстове или в Саусхемптоне для выхода к морю.

Новая линия также исследовала потенциал использования железнодорожной системы для перевозки более тяжёлых контейнеров, но перегружать их через Северное море паромом или загрузочным судном и доставлять их до океанского судна в порту Роттердама. Предпочитаемый маршрут должен был проходить по железной дороге со склада в Шотландии в Паромный терминал в Северном море на севере Англии, где груз должны были прямо загружать на паром для перевозки в Роттердам. По прибытии в Роттердам его бы переместили в пределах порта на трансферный трейлер и погрузили на глубоководное судно, направляющееся на Дальний Восток.

Хотя расстояние перевозки по суше в Великобритании было меньше, чем обычное для экономического железнодорожного транспорта, возникло предположение, что при увеличенной полезной нагрузке, операция в результате должна быть эффективной в финансовом плане.

Когда представители компании пришли в компанию Британских железных дорог, оператору «Freightliner», который занимался обработкой контейнеров, им посоветовали, что в связи с ограничениями рабочей системы железнодорожной сети, поезд оператора Freightliner, перевозящие контейнеры в Великобритании не могли прямо ехать из Шотландии в указанный порт в Англии.

Freightliner хотел принять дополнительный груз, но не смог бы гарантировать доставку контейнеров на следующий день, так как маршрут находился за пределами обычных железнодорожных путей, утверждённых Freightliner. Было бы необходимо сначала транспортировать контейнеры из Шотландии в Лондон (650 км) и затем, после перегрузки на другой поезд, их было бы необходимо везти дальше в порт для погрузки (ещё 390 км). Поэтому контейнеры прошли бы дополнительное расстояние, величиной более 1000 км, для того чтобы пройти расстояние в 270 км. Судоходной компании посоветовали, что время на транспортировку контейнеров будет минимум два дня (негарантированно) и что цены будут основываться на расстоянии плюс дополнительная цена за транспортировку поезда в лондонский терминал.

Вариант с перевозкой по автомобильным дорогам гарантировал доставку в течение 6 часов и при тарифе, основанном на расстоянии в 270 км. Компании, перевозящие груз также объявили, что будут дополнительные скидки для больших партий контейнеров.

- **Результаты:**

В отношении защиты окружающей среды, предпочтительный транспортный маршрут был бы по железной дороге, но с точки зрения всех практических, функциональных и финансовых аспектов единственным благоразумным вариантом было перевозить контейнеры автомобильным транспортом. Однако, по причине того, что контейнеры нельзя было загрузить до их полного потенциального веса брутто, общая экономическая целесообразность была утрачена и потенциальная перевозка так и не материализовалась.

В результате потенциальный перевозчик не мог выдвинуть предложение клиенту, вследствие отсутствия гибкости Британских железных дорог, находящихся в то время в собственности государства. С того времени, компании - операторы на железной дороге были приватизированы и теперь существует более гибкий предпринимательский подход к потенциальным заказчикам.

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.