



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2000/1
1 February 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH and
FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Тридцать третья сессия, 10-11 апреля 2000 года,
пункт 9 повестки дня)

ТЕРМИНОЛОГИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Записка секретариата

В настоящем документе перечисляются основные термины, используемые в комбинированных перевозках или имеющие отношение к этим перевозкам.

Все определения, непосредственно относящиеся к географическим рамкам Европы, могут также использоваться в других регионах мира. Они предназначены для работы трех межправительственных организаций – Европейского сообщества, Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и ЕЭК ООН.

Цель настоящего глоссария состоит в том, чтобы определить значение используемых в настоящее время терминов и сделать их более доступными для понимания все более широкого круга людей, которые ими пользуются: политики, технический персонал и специалисты, работающие в различных видах транспорта, связанных с комбинированными перевозками. Эти определения в их самом узком смысле не могут применяться в области права и статистики, где уже существуют соответствующие справочные документы.

Исходя из этого, перевод наиболее широко используемых в комбинированных перевозках терминов на три рабочих языка ЕЭК ООН преследует цель постепенного согласования этой терминологии.

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
I. Общие термины	5 – 7
1.0 Мультиmodalная перевозка	
1.1 Интерmodalная перевозка	
1.2 Комбинированная перевозка	
1.3 Автомобильно-железнодорожная перевозка	
1.4 "Бегущее шоссе"	
1.5 Сопровождаемая комбинированная перевозка	
1.6 Несопровождаемая комбинированная перевозка	
1.7 Горизонтальный метод погрузки и выгрузки ("ро-ро")	
1.8 Вертикальный метод погрузки и выгрузки ("ло-ло")	
1.9 Фидерные перевозки	
1.10 Логистика	
1.11 Морская перевозка на небольшое расстояние	
1.12 Грузовая отправка	
1.13 Перевалка	
1.14 Предел ответственности	
II. Участники комбинированной перевозки	8 - 9
2.0 Грузоотправитель	
2.1 Агент-экспедитор/экспедитор	
2.2 Грузополучатель	
2.3 Оператор перевозки/перевозчик	
2.4 Фактический перевозчик/субподрядчик	
2.5 Принципал	
2.6 Оператор мультиmodalной перевозки (ОМП)	
III. Транспортные единицы	9 -11
3.0 Сочлененное транспортное средство	
3.1 Автопоезд	
3.2 Прицеп	
3.3 Полуприцеп	
3.4 Вагон с карманами	

Стр.

- 3.5 Вагон корзинного типа
- 3.6 Вагон типа "спайн"
- 3.7 Вагон с пониженным полом
- 3.8 Вагон "бегущего шоссе"
- 3.9 Двухъярусный вагон
- 3.10 Бимодальный полуприцеп (железнодорожно-автомобильный)
- 3.11 Панамакс
- 3.12 Суперпанамакс

IV. Грузовые единицы

11 - 13

- 4.0 Грузовая единица
- 4.1 Интермодальная транспортная единица (ИТЕ)
- 4.2 Контейнер
- 4.3 Сухопутный контейнер
- 4.4 Морской контейнер
- 4.5 Воздушный контейнер
- 4.6 Контейнер повышенной вместимости
- 4.7 Сверхвместимый контейнер
- 4.8 ТЕУ
- 4.9 Съёмный кузов
- 4.10 Штабилизация
- 4.11 Стаффинг/стриппинг
- 4.12 Угловой фитинг
- 4.13 Твистлок
- 4.14 Тара

V. Единичный груз

14

- 5.0 Единичный груз
- 5.1 Поддон
- 5.2 "Биг-бэг"

VI. Инфраструктура и оборудование

14 - 17

- 6.0 Терминал
- 6.1 Логистический центр
- 6.2 Транспортный узел
- 6.3 Порто-франко
- 6.4 Сухопутный порт
- 6.5 Грузовые габариты для железных дорог
 - Габарит А
 - Габарит В
 - Габарит С
- 6.6 Ширина железнодорожной колеи
- 6.7 Грузовой путь
- 6.8 Частный подъездной путь
- 6.9 Обычный кран
- 6.10 Портальный кран
- 6.11 Портальный погрузчик
- 6.12 Штабелер-подъемник
- 6.13 Вилочный погрузчик
- 6.14 Рампа "ро-ро"
- 6.15 Спредер

I. ОБЩИЕ ТЕРМИНЫ

1.0 МУЛЬТИМОДАЛЬНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Перевозка грузов двумя или более видами транспорта.

1.1 ИНТЕРМОДАЛЬНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

В более широком смысле термин "интермодальность" применяется для описания системы транспортировки, предполагающей использование двух или более видов транспорта для перевозки одной и той же грузовой единицы или грузового автотранспортного средства в рамках комплексной транспортной цепи [от двери до двери] без погрузочно-разгрузочных операций¹.

1.2 КОМБИНИРОВАННАЯ ПЕРЕВОЗКА

Интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким.

1.3 АВТОМОБИЛЬНО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Комбинированная перевозка железнодорожным и автомобильным транспортом.

В английском языке термин "контрейлерная перевозка" относится не к комбинированной перевозке вообще, а конкретно к перевозке автомобильных полуприцепов по железной дороге.

¹ В окончательном сообщении Комиссии СОМ(97)243 термин "интермодальность" применяется для описания системы транспортировки, в рамках которой на комплексной основе используются по меньшей мере два различных вида транспорта с целью дополнения транспортной цепи "от двери до двери".

1.4 "БЕГУЩЕЕ ШОССЕ"

Перевозка укомплектованных автотранспортных средств с использованием горизонтального метода погрузки и выгрузки на железнодорожных платформах с пониженным полом.

1.5 СОПРОВОЖДАЕМАЯ КОМБИНИРОВАННАЯ ПЕРЕВОЗКА

Перевозка укомплектованных автотранспортных средств в сопровождении водителя с использованием другого вида транспорта (например, паромов или поездов).

1.6 НЕСОПРОВОЖДАЕМАЯ КОМБИНИРОВАННАЯ ПЕРЕВОЗКА

Перевозка автотранспортных средств или интермодальных транспортных единиц (см. 4.1) (без водителя) с использованием другого вида транспорта (например, паромов или поездов).

1.7 ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ МЕТОД ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ ("РО-РО")

Погрузка или выгрузка автотранспортного средства, с вагона или ИТЕ на судно или с судна на их собственных колесах или колесах, которыми они оснащаются для этой цели. В случае "бегущего шоссе" только автотранспортные средства въезжают на железнодорожную платформу или съезжают с нее.

1.8 ВЕРТИКАЛЬНЫЙ МЕТОД ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ ("ЛО-ЛО")

Погрузка и выгрузка интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) с использованием подъемного оборудования.

1.9 ФИДЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Морская перевозка на небольшое расстояние между по меньшей мере двумя портами с целью группировки или распределения грузов (обычно контейнеров) в одном из этих портов для перевозки в открытом море или после такой перевозки.

В более широком смысле данная концепция может использоваться для внутренних перевозок.

1.10 ЛОГИСТИКА

Процесс организации цепи материально-технического обеспечения и управления этой цепью в самом широком смысле.

Данная цепь может охватывать как поставки сырья, необходимого для производства, так и управление материальными ресурсами на предприятии, доставку на склады и в распределительные центры, сортировку, переработку, упаковку и окончательное распределение в местах потребления.

1.11 МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА НА НЕБОЛЬШОЕ РАССТОЯНИЕ

Перевозка груза по морю между портами, находящимися в Европе, а также между европейскими портами и портами, расположенными в неевропейских странах, омываемых замкнутыми морями, по которым проходит граница европейских стран.

1.12 ГРУЗОВАЯ ОТПРАВКА

Груз, отправленный на основании одного договора перевозки.

В комбинированных перевозках данный термин может использоваться в статистических целях для подсчета грузовых единиц или автотранспортных средств.

Под объединением нескольких грузовых отправок в полную партию подразумевается концентрация и укрупнение грузовых партий.

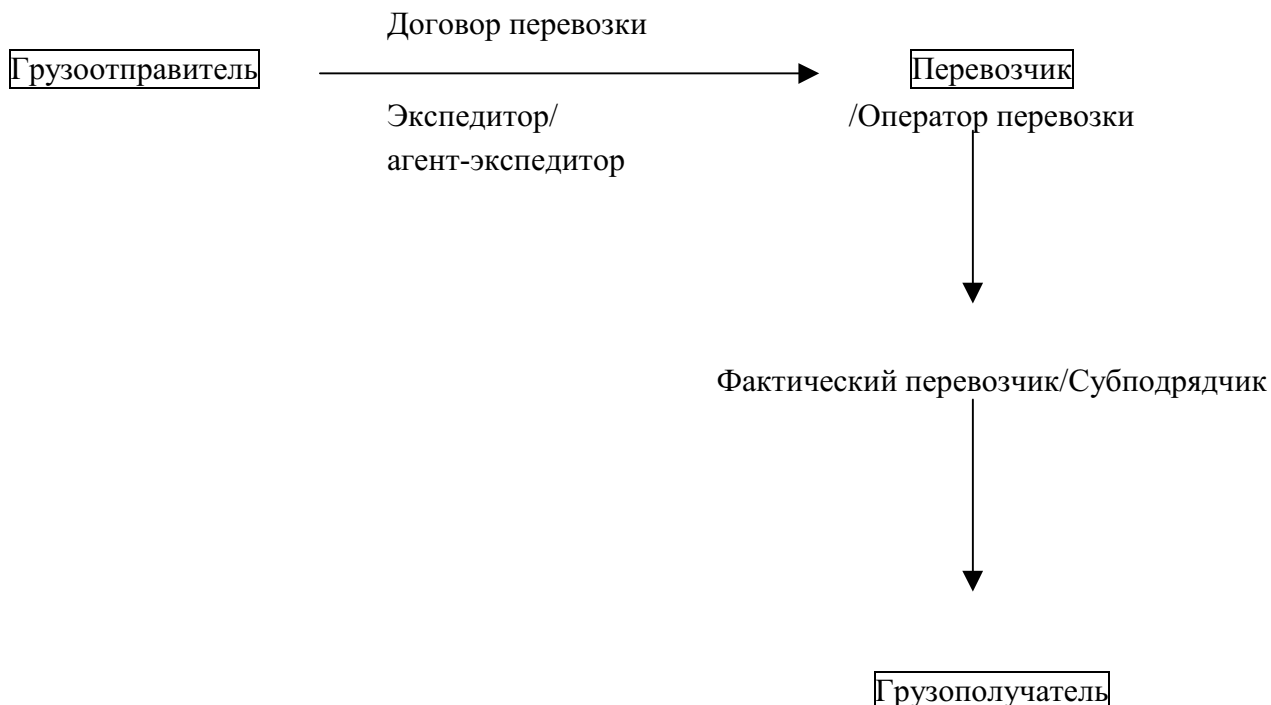
1.13 ПЕРЕВАЛКА

Перемещение ИТЕ с одного вида транспорта на другой.

1.14 ПРЕДЕЛ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Максимальная денежная сумма, выплачиваемая перевозчиком грузоотправителю за любое повреждение груза или его утрату, за которые перевозчик несет ответственность по договору перевозки. Предельная сумма определяется по договоренности или в соответствии с законом.

II. УЧАСТНИКИ КОМБИНИРОВАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ



Приводимые выше термины используются в (международных) договорах перевозки.

2.0 ГРУЗОТПРАВИТЕЛЬ

Лицо или компания* которые передают грузы в ведение других лиц или компаний (агент-экспедитор/экспедитор, перевозчик/оператор перевозки) для его доставки грузополучателю.

2.1 АГЕНТ-ЭКСПЕДИТОР/ЭКСПЕДИТОР

Посредник, организующий перевозку грузов и/или предоставление сопутствующих услуг по поручению грузоотправителя.

* В последующих определениях, приведенных в настоящей главе, под лицом подразумевается либо физическое, либо юридическое лицо или компания.

2.2 ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЬ

Лицо, имеющее право получить доставленные грузы.

2.3 ОПЕРАТОР ПЕРЕВОЗКИ/ПЕРЕВОЗЧИК

Лицо, непосредственно отвечающее за перевозку грузов, либо использующее для этой перевозки третью сторону.

2.4 ФАКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК/СУБПОДРЯДЧИК

Третья сторона, осуществляющая полную или частичную перевозку.

2.5 ПРИНЦИПАЛ

Лицо, по отношению к которому другое лицо выступает в качестве агента.

2.6 ОПЕРАТОР МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ (ОМП)

Любое лицо, заключающее договор мультимодальной перевозки и принимающее на себя ответственность за его осуществление в качестве оператора перевозки.

III. ТРАНСПОРТНЫЕ ЕДИНИЦЫ

3.0 СОЧЛЕНЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Автотранспортное средство с полуприцепом.

3.1 АВТОПОЕЗД

Автотранспортное средство с прицепом (в английском языке для его обозначения иногда используется термин "drawbar-trailer combination" ("тягач с прицепом")).

3.2 ПРИЦЕП

Транспортное средство без двигателя, используемое для перевозки грузов и предназначенное для сцепки с автотранспортным средством, исключая полуприцепы.

3.3 ПОЛУПРИЦЕП

Транспортное средство без двигателя, используемое для перевозки грузов и предназначенное для сцепки с автотранспортным средством таким образом, чтобы значительная часть его веса и нагрузки передавалась на это автотранспортное средство. Полуприцепы могут специально оборудоваться для комбинированных перевозок.

3.4 ВАГОН С КАРМАНАМИ

Железнодорожный вагон с предусмотренными в его полу карманами для колес полуприцепов.

3.5 ВАГОН КОРЗИННОГО ТИПА

Железнодорожный вагон, оборудованный приспособлениями для вертикальной перегрузки, со съемным подрамником, допускающим погрузку в него и выгрузку из него полуприцепов или автотранспортных средств длиной не более 12 м.

3.6 ВАГОН ТИПА "СПАЙН"

Железнодорожный вагон с центральным шасси, предназначенным для перевозки полуприцепа.

3.7 ВАГОН С Пониженным ПОЛОМ

Железнодорожный вагон с пониженной грузовой площадкой, изготовленный специально для перевозки интермодальных транспортных единиц (ИТЕ).

3.8 ВАГОН "БЕГУЩЕГО ШОССЕ"

Железнодорожные вагоны с низким полом, образующие в сцепке "бегущее шоссе" (см. пункты 1.4 и 1.7).

3.9 ДВУХЪЯРУСНЫЙ ВАГОН

Железнодорожный вагон, предназначенный для перевозки контейнеров в два яруса.

3.10 БИМОДАЛЬНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-АВТОМОБИЛЬНЫЙ)

Автомобильный полуприцеп, который после оснащения его железнодорожными тележками может быть превращен в железнодорожный вагон.

3.11 ПАНАМАКС

Судно с габаритами, позволяющими ему проходить через Панамский канал; его максимальные параметры: длина – 295 м, ширина – 32,25 м, осадка – 13,50 м.

3.12 СУПЕРПАНАМАКС

Судно, у которого по меньшей мере один из габаритов превышает габариты судна панамакс.

IV. ГРУЗОВЫЕ ЕДИНИЦЫ

4.0 ГРУЗОВАЯ ЕДИНИЦА

Контейнер или съемный кузов.

4.1 ИНТЕРМОДАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ЕДИНИЦА (ИТЕ)

Контейнеры, съемные кузова и полуприцепы, пригодные для интермодальной перевозки.

4.2 КОНТЕЙНЕР

Общее обозначение емкости для перевозки груза, являющейся достаточно прочной для повторного использования, обычно пригодной для штабелирования и оснащенной приспособлениями, позволяющими ее транспортировать на различных видах транспорта.

4.3 СУХОПУТНЫЙ КОНТЕЙНЕР

Контейнер, изготовленный в соответствии с нормами Международного союза железнодорожного транспорта (МСЖД) для использования в железнодорожно-автомобильных комбинированных перевозках.

4.4 МОРСКОЙ КОНТЕЙНЕР

Контейнер, являющийся достаточно прочным для штабелирования в ячеистом контейнеровозе и для подъема с зацеплением сверху. Большинство морских контейнеров соответствует нормам Международной организации по стандартизации (ИСО).

4.5 ВОЗДУШНЫЙ КОНТЕЙНЕР

Контейнер, соответствующий нормам авиаперевозок.

4.6 КОНТЕЙНЕР ПОВЫШЕННОЙ ВМЕСТИМОСТИ

Стандартный по длине и ширине контейнер ИСО, высота которого составляет 9 футов и 6 дюймов (2,9 м), а не 8 футов (2,44 м).

4.7 СВЕРХВМЕСТИМЫЙ КОНТЕЙНЕР

Контейнер, размеры которого превышают стандарты ИСО. Его размеры могут варьироваться и составлять, например, по длине 45 футов (13,72 м), 48 футов (14,64 м) или 53 фута (16,10 м).

4.8 ТЕУ

Единица, эквивалентная двадцати футам. Стандартная единица, которой служит контейнер ИСО длиной 20 футов (6,10 м) и которая используется для статистических измерений, касающихся транспортных потоков или пропускной способности. Один стандартный 40-футовый контейнер серии 1 ИСО равняется 2 ТЕУ.

4.9 СЪЕМНЫЙ КУЗОВ

Единица перевозки груза, размеры которой соответствуют габаритам автотранспортного средства и которая оборудована погрузочно-разгрузочными приспособлениями, предназначенными для ее перемещения между различными видами транспорта, как правило, автомобильным и железнодорожным.

Первоначально такие единицы не были пригодны для штабелирования при подъеме с полным зацеплением или с зацеплением сверху. Однако в настоящее время многие такие единицы могут штабелироваться и подниматься с зацеплением сверху, и

главной особенностью, отличающей их от контейнеров, является то, что их размеры соответствуют габаритам транспортных средств. Некоторые съемные кузова оснащены откидными опорами, на которые они опираются, когда не находятся на транспортном средстве.

4.10 ШТАБЕЛИРОВАНИЕ

Хранение или перевозка интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) с установкой их одна на другую.

4.11 СТАФФИНГ/СТРИППИНГ

Погрузка груза в ИТЕ или его выгрузка из нее.

4.12 УГЛОВОЙ ФИТТИНГ

Места крепления, находящиеся обычно в верхних и нижних углах контейнера, в которые вводятся твистлоки или другие приспособления, позволяющие поднимать, штабелировать, закреплять контейнер.

Эти фиттинги все чаще используются на съемных кузовах, хотя не в углах, а в местах, соответствующих местоположению угловых фиттингов на 20- или 40-футовых контейнерах.

4.13 ТВИСТЛОК

Стандартный механизм погрузочно-разгрузочного оборудования, которое вводится за угловые фиттинги ИТЕ и закрепляется на них; используется также на судах и транспортных средствах для крепления ИТЕ.

4.14 ТАРА

Вес ИТЕ или транспортного средства без груза.

V. ЕДИНИЧНЫЙ ГРУЗ

5.0 ЕДИНИЧНЫЙ ГРУЗ

Находящаяся на поддоне или предварительно упакованная грузовая единица, размеры которой по периметру соответствуют габаритам поддона и которая может быть помещена в ИТЕ.

5.1 ПОДДОН

Как правило, деревянная поднимаемая платформа, облегчающая обработку грузов. Поддоны имеют стандартные размеры. Чаще всего в Европе используются поддоны со следующими габаритами: 1 000 мм x 1 200 мм (ИСО) и 800 мм x 1 200 мм (ЕКС).

5.2 "БИГ-БЭГ" (Торговая марка)

Сменный мешок, вкладываемый в ИТЕ и являющийся достаточно прочным для подъема и перевозки массовых грузов различного типа.

VI. ИНФРАСТРУКТУРА И ОБОРУДОВАНИЕ

6.0 ТЕРМИНАЛ

Место, оборудованное для перевалки и хранения ИТЕ.

*Во французском языке в случае **контрейлерных перевозок** используется также термин "**chantier terminal**"*

6.1 ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

Географическое объединение независимых компаний и предприятий, занимающихся грузовыми перевозками (например, транспортных посредников, грузоотправителей, операторов перевозок, таможенных органов), и сопутствующих услуг (например, по хранению, техническому обслуживанию и ремонту), включающие по меньшей мере один терминал.

*В английском языке используется также термин "**freight villag**", а в итальянском – "**interporto**".*

6.2 ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Центральный пункт сбора, сортировки, перевалки и распределения грузов для определенного района.

Данная концепция происходит от термина, использующегося в воздушных перевозках как пассажиров, так и грузов. Она предполагает сбор и распределение грузов через единый пункт (концепция "Хаб энд Спунк").

6.3 ПОРТО-ФРАНКО

Зона, в пределах которой товары могут изготавливаться и/или храниться без уплаты пошлин и налогов.

6.4 СУХОПУТНЫЙ ПОРТ

Внутренний терминал, который непосредственно связан с морским портом.

6.5 ГРУЗОВЫЕ ГАБАРИТЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Профиль железнодорожных путей, через который должен пройти железнодорожный подвижной состав с грузом (вагоны – ИТЕ), ограниченный размерами туннелей и габаритами приближения строений. Существуют три следующих международных габарита, определенных МСЖД:

ГАБАРИТ А

Общая высота вагона и ИТЕ составляет 3,85 м над уровнем рельсов и 1,28 м по обе стороны от оси колеи.

ГАБАРИТ В

Общая высота вагона и ИТЕ составляет 4,08 м над уровнем рельсов и 1,28 м по обе стороны от оси колеи.

ГАБАРИТ С

Общая высота вагона и ИТЕ составляет 4,65 м над уровнем рельсов и 1,45 м по обе стороны от оси колеи.

Другим габаритом, представляющим особое значение для комбинированных перевозок является Габарит В+: общая высота вагона и ИТЕ составляет 4,18 м над уровнем рельсов и 1,36 м по обе стороны от оси колеи. Вообще существует много других габаритов, признанных железными дорогами (МСККП и "Интерконтейнер").

6.6 ШИРИНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОЛЕИ

Расстояние между внутренними сторонами рельсов железнодорожного пути. Она обычно составляет 1,435 м.

В некоторых европейских странах обычно используются и другие значения ширины, например 1,676 м в Испании и Португалии, 1,524 м в Российской Федерации.

6.7 ГРУЗОВОЙ ПУТЬ

Железнодорожный путь, на котором осуществляются операции по перевозке ИТЕ.

6.8 ЧАСТНЫЙ ПОДЪЕЗДНОЙ ПУТЬ

Прямое железнодорожное соединение с какой-либо компанией.

6.9 ОБЫЧНЫЙ КРАН

Обычный подъемный кран, на котором груз удерживается стрелой с помощью троса.

Для погрузки или выгрузки ИТЕ трос должен быть соединен с угловыми элементами ИТЕ.

6.10 ПОРТАЛЬНЫЙ КРАН

Мостовой кран, конструкция которого включает горизонтальный портал, установленный на опорах, которые либо являются стационарными, либо перемещаются по рельсовой колее, либо находятся на пневмоходу с относительно ограниченным маневром в одной плоскости. Груз может перемещаться горизонтально, вертикально и в боковом направлении.

Такие краны обычно обеспечивают перемещение грузов с автотранспортного средства на железную дорогу или с судна на берег.

6.11 ПОРТАЛЬНЫЙ ПОГРУЗЧИК

Портальный подъемник на пневмоходу, предназначенный для перемещения или штабелирования контейнеров на укрепленной поверхности.

6.12 ШТАБЕЛЕР-ПОДЪЕМНИК

Транспортное средство - тягач, оборудованное фронтальным механизмом для подъема, штабелирования или перемещения ИТЕ.

6.13 ВИЛОЧНЫЙ ПОГРУЗЧИК

Транспортное средство, оборудованное вилочными приспособлениями с силовым приводом, входящими в карманы ИТЕ или под поддоны и перемещающими или стабилизирующими такие грузовые единицы в порту или на складе.

6.14 РАМПА "РО-РО"

Обычно регулируемая прямая или наклонная рампа, позволяющая автотранспортным средствам заезжать на судно или железнодорожный вагон либо выезжать из них.

6.15 СПРЕДЕР

Регулируемый фитинг на подъемном оборудовании, предназначенный для соединения с фитингами верхних углов ИТЕ либо для соединения при помощи механизмов захвата ИТЕ снизу.
