

Nowe oznakowania dla intermodalnych jednostek ładunkowych w Europie

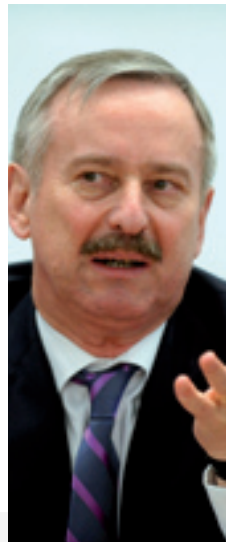
Intermodalność i standaryzacja

Wprowadzenie kontenerów oraz ich standaryzacja w skali międzynarodowej za pomocą norm ISO1 przelożyło się w transporcie drogą morską na bardzo widoczny postęp w zakresie racjonalizacji. Ta z kolei spowodowała ogromną ekspansję handlu światowego i stanowiła podstawę dla globalizacji gospodarek. W transporcie lądowym, intermodalność pozwala na sprzężenie korzyści charakterystycznych dla obu gałęzi transportu. Mało tego, umożliwiła np. masowość przepływów, zwiększyła bezpieczeństwo i osiągnięcie parametrów środowiskowych transportu kolejowego lub wewnętrznego transportu śródlądowego z możliwością elastycznego wyboru trasy przewozu.

Nowa norma EN 13044 dotycząca oznakowania intermodalnych jednostek ładunkowych ułatwia dostęp do Transportu Kombinowanego i pozwala na osiągnięcie korzyści płynących z racjonalizacji dla wszystkich zainteresowanych stron.

Praktycznie niepostrzeżenie zaczęła się nowa era w kolejowym transporcie towarów. Podczas gdy transport konwencjonalny, izolowanych wagonów wykazuje stagnację, transport kombinowany (TC) szyna – droga odnotował wysoki wzrost. Bezpośrednie pociągi łączą wielkie miasta przy konkurencyjnych kosztach i prędkościach w stosunku do drogi.

Obecnie udział TC w usługach transportowych frachtu (tkm) europejskich przedsiębiorstw kolejowych stanowi 25-40%. W dzień roboczy, ponad 1.200 pociągów towarowych, każdy o zdolności przewozowej równej 25 ładunków ciężarówki, przemierza średnio 500 km w ruchu krajowym i 950 km w ruchu międzynarodowym, czemu towarzyszy obniżenie emisji CO₂ o 75% w stosunku do drogowego transportu towarów.



SIIM KALLAS
Wiceprzewodniczący
Komisji Europejskiej i
Komisarz ds. Transportu

Inicjatywa EN13044 i Kod ILU stanowi doskonały przykład przemysłu przyjmującego regulacje na mocy dobrowolnych uzgodnień. Takie rozwiązanie jest preferowane przez Komisję, zwłaszcza, gdy zawiera ono ważne rozważania dotyczące bezpieczeństwa przy jednoczesnym wzmocnieniu skuteczności operacyjnej bez interwencji ze strony ustawodawcy.

Kontenery ISO wysyłane transportem drogowym, statkami żeglugi śródlądowej lub koleją są wykorzystywane w przewozach do zaplecza lądowego portów morskich (hinterland), podczas gdy wymienne naczepy i naczepy standardowe CEN² używane są jako jednostki ładunkowe w transportach kontynentalnych. Są one lepiej dopasowane do dopuszczalnych wymiarów określonych dla pojazdów w ruchu drogowym, są również lżejsze i bardziej elastyczne przy załadunku. Wspólne cechy techniczne wielu pojazdów drogowych, urządzeń przeładunkowych w Europie powodują, że można je wykorzystać do wszystkich jednostek intermodalnych.

Ponadto, w przyszłości zostanie zharmonizowana identyfikacja właściciela europejskich jednostek ładunkowych i kontenerów ISO.

1 ISO: International Organization for Standardization – Międzynarodowa Organizacja Normalizacji

2 CEN Comité Européen de Normalisation – Europejski Komitet Normalizacji

Jeden kod dla jednego gabarytu

W transportach kolejowych, jednostki ładunkowe prawie zawsze przekraczają normalne gabaryty dopuszczalne w transporcie kolejowym. W konsekwencji tego ładunki te mogą być regularnie przewożone tylko na trasach mierzonych i dopuszczonych dla największych gabarytów. Kod gabarytowy zostaje przypisany do danej trasy. Stanowi on kombinację maksymalnej długości / wysokości UTI dla standardowego wagonu TC.

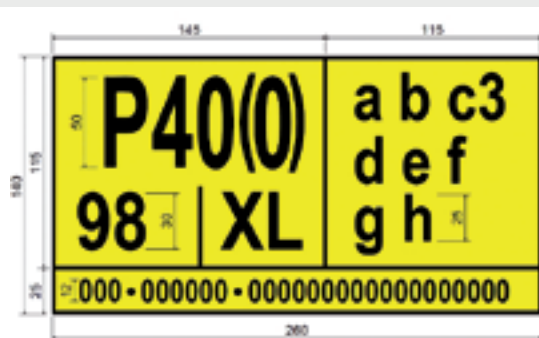
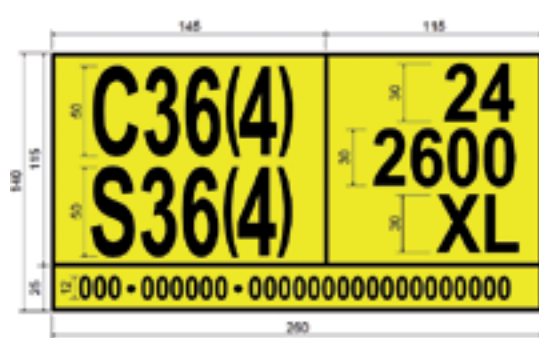
Używane w transporcie intermodalnym jednostki ładunkowe (wymienne naczepy, kontenery inne niż ISO¹ i naczepy) muszą również zostać zaopatrzone w stosowne kodowanie. Aby możliwe było odbywanie przewozów na danej trasie, kod gabarytu jednostki ładunkowej nie może wyjść poza kod drogi. Ponadto, pewne wagony wyposażone w bardzo niską platformę ładunkową posiadają cyfry korekcyjne, które, w zależności od państwa, umożliwiają transport jednostek ładunkowych wyższych o kilka centymetrów.

Z biegiem lat gabaryt (ograniczony przede wszystkim w tunelach kolejowych) był stale podwyższany dla dużej liczby ważnych tras przejazdu. Miało to na celu umożliwienie przeniesienia na transport kolejowy praktycznie wszystkiego, co transportowano drogą.

Zezwolenie i kodowanie

Intermodalne jednostki ładunkowe wymagają zezwolenia do eksploatacji kolejowej i muszą być wyposażone w kod gabarytu. Zgodnie z EN 13044, to «kodowanie» w przyszłości przeprowadzi bezpośrednio konstruktor dla naczep wymiennych i siodłowych rozumianych jako jednostki ładunkowe UTI. Gdy zajdzie taka konieczność, konstruktor prześle władzom (przedsiębiorstwa kolejowe, operatorzy TC lub jednostki certyfikacji) plany konstrukcyjne i obliczenia. Później zostanie przeprowadzony test wytrzymałości w celu sprawdzenia czy prototyp jest w pełni zgodny z normami CEN lub kartami UIC. Jednostki ładunkowe uzyskują tabliczkę z kodem stanowiącą potwierdzenie dopuszczenia do transportu kolejowego, na której podano wszystkie informacje o zasadniczym znaczeniu dla eksploatacji. Dla wymiennych naczep będą to: kod gabarytu, długości, szerokości i wytrzymałości, a w przypadku naczep siodłowych: ważne informacje dla szybkiego i bezpiecznego załadunku (wysokość wózka, kod zgodności dla wagonów - kadzi).

Konstruktor ma obowiązek zagwarantowania sprzedawcy i osobom trzecim zgodności dostarczonych egzemplarzy z prototypem.



► Nowe tabliczki kodowe zgodne z normą EN13044 dla wymiennych naczep i naczep (poziome lub pionowe do wyboru).

³ Standardowe kontenery ISO nie wymagają kodowania, ponieważ są one budowane zgodnie z międzynarodowymi normami ISO, które określają ich wymiary a przy jednakowej szerokości i wysokości z łatwością można rozróżnić różne długości wynoszące odpowiednio 20, 30, 40 stóp.

Identyfikacja właściciela jednostek ładunkowych

Norma ISO 6346 obowiązuje dla kontenerów morskich. Opisuje ona kod BIC nadawany przez «Międzynarodowe Biuro Kontenerów». Na dzień dzisiejszy nadano blisko 2.000 kodów. Dzięki nim właściciele (armatorzy, transportowcy lub spółki leasingowe) oznakowali już ponad 20 mln kontenerów transportowych na całym świecie. Możliwość nadania Kodu BIC, z

Ujednolicone kody właściciela

W przyszłości obowiązywać będzie tylko jedna identyfikacja właściciela wszystkich jednostek ładunkowych: kod BIC w skali światowej dla kontenerów frachtowych i nowy, kompatybilny Kod ILU dla europejskich jednostek ładunkowych. BIC i UIRR będą nadawać klucz właściciela. Oznakowanie na każdej jednostce ładunkowej przedstawia się następująco:

Klucz właściciela - Numer rejestracji w systemie - Cyfra kontrolna ABCA 001234 2

Klucz właściciela:	Nadanie przez UIRR lub BIC. 4. pozycja : typ jednostki ładunkowej ⁵
Nr rejestracji w systemie:	Dowolne nadanie przez właściciela
Cyfra kontrolna:	Upřednio określona procedura obliczenia



«U» dla «Kontenera» w czwartym polu, zapewnia przypisanie około 17.000 kodów. Ta ilość została przekroczona, gdyby wszystkie firmy transportowe posiadające jednostki ładunkowe chciały w przyszłości nabyć ten kod.

Dla jednostek ładunkowych używanych głównie w Europie (wymienne naczepy i naczepy siodłowe, które można przeladować dźwigiem), zostanie wprowadzony według normy europejskiej EN 13044 technicznie zgodny Kod ILU1. Kod ten nadawać będzie Międzynarodowy Związek Towarzystw Transportu Kombinowanego Szyna – Droga (UIRR).

W Stanach Zjednoczonych «National Motor Freight Traffic Association» (NMFTA) przyznaje przedsiębiorstwom transportowym «Standard Carrier Alpha Code» (SCAC). Jednostki ładunkowe zidentyfikowane w taki sposób, głównie naczepy, nie opuszczają kontynentu amerykańskiego i dlatego można przyznać jednostkom europejskim Kod ILU tego samego typu.

NMFTA zapewniła, że nie nada kodów właścicieli, w którym wykorzystano litery 'U', 'J' lub 'Z' na czwartym miejscu, ponieważ zostały one zarezerwowane dla międzynarodowego kodu BIC.

Kod BIC lub Kod ILU ?

W przyszłości, przedsiębiorstwa posiadające europejskie jednostki ładunkowe nie będą już ponosić kosztów administracyjnych związanych z kodowaniem i tabliczką kodowania dla każdej jednostki ładunkowej. Zamiast tego będą potrzebowały tylko Kodu BIC lub Kodu ILU jako klucza właściciela dla identyfikacji wszystkich jednostek ładunkowych.

Firmy, które działają w branży morskiej, posiadają kontenery ISO, mają też kod BIC którym zgodnie z normą ISO 6346 będą mogły oznakować wszystkie kontenery frachtowe włącznie z naczepami wymiennymi.

Kompatybilny kod ILU został opracowany dla wszystkich przedsiębiorstw, których naczepy wymienne i naczepy odbywają jazdy w ramach intermodalnego, europejskiego transportu droga, szyna, w śródlądowym transporcie wodnym i transporcie morskim bliskim.

Przedsiębiorstwa, które już posiadają Kod BIC będą musiały zakupić dodatkowo tylko Kod ILU w przypadku, gdy są również posiadaczami naczep. Na żądanie mogą otrzymać Kod ILU kończący się na literę «K» a ich trzy pierwsze litery odpowiadają ich Kodowi BIC.

4 Ang. Intermodal Loading Units, w skrócie ILU

5 Zgodnie z ISO 6346, czwarta zalecana litera jest 'U' dla kontenerów, 'J' dla wyposażenie mogącego znajdować się na kontenerach i 'Z' dla przyczep i podwozi. Według EN 13044 dla kodu ILU, którego stosowanie jest ograniczone w Europie, 'A', 'B', 'D', 'E' lub 'K' na czwartym miejscu.

Wprowadzenie i przepisy przejściowe

Spodziewane skutki racjonalizacji zostaną w pełni osiągnięte tylko wtedy, jeśli nowe oznakowania będą stosowane po okresie przejściowym.



W konsekwencji tego, przedsiębiorstwa kolejowe UIC i operatorzy UIRR podjęli decyzję o planie wprowadzenia do stosowania:

1. Od lipca 2011, UIRR wprowadza przyznawanie Kodów ILU, podczas gdy oznakowanie operacyjne zostanie przeprowadzone z wykorzystaniem nowych tabliczek kodowych.
2. Po trzyletnim okresie przejściowym, tzn. począwszy od lipca 2014 roku, tylko jednostki ładunkowe identyfikowane za pomocą Kodu BIC lub Kodu ILU będą akceptowane.
3. Po ośmioletnim okresie przejściowym, czyli począwszy od lipca 2019 roku, wszystkie jednostki ładunkowe będą musiały być opatrzone nową tabliczką kodową.

Nie jest łatwe zarządzanie kodem właściciela przedsiębiorstw posiadających oddziały w kilku krajach, ponieważ pewne przedsiębiorstwa zmieniają siedzibę, inne są likwidowane, itd., a bank danych kodów musi ze swej strony być na bieżąco aktualizowany.

UIRR, administrator kodu, jest w zasadzie finansowane przez swoich członków, co pozwala na fakturowanie nadania kodu po niskich kosztach, a to z kolei przyczynia się do łatwej akceptacji przez branżę transportową. Początkowe koszty Kodu ILU wynoszą 250 EUR, podczas gdy należność za odnowienie stanowi kwota 100 EUR płatna co dwa lata.

Korzyści dla wszystkich

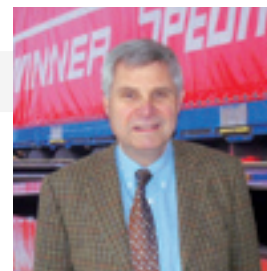
- + Kod ILU pozwala na uproszczenie obsługi informatycznej i operacyjnej uczestników łańcucha transportowego. Kod dostosowany do systemu informatycznego poprzez cyfrę kontrolną pozwalają wykryć 95% możliwych błędów powstałych przy wpisywaniu. W znacznym stopniu ulegną zmniejszeniu koszty korekty błędów wprowadzania i transmisji.
- + Norma EN 13044 odróżnia identyfikacje właściciela od oznakowania operacyjnego konieczną w eksploatacji kolejowej. Oznakowanie na kolei przeprowadzi bezpośrednio konstruktor. Tabliczka kodowania w kolorze żółtym dotyczy parametrów kontenera takich jak wymiary geometryczne i wytrzymałość. Nawet w przypadku zmiany właściciela pozostają one identyczne a w przypadku sprzedaży nowe kodowanie nie jest więc konieczne.
- + Tak więc w przyszłości wszystkie naczepy również wymienne siodłowe, nawet jeśli na początku zostaną zakupione tylko do użytkowania w transporcie drogowym, będą mogły być używane także w transporcie kolejowym. Przedsiębiorstwa logistyczne i transportu drogowego będą musiały tylko, tak jak w przypadku kontenerów, identyfikować swoje jednostki ładunkowe przy użyciu złożonego z czterech liter klucza właściciela, po których następuje sześć cyfr, za pomocą których mogą one ponumerować swoją flotę zgodnie z własnymi kryteriami i z cyfry kontrolnej.
- + Wszyscy uczestnicy łańcucha transportowego, jak i jednostki trzecie, np. władze celne, służby ratownicze, itd., mogą każdorazowo identyfikować właściciela jednostki ładunkowej, ponieważ kod właściciela będzie opublikowany¹. Ten aspekt jest ważny dla kontroli na granicach, a także wewnątrz Unii Europejskiej wobec przyszłych, zaostrzonych wymogów w zakresie bezpieczeństwa i zabezpieczenia. W celu szybszego dokonywania odpraw w portach, władze celne mogą sprawdzić tożsamość kontenerów bezpośrednio w BIC. Procedura ta mogłaby zostać rozszerzona w przyszłości na terminale TC. Odprawa naczep wymiennych i siodłowych opatrzonych Kodem ILU mogłaby w przyszłości przebiegać priorytetowo.
- + Kod BIC/ILU pisany dużymi literami jest rozpoznawalny za pomocą automatycznego systemu OCR². Dzięki temu, systemy już zainstalowane w portach i na niektórych terminalach mogą być wykorzystane na innych terminalach w głębi kontynentu i stanowić wkład na rzecz racjonalizacji ich funkcjonowania.

⁶ <http://www.bic-code.org> a od 01.07.2011 <http://www.ilu-code.eu>

⁷ OCR: Optical Character Recognition - rozpoznawania znaków i całych tekstów w pliku graficznym o postaci rastrowej.

GREGOR ATHENS - Winner Spedition

Nareszcie dobra nowina. W sytuacji gdy wszystko drożeje, nie wnosimy już opłat za kodowanie dla każdej jednostki ładunkowej lecz ponosimy koszty wyraźnie obniżone za nasz kod właściciela którym możemy oznakować wszystkie nasze jednostki ładunkowe. Niezależnie nadana numeracja pozwala nam na zintegrowanie w kodzie numerów jednostek właściwych dla naszego przedsiębiorstwa.

**ALEX BRUSKIN - VAN HOOL (Manufacturer)**

Van Hool zwiększy wartość swoich wymiennych naczip i naczip doczepianych poprzez ich bezpośrednie wyposażenie w standardową tabliczkę kodową, uzyskując przez to uniwersalne stosowanie dla wszystkich trybów transportu niezależnie od tego, czy nasz klient jest wyłącznie przedsiębiorstwem transportu drogowego lub użytkownikiem kombinowanego transportu szyna - droga.

GIUSEPPE MACCHIA - Terminali Italia

Wdrożenie Kodu ILU z cyfrą kontrolną pozwoli na zmniejszenie nakładu pracy dzięki zmniejszeniu ilości błędów popełnianych przy wprowadzaniu danych we wszystkich 20 terminalach zarządzanych przez Terminali Italia. W ten sposób zaoszczędzony czas można będzie wykorzystać na poprawę jakości obsługi klienta.

**HANS-JÖRG BERTSCHI - Bertschi Spedition**

Przy zakupie kontenerów ISO umieszczamy kod właściciela na wszystkich czterech powierzchniach czołowych i możemy go używać w skali światowej. Nadszedł najwyższy czas wdrożenia tej skutecznej procedury również dla europejskich jednostek ładunkowych.

OLIVER SELLNICK - Dyrektor ds. Frachtu UIC⁸

Zharmonizowane normy ISO 6346 i EN 13044 mogą zostać wykorzystane w celu identyfikacji intermodalnych jednostek ładunkowych w zakresie wymiany informacji, co przewidują przepisy europejskie o telematyce wykorzystanej we frachcie (TAF STI) gdy te zostaną rozszerzone na transport intermodalny. W gestii dwóch międzynarodowych, cieszących się uznaniem organizacji a działających w interesie branży transportowej leży zarządzanie kodami właścicieli BIC i UIRR.

**COR HOENDERS - Rail Service Center Rotterdam**

Od tej chwili staje się coraz wyraźniej widoczne, że okres nieładu nieuniknienie zmierza ku końcowi. Do chwili obecnej kontenery były rejestrowane w systemie przy użyciu Kodu BIC, naczipy wymienne przy użyciu ich numeru kodowania lub ich oznakowania plandeki, naczipy za pomocą tablicy rejestracyjnej lub numeru w parku pojazdów właściciela a to pociągało za sobą możliwość popełnienia błędów i stanowiło utrudnienie dla elektronicznej wymiany danych.

⁸ UIC Union Internationale des Chemins de Fer, International Union of Railways, Paris

WOLFGANG MÜLLER - DUSS (Niemcy)

Jako jeden z największych administratorów terminali TC w Europie, już obecnie podczas Check-in fotografujemy każdą jednostkę ładunkową w naszych największych terminalach. Planujemy zakup czytników OCR w celu umożliwienia również automatycznej identyfikacji jednostek ładunkowych.

**JÉRÔME MINFRAY - Groupe Charles André**

Jako przedsiębiorstwo spedycji międzynarodowej specjalizujące się w przewozie towarów płynnych już posiadamy Kod BIC, który stosujemy dla kontenerów ISO i dla kontenerów o wymiarach większych niż europejskie. Jeśli konstruktor dostarcza wszystkie kontenery już z nadanymi kodami wtedy oszczędzamy na kosztach kodowania.

JOSEF MIČKA – Mička Transport & Logistics

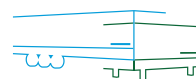
Do chwili obecnej zwracaliśmy się do Deutsche Bahn w celu kodowania naszych nacze. W ten sposób gdy dostarczane jednostki ładunkowe mogą zostać bezpośrednio skierowane do eksploatacji, natychmiast i całościowo dla wszystkich gałęzi transportu oszczędzamy na drogocennym czasie.

**MARTIN BURKHARDT - Dyrektor Generalny UIRR**

Z dniem 01.07.2011, UIRR wprowadza nadawanie kodów przez dedykowaną stronę internetową (www.ilu-code.eu). Pozwoli to na zaoferowanie prostej i szybkiej obsługi. Przedsiębiorstwa będące w posiadaniu jednostek ładunkowych mogą złożyć na tej stronie internetowej wniosek o wydanie wybranego kodu pod warunkiem, że nie został on już wcześniej nadany. Również przy użyciu karty kredytowej można uregulować koszty rejestracji w systemie i odnowienia kodu. Strona internetowa pozwala na konsultację danych teleadresowych przedsiębiorstw dla wszystkich nadanych kodów.

**Administrator of the ILU -Code**

INTERNATIONAL UNION OF COMBINED ROAD-RAIL TRANSPORT COMPANIES
UIRR scr1 ■ 31 rue Montoyer bte 11 ■ B-1000 Brussels
T +32 2 548 78 90 ■ F +32 2 512 63 93 ■ ilu-code@uirr.com

**ILU-Code**

identification of Intermodal Loading Units in Europe

► **Od 1 lipca 2011 możecie
Państwo rezerwać kod ILU
na stronie www.ilu-code.eu**