

Nove oznake za intermodalne nakladalne enote v Evropi

Intermodalnost in standardizacija

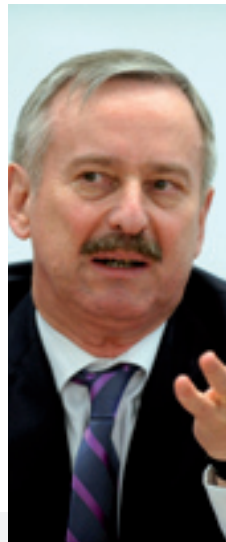
Uvedba zabojnikov in njihova standardizacija po ISO¹-standardih je po vsem svetu omogočila zagon racionalizacije v pomorstvu, kar je povzročilo enormno razširitev svetovnega trgovanja in s tem pomembni temelj za globalizacijo svetovnega gospodarstva.

V kontinentalnem prometu intermodalnost združuje prednosti, ki jih nudita 2 ali več prometnih panog, npr. masovno zmogljivost, varnost in prijaznost do okolja železnic ali rečnega prometa s fleksibilnostjo cestnega prevoza.

Nova norma EN 13044 za označevanje intermodalnih nakladalnih enot poenostavlja dostop do kombiniranega prometa in vsem udeležencem prinaša racionalizacijski dobiček.

V železniškem tovornem prometu se je začelo novo obdobje, kar je javnost komajda opazila. Medtem ko konvencionalni promet posamičnih vagonov stagnira, je kombinirani promet cesta-železnica zabeležil visoko stopnjo rasti. Povezava mest z direktnimi vlaki, glede stroškov in hitrosti konkurira cestnemu prometu.

Kombinirani promet evropskih železnic znaša danes 25-40% vsega tovornega prometa. Vsak delavnik več kot 1200 tovornih vlakov, vsak s povprečno kapaciteto 25 naloženih kamionov, prevozi 500 km po nacionalnih in 950 km po mednarodnih progah, kar v primerjavi s cestnim transportom pomeni 75% zmanjšanje CO₂ emisije.



SIIM KALLAS
Podpredsednik
Evropske komisije
in komisar za promet

Pobuda EN 13044 in ILU-kode je odličen primer industrije, ki se na prostovoljni osnovi sama regulira: rešitev, ki jo favorizira EU-komisija, predvsem ker vsebuje za varnost pomembne vidike in hkrati uspešno učinkuje, brez posredovanja zakonodajalca.

ISO-zabojniki se v cestnem, železniškem in rečnem prometu odpremljajo predvsem v zaledje pristanišč, medtem ko se kot nakladalne enote v celinskem prometu uporabljajo CEN²-normirana zamenljiva tovarišča in polpriklopniki. Ti so bolj prilagojeni dovoljenim meram cestnih vozil in tudi lažji ter fleksibilnejši pri nakladanju. Skupne tehnične značilnosti skrbijo za to, da je veliko cestnih vozil, vagonov in pretovornih naprav v Evropi primernih za vse intermodalne nakladalne enote.

V prihodnosti bo sledila tudi identifikacija lastnikov evropskih nakladalnih enot in ISO- zabojnikov.

¹ ISO: Mednarodna organizacija za standardizacijo

² CEN Evropski Komite za standard

Svetlobni profil zahteva profilno kodo

Kombinirani promet skoraj vedno presega normalni nakladalni železniški profil in se sme zato redno voziti le po progah, katerih svetlobni profil je posebej izmerjen. Profilna koda določa maksimalne širinske in višinske kombinacije, ki so dovoljene za prevoz s standardnimi vagoni v kombiniranem prometu.

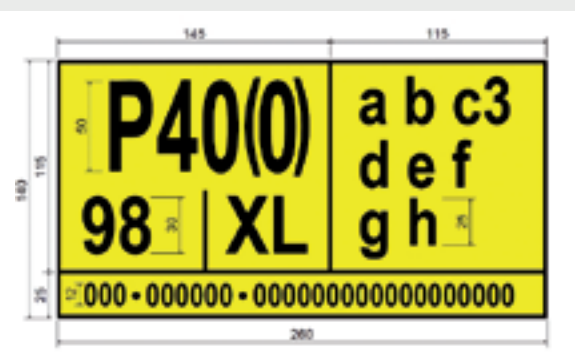
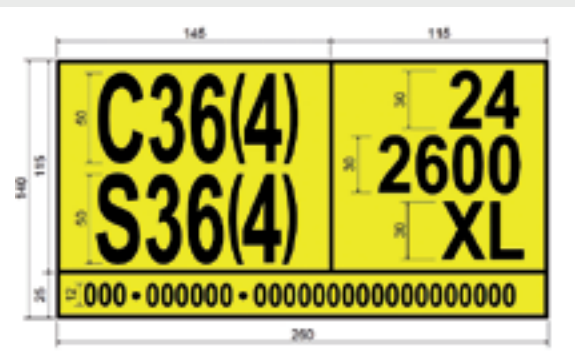
Nakladalne enote v kombiniranem prometu (zamenljiva tovarišča, zabojniki³, ki niso normirani po ISO standardih in polpriklopniki) morajo biti prav tako kodificirane. Da se lahko vozijo po določeni progi ne smejo prekoračiti profilne kode, ki je določena za progo. Nekateri specialni vagoni s posebej nizkimi nakladalnimi platformami imajo dodatne korekturne številke, ki so delno diferencirane po državah, ki dovoljujejo nekaj centimetrov višje nakladalne enote.

Tekom let se je svetlobni profil (omejen predvsem na železniške tunele) razširil na mnoge glavne proge s ciljem, da bi po možnosti vse, kar se vozi po cesti lahko prevažali tudi po tirnicah.

Registracija in kodificiranje

Intermodalne nakladalne enote morajo biti registrirane za železniško obratovanje in opremljene s profilno kodo. To »kodifikacijo« za zamenljiva tovarišča in polpriklopnike bo v prihodnosti opravil proizvajalec, ki bo pristojni službi (železniškemu podjetju, operaterjem za kombinirani promet ali institutom za certificiranje) predložil konstrukcijske risbe ter izračune in z obremenitvenim testom po potrebi preverjal, če prototip izpolnjuje CEN-standarde in UIC- pisna navodila. Nakladalne enote prejmejo kodifikacijsko tablico, ki potrjuje primernost za železniški prevoz in navaja vse za proces pomembne informacije: pri zamenljivih tovariščih profilno kodo, dolžinsko kodo, širino in vzdržljivostni razred, pri polpriklopnikih pomembne informacije za hitro in varno natovarjanje (višina zložljivih opornih nog, kompatibilnostna koda za žepasti voz).

Proizvajalec jamči kupcu in ostalim, da so vsi dostavljeni izvodi v skladu s prototipom.



► Nove kodifikacijske tablice po EN13044 zamenljiva tovarišča in polpriklopnike (vsakič na izbiro navpično ali vodoravno)

³ ISO normirani zabojniki ne potrebujejo kodifikacije, ker so izdelani po mednarodno veljavnih ISO – standardih, njihove mere so definirane in različne dolžine 20, 30, 40 čevljev pri enaki širini in višini se lahko razlikujejo brez težav.

Identifikacija lastnikov nakladalnih enot

Za pomorske zabojnike po vsem svetu obstaja ISO-standard 6346, ki opisuje pri »Bureau International de Containers« dodeljeno »BIC-kodo«. Do sedaj je bilo dodeljenih okoli 2000 kod, s katerimi so lastniki (ladjarji, prevozniki ali leasing družbe) oštevilčili že preko 20 milijonov zabojnikov po vsem svetu.

Enotne kode lastnikov

V prihodnosti bo obstajala le še ena enotna vrsta identifikacije lastnikov vseh nakladalnih enot: BIC-koda za zabojnike ter kompatibilna nova ILU-koda za evropske nakladalne enote. BIC in UIRR dodeljujeta le lastniško kodo. Oznaka na vsaki nakladalni enoti bo izgledala takole:



Koda lastnika - Registerska številka - Kontrolna številka ABCA 001234 2

Koda lastnika:	Dodelitev od UIRR ali BIC Četrto mesto: tip nakladalne enote ⁵
Registerska številka:	Dodeli lastnik sam
Kontrolna številka:	Se dodeli po predpisanem izračunu

Kapaciteta BIC-kode, z oznako »U« za zabojnike na ⁴. poziciji, dopušča dodelitev za približno 17000 kod. Če bi v prihodnosti vsi prevozniki, ki imajo nakladalne enote hoteli pridobiti takšno kodo, bi se ta sistem kodificiranja sesul.

Za nakladalne enote, ki se uporabljajo predvsem znotraj Evrope (zamenljiva tovarišča in polpriklopniki) bo sedaj z evropskim standardom EN 13044 vpeljana tehnično kompatibilna ILU4-koda, ki jo bo dodeljevalo »Mednarodno združenje družb za kombinirani promet UIRR«.

V ZDA »National Motor Freight Traffic Association« (NMFTA) prevoznim firmam podeljuje »Standard Carrier Alpha Code« (SCAC). Z njo identificirane nakladalne enote, največkrat polpriklopniki, ostajajo na ameriškem kontinentu, zaradi česar se evropskim nakladalnim enotam lahko dodeljuje ILU-koda po istem modelu.

NMFTA je zagotovila, da ne bo dodeljevala lastniških kod s četrto črko »U«, »J«, ali »Z«, ker so le te rezervirane za po vsem svetu uporabljeno BIC-kodo.

BIC- ali ILU- koda ?

V prihodnosti podjetja, ki imajo v lasti evropske nakladalne enote ne bodo imela administrativnih stroškov za kodificiranje in za kodifikacijsko tablico za vsako posamezno enoto. Namesto tega bodo potrebovala le BIC- ali ILU-kodo, kot lastniško kodo za identifikacijo vseh svojih nakladalnih enot.

Tisti, ki so dejavni v pomorskem poslu in so lastniki ISO-zabojnikov, že imajo BIC-kodo in lahko z njo po ISO 6346 označijo vse tovrne enote, kamor sodijo tudi zamenljiva tovarišča.

Za vsa podjetja, ki bodo uporabljala zamenljiva tovarišča in polpriklopnike za evropski intermodalni prevoz na cesti, železnici, celinskih vodnih poteh in v pomorskem prometu na kratkih progah, je bila narejena ugodnejša, kompatibilna ILU-koda.

Podjetja, ki že imajo BIC-kodo dodatno potrebujejo ILU-kodo le takrat, kadar imajo tudi polpriklopnike. Po želji lahko prejmejo ILU-kodo, ki se konča s črko »K«, katere prve tri črke pa se ujemajo z njihovo BIC-kodo.

⁴ ILU za intermodalno nakladalno enoto, angleško Intermodal Loading Unit

⁵ ISO 6346 predpisuje na četrtem mestu »U« za prekomorske zabojnike, »J« za opremo, ki se jo lahko namesti na zabojnik-platformo in »Z« za priklopnike in podvozja. Po EN 13044 za ILU-se, katerih uporaba je omejena na Evropo, je na četrtem mestu »A«, »B«, »D«, »E« ali »K«

Vpeljava in prehodna pravila

Zaželeni učinki racionalizacije bodo popolnoma učinkoviti šele takrat, ko se bodo po prehodnem obdobju uporabljale le še nove oznake.



UIC-železnice ter UIRR-operaterji so zaradi tega sklenili sledeči razvojni načrt:

1. Od julija 2011 prične UIRR z dodeljevanjem ILU-kode, operativna označitev bo izvršena z novimi kodifikacijskimi tablicami.
2. Po prehodnem obdobju 3 let, od julija 2014 bodo sprejemljive le še nakladalne enote z BIC- ali ILU- kodo.
3. Po prehodnem obdobju 8 let, od julija 2019 morajo vse nakladalne enote imeti tudi novo kodifikacijsko tablico.

Upravljanje lastniških kod podjetji iz številnih držav ni enostavno, saj se podjetja selijo, firme zapirajo itd., banka podatkov kode, pa mora biti vedno posodobljena.

UIRR, ki se pretežno financira s članarino, dodeljuje ILU-kodo za marginalne stroške, da bi poenostavila postopek pridobitve. Dodelitveni stroški znašajo 250 evrov; obnovitvena taksa, ki zapade vsaki 2 leti znaša 100 evrov.

Prednosti za vse

- + ILU-koda pomeni poenostavitev programske opreme in lažjo operativno obravnavo vseh udeležencev v prevozni verigi. Koda, ki ustreza elektronski obdelavi podatkov omogoča, da s pomočjo kontrolne številke takoj prepoznamo 95% vseh tipkopišnih napak. Vloženi trud za razčiščevanje vhodnih in prenosnih napak se tako znatno zmanjša.
- + EN 13044 ločuje identifikacijo lastnika od za železniški obrat potrebne oznake. Slednja bo v prihodnje opravljena direktno od proizvajalca. Rumena kodifikacijska tablica vsebuje lastnosti zabojnika, kot je geometrična izmera in trdnost, ki se ohranita tudi ob morebitni menjavi lastnika. Zato ob prodaji ni več potrebna nova kodifikacija.
- + V prihodnje bodo vsa zamenljiva tovarišča in polpriklopniki, čeprav so bili sprva kupljeni le za uporabo v cestnem prometu, kadarkoli uporabni tudi v prometu po tirih. Logistična podjetja/ cestni prevozniki morajo zgolj, kot je že sedaj v navadi pri zabojnikih, svoje nakladalne enote opremiti s svojo kodo lastnika, ki ima 4 črke, ki jim sledi 6 števil, s katerimi oštevilčijo svoja vozila po lastnih kriterijih, čemur sledi še kontrolna številka.
- + Vsi akterji prevozne verige, kot tudi ostali, npr. carinska uprava, gasilci itd., lahko kadarkoli ugotovijo lastnika nakladalne enote, ker je lastniška koda objavljena⁶. Ta vidik je pomemben za kontrolo na zunanjih mejah EU, kot tudi znotraj EU zaradi bodoče povečane zahteve na področju varnosti in zaščite pred nevarnostjo. Za hitrejšo odpremo v pristaniščih carinska uprava direktno preveri identiteto zabojnikov pri BIC. To bi se v prihodnosti lahko razširilo tudi na terminale za kombinirani promet. Zamenljiva tovarišča in polpriklopniki z ILU-kodo bi lahko bili v bodoče prednostno odpremljeni.
- + Z veliko pisavo napisana BIC/ILU-koda je berljiva za avtomatične OCR-sisteme⁷. Sistemi, ki se že uporabljajo v pristaniščih in posameznih terminalih znotraj države, se bodo lahko uporabljali tudi na drugih kontinentalnih terminalih in prispevali k njihovi racionalizaciji.

⁶ <http://www.bic-code.org> in od 1.7.2011 <http://www.ilu-code.eu>

⁷ OCR: Optical Character Recognition, optično prepoznavanje pisave

GREGOR ATHENS - Dunajska špedicija

Končno dobra novica. Medtem ko se vse draži, bomo namesto takse za kodifikacijo za vsako nakladalno enoto, plačevali bistveno nižje takse za našo lastniško kodo, s katero lahko označimo vse naše nakladalne enote. Samostojno kodificiranje nam omogoča, da lahko doslej dodatno službeno številko tovarišča vključimo kar v lastniško kodo.

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

V prihodnosti bomo za stranke vse zabojnike dostavljali s kodifikacijo in zato bodo takoj uporabni za vse univerzalne nosilce prometa, ne glede na to ali je stranka cestni prevoznik ali pa si želi tudi na tere.

GIUSEPPE MACCHIA - Terminal Italia

Vpeljava ILU-kode s kontrolno številko nam bo zaradi zmanjšanja vnosnih napak v naših 20 terminalih za kombinirani promet letno privarčevala delovni čas, ki bo sedaj lahko namenjen izboljšanju uslug strankam.

**HANS-JÖRG BERTSCHI - Špedicija Bertschi**

Če kupimo ISO-zabojnik, namestimo na vse štiri strani le našo lastniško kodo in ga nato lahko uporabljamo po vsem svetu. Čas je že bil, da se ta preizkušeni postopek uvede tudi za evropske nakladalne enote.

OLIVER SELLNICK - UIC direktor⁸ tovornega prometa

V skladu z EU uredbo (TAF – TSI) bodo vse železnice in uporabniki infrastrukture od leta 2014 naprej elektronsko izmenjali podatke o gibanju vlakov, vagonov in nakladalnih enot. Pogoj za to so standardizirane prijave in skupne kode. ISO 6346 in EN 13044 standardizirata identifikacijo in z BIC ter UIRR ugledne mednarodne organizacije upravljajo lastniško kodo v interesu celotnega transportnega sektorja.

**COR HOENDERS - Rail Service Center Rotterdam**

Končno bo konec zmešnjave. Do sedaj so se registrirali zabojniki s svojo BIC-številko, zamenljiva tovarišča s kodifikacijsko številko ali napisom na ponjavi, polpriklopniki s svojo registrsko številko vozila ali registrsko tablico. Zato je prihajalo številnih napak in onemogočalo elektronsko izmenjavo podatkov.

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

WOLFGANG MÜLLER - DUSS (Nemčija)

Kot eden največjih terminalov za kombinirani promet že fotografiramo vsako nakladalno enoto na kontroli, na vseh večjih pretovornih postajah. Nabavili si bomo OCR-bralne naprave, da bomo nakladalne enote tudi avtomatično lahko identificirali.

**JÉRÔME MINFRAY - Groupe Charles André**

Kot mednarodna strokovna špedicija za tekoče tovore, že imamo BIC-kodo, ki jo uporabljamo za ISO-zabojnike in za zabojnike z večjimi evropskimi merami. Če proizvajalci dostavljajo vse zabojnike že kodificirane, privarčujemo takso za kodifikacijo.

JOSEF MIČKA - Mička Transport & Logistics

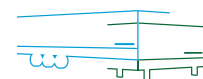
Doslej smo kupljena zamenljiva tovarišča kodificirali pri Nemški Železnici. Prihranjeno nam je veliko dela inčasa, če so nakladalne enote lahko takoj univerzalno uporabne.

**MARTIN BURKHARDT - Generalni direktor UIRR**

1.7.2011 prične UIRR z dodeljevanjem kod. S specialno spletno stranjo (www.ilucode.eu) bi radi nudili enostavno in hitro pomoč. Podjetja, ki so lastniki nakladalnih enot, lahko tam zahtevajo kodo po svoji želji, v kolikor še ni oddana. Obnovitvene in registracijske takse se lahko plačajo s kreditno kartico. Na večjezični spletni strani so kontaktni podatki za vse dodeljene kode.

**Upravljalca ILU-kode**

MEDNARODNO ZDRUŽENJE OPERATERJEV ZA
KOMBINIRANI TRANSPORT CESTA-ŽELEZNICA
UIRR scrl ■ 31 rue Montoyer bte 11 ■ B-1000 Bruxelles
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. julija 2011**
lahko svojo ILU-kodo
rezervirate na spletni
strani www.ilu-code.eu.