

Intermodális rakodási egységek jelölése

Intermodalitás és szabványosítás

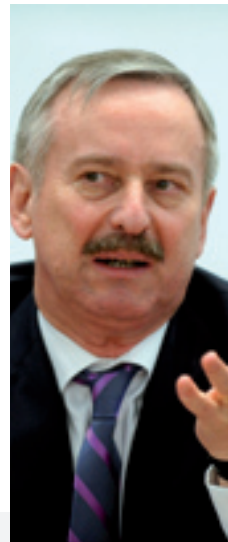
Az ISO¹ szabványokon alapuló konténerek bevezetése és elterjedése jelentős mértékben hozzájárult a mélytengeri hajózás hatékonyságának növekedéséhez, ami a világkereskedelem számottevő bővülését eredményezte, és ezen keresztül megteremtette a globalizáció alapjait.

A szárazföldi szállításban az intermodalitás lehetővé teszi kettő vagy több szállítási módozat előnyeinek kombinációját: például a vasutét vagy a belvízi hajózását és ezek nagy szállítási kapacitását, biztonságosságát és környezeti teljesítményét a közúttal, amelynek rugalmassága rövid távokon, illetve sűrűn lakott városi környezetben felülmúlhatatlan.

Az intermodális rakodási egységek jelölésére vonatkozó új EN13044 szabvány leegyszerűsíti a Kombinált Fuvarozáshoz való hozzáférést, továbbá hatékonyságjavítási eszközöket jelent az érintetteknek.

A vasúti áruszállításban – szinte észrevehetetlenül – új korszak kezdődött. Míg a hagyományos egyedi vagonegy-továbbítás stagnál, a közút-vasúti Kombinált Fuvarozás (KF) jelentős növekedést ért el. Versenyképes költségek mellett a közúttal összehasonlítható sebességű irányvonatok kötik össze a nagyvárosokat.

A KF vasúti áruszállításon belüli, tonnakilométerben kifejezett részaránya az egyes európai vasúttársaságoknál 25-40% között mozog. Hétköznapokon 1200-nál is több tehervonat közlekedik, mindegyik 25 kamionrakománynyi kapacitással 500km hosszú belföldi és 950km hosszú nemzetközi viszonylatokon, ami a tisztán közúti fuvarozással összehasonlítva 75%-kal kevesebb CO₂ kibocsátást eredményez.



SIIM KALLAS
Az Európai Bizottság alelnöke és Közlekedési Biztos

Az EN13044 szabványban és az ILU-Kódban megtestesülő kezdeményezés az iparági önszabályozás kitűnő példája: egy olyan megoldás, amit az Európai Bizottság különösen preferál az olyan esetekben, amelyek fontos biztonsággal kapcsolatos megfontolások teljesülését és a működési hatékonyság egyidejű javulását is eredményezik a jogalkotó beavatkozása nélkül.

Az ISO konténerek közúti, belvízi vagy vasúti szállítási kikötői háttérrel forgalomban jellemző; szárazföldi viszonylatokon inkább könnyen átrakható rakodási egységeket, CEN² szabvány szerinti csereszekrényeket és félpótkocsikat alkalmaznak. Ezek jobban alkalmazkodnak a közúti járművek méreteihez, kisebb tömegűek és könnyebben rakodhatók. Közös műszaki tulajdonságaiknak köszönhetően a legtöbb közúti jármű, tehervagon és átrakóeszköz alkalmas valamennyi rakodási egység-típus kezelésére, továbbítására.

Az európai rakodási egységek és az ISO-konténerek tulajdonosi jelölése egymással kompatibilisen fog fejlődni a következő években.

1 ISO: International Organization for Standardization = Nemzetközi Szabványügyi Szervezet

2 CEN Comité Européen de Normalisation = Európai Szabványügyi Bizottság

Úrszelvény-jelölő kód

A rakodási egységek vasúton történő továbbítása során használt vagonok szinte minden esetben az átlagos vasútvonalak normális úrszelvényét meghaladó méreteket igényelnek, ezért az ilyen vagonok csak a vasúti hálózat olyan szakaszain futhatnak, amelyekben a szükséges nagyobb úrszelvény meglétét mérésrel igazolták. Ezeket a vasútvonalakat úrszelvény-kóddal látják el, ami megmutatja az adott vonalon átlagos intermodális vagonon szállítható rakodási egységek legnagyobb megengedett méreteit.

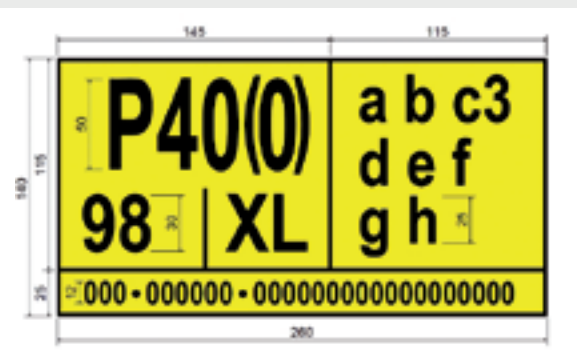
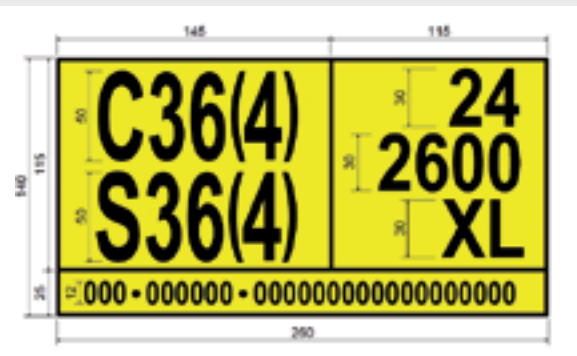
A KF rakodási egységek (csereszekrények, nem-ISO³ konténerok és félpótkocsik) esetében hasonló kodifikációra van szükség: ahhoz hogy az adott rakodási egység alkalmas legyen egy viszonylaton való szállításra a rakodási egység úrszelvény-kódja nem haladhatja meg az útvonalat alkotó vasútvonalak úrszelvényeinek paramétereit. Mivel egyes, alacsonyabb rakfelületű vagon típusok – országról országra különböző – korrekciós értékekkel rendelkezhetnek ezek lehetővé tehetik néhány centiméterrel magasabb rakodási egységek szállítását is.

Az évek során több fontos vasútvonal úrszelvénye (beleértve az úrszelvény szempontjából korlátozott alagutakat) jelentősen javult, miáltal lehetővé tette szinte valamennyi közúton szállított rakodási egység továbbítását.

Engedélyezés és kodifikáció

Az intermodális rakodási egységek vasúti továbbításához engedélyezésük és úrszelvénykóddal való ellátásuk szükséges. Az EN13044 szabvány szerint ezt a kodifikációs eljárást közvetlenül a csereszekrények, illetve félpótkocsik gyártói végzik majd el. A rakodási egységek tervdokumentációját és a kapcsolódó számításokat benyújtják a hatáskörrel rendelkező engedélyezőkhöz (vasúti és KF társaságokhoz, vagy engedélyező intézetekhez), amit követően, ha szükséges, elvégzik a CEN szabványok vagy az UIC előírások szerinti vizsgálatokat, amikkel igazolják a megfelelést. Ezt követően a rakodási egységek kodifikációs táblát kapnak, ami igazolja a vasúti kompatibilitásukat, és tartalmazza a vasúti továbbításhoz szükséges valamennyi adatot: csereszekrények esetében az úrszelvényt, hosszt, szélességet és szilárdsági kategóriát, míg a félpótkocsiknál a gyors és biztonságos rakodáshoz szükséges információkat (teljes magasság, a különféle vasúti kocsik típusok kompatibilitási kódjait).

A gyártónak kell igazolnia a vevők és harmadik felek irányába, hogy a leszállított egységek megfelelnek az engedélyezett paramétereknek.



► Az EN13044 szabvány szerinti új kodifikáció táblák csereszekrényekhez és félpótkocsikhoz (mindkettő tetszés szerint vízszintes és függőleges kivételben)

3 Iaz ISO-konténereket nem szükséges külön kodifikálni, mivel azok megfelelnek a nemzetközileg elismert ISO szabványoknak, ezért külméreteik előre meghatározottak. Mivel a szélességük és magasságuk változatlan, csak hosszparaméterükben (20,30 vagy 40 láb) van különbség, ezért könnyen megkülönböztethetők.

A rakodási egységek tulajdonosainak azonosítása

A mélytengeri szállítás során alkalmazott konténerek hatályos szabványa az ISO 6346, ami meghatározza a "Bureau International de Containers" által kiadott BIC-Kódot. Ez alapján máig mintegy kettőezer BIC tulajdonosi kód került kiadásra, aminek segítségével hatékonyan azonosítható a világszerte használatban lévő 20 milliónnál is több konténer tulajdonosa (hajótulajdonosok, szállítmányozó és lízingscégek).

Szabványos tulajdonosi kódok

A jövőben a rakodási egységeken csak egyetlen, egységes típusú tulajdonosi jelölés lesz: a világviszonylatban használt konténereken a BIC-Kód, míg az európai rakodási egységek esetében az ezzel kompatibilis ILU-Kód, amelyekhez a BIC, illetve az UIRR fogja kiadni a tulajdonosi kulcsot.



Tulajdonosi-kulcs - Regisztrációs szám - Ellenőrző szám ABCA 001234 2

Tulajdonosi kulcs:	A BIC vagy az UIRR által kiadva A negyedik karakter a rakodási egység típusától függ ⁵
Regisztrációs szám:	A tulajdonos szabadon határozhatja meg
Ellenőrző karakter:	Kalkuláció eredménye

A BIC-Kód struktúrája, aminek negyedik betűjele a konténereket jelölő „U”, megközelítőleg 17.000 különféle kódvariációt tesz lehetővé. Ez nem lenne elégséges, ha valamennyi európai rakodási egység tulajdonosa szeretne ilyen kódot kapni.

Ezért az elsősorban Európában használatos rakodási egységek (csereszekrények és félpótkocsik) számára az európai EN13044 szabvány bevezette a kompatibilis ILU⁴-Kódot, aminek adminisztrációját az UIRR (a Közút-vasúti Kombinált Fuvarozás Nemzetközi Szövetsége) végzi.

Az Egyesült Államokban az NMFTA (National Motor Freight Traffic Association) adja ki a teherszállítók és rakodási egységeik azonosítására szolgáló u.n. SCA (Standard Carrier Alpha) kódot. Mivel az SCA-Kóddal jelölt rakodási egységek, túlnyomó többségükben félpótkocsik, amik nem hagyják el az amerikai kontinenst, ezért az európai rakodási egységek megkaphatják a hasonló szerkezetű ILU-Kódot, mivel ezeket kizárólag európai viszonylatokon használják.

Az NMFTA vállalta, hogy nem ad ki „U”, „J” vagy „Z” betűkre végződő tulajdonosi kódot, mivel ezek a világviszonylatban használt BIC-Kód részére kerültek lefoglalásra.

BIC-Kód vagy ILU-Kód?

A kodifikációs költségek, beleértve a sárga kodifikációs táblákét is, az európai rakodási egységek tulajdonosai számára a jövőben el fognak tűnni. Ezzel szemben szükségük lesz a rakodási egységeik azonosításához a tulajdonost jelölő BIC-vagy ILU-Kódra.

A tengerhajózásban résztvevő ISO konténer tulajdonosok, akik már rendelkeznek BIC-Kóddal, az ISO 6346 szabvány alapján valamennyi konténerüket, így a csereszekrényeiket is megjelölhetik vele.

A BIC-Kóddal kompatibilis ILU-Kódot azon cégek részére definiálták, amelyek az európai intermodális szállításban közúton, vasúton, belvízi hajózással, vagy rövid-távú tengeri hajózással továbbított csereszekrények és félpótkocsik tulajdonosai.

Csak azoknak a BIC-Kóddal már rendelkező cégeknek kell ILU-Kódot kérelmezniük, amelyek rendelkeznek félpótkocsikkal is. Amennyiben igénylik, kaphatnak egy „K” betűre végződő ILU-Kódot, aminek első három betűje megegyezhet a BIC-Kódjukkal.

⁴ Intermodal Loading Units (intermodális rakodási egység), rövidítve ILU

⁵ Az ISO 6346 az utolsó helyen „U” betűt ír elő a konténerek esetében, „J”-t a konténerhez erősített eszközökön, és „Z”-t a pótkocsikhoz és alvázakhoz. Az EN 13044 az „A”, „B”, „D”, „E” vagy „K” betűjelek használatát írja elő az Európában használatos rakodási egységeknél.

Indulás és átállási szabályok

Az előre jelzett hatékonyságjavulás különösen az új jelölés bevezetésére vonatkozó átmeneti időszak után válik majd jól érzékelhetővé.



Ennek érdekében a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) tagvasútjai és az UIRR operátorok a következő átállási ütemezésben állapodtak meg:

1. 2011. júliusban az UIRR megkezdi az ILU-Kódok kiadását, míg operációs jelölésként az új kodifikációs táblákat kezdik használni.
2. Három évvel később, 2014. júliustól, csak a BIC- vagy ILU-Kódokkal jelölt rakodási egységek lesznek elfogadhatók.
3. Nyolcéves átmeneti időszak után, 2019. júliustól, valamennyi rakodási egységet az új kodifikációs táblával kell ellátni.

A tulajdonosi kóddal kapcsolatos adminisztráció a különféle országokban található vállalkozások esetében nem egyszerű feladat, mivel egyesek elköltöznek, míg mások megszűnhetnek, stb. és a kód-adatbázist folyamatosan naprakészen kell tartani.

Az UIRR, egyben az ILU-Kód adminisztrátorának, finanszírozását alapvetően a tagjai biztosítják, ami lehetővé teszi, hogy a felszámított díjait a határköltiségei szintjén határozza meg ezzel téve elfogadhatóvá azokat a szállítási szektor résztvevői számára. Az ILU-Kód első regisztrációja 250 euróba, míg a minden második évben esedékes megújítás 100 euróba kerül.

Előnyök mindenkinek

- + Az ILU-Kód lehetővé teszi az elektronikus adatfeldolgozás és a szállítási láncok operatív működésének egyszerűsítését. Az elektronikus adatrögzítés igényeihez alkalmazott kód segít kiküszöbölni az adatrögzítési hibák 95%-át mivel a lehetséges tévedések haladéktalanul észlelhetők köszönhetően az ellenőrző-karakternek. Ennek következtében az adatrögzítési hibák korrekciója és továbbítási költségei jelentősen csökkenthetők.
- + Az EN13044 szabvány elkülöníti a tulajdonosi azonosítást a vasúti operációhoz szükséges kodifikációs jelölésektől. A jövőben a kodifikációt közvetlenül a gyártónak kell elvégeznie. Következésképp a tulajdonos személyében bekövetkező változás esetén az intermodális rakodási egységek fizikai paramétereit és szilárdságát rögzítő sárga kodifikációs táblákat nem kell lecserélni; vagyis átruházáskor nem lesz újabb kodifikáció szükséges.
- + Mostantól kezdve valamennyi csereszekrény és félpótkocsi, még akkor is ha eredetileg közúti szállításra vásárolták őket, alkalmas lesz vasúton történő továbbításra. Ehhez – a konténerekhez hasonlóan – a logisztikai szolgáltatóknak és fuvarozóknak a rakodási egységüket és az azon feltüntetett négy karakterből álló tulajdonosi kódjukat, az ezt követő saját hatszámjegyű sorozatszámukat és az ellenőrző-karaktert kell megadniuk.
- + Amennyiben egy adott rakodási egység tulajdonosi kódja nyilvános⁶ akkor a szállítási láncok bármely résztvevője, illetve érintett harmadik felek, mint például a vámhatóság vagy a katasztrófavédelem, haladéktalanul képes azonosítani annak tulajdonosát. Ez mind határátlépéskor, mind az EU területén belül nagyon hasznos a különféle biztonsági előírások teljesítése érdekében. A kikötőkben és terminálokban zajló kezelés gyorsítható, mivel a konténerek tulajdonosai – közvetlenül a BIC-nél – már ma is hatékonyan azonosíthatók. Ennek lehetőségét a jövőben kiterjesztjük valamennyi intermodális terminálra, ahol az ILU-Kóddal ellátott csereszekrényeket és félpótkocsikat hasonló módon lehet majd ellenőrizni.
- + A nagy karakterekkel jelölt BIC- és ILU-Kód OCR⁷ olvasóval könnyen beazonosítható. A tengeri kikötőkben felszerelt ilyen rendszerekegyszerűen adaptálhatók a kontinentális terminálokra és ezzel hozzájárulhatnak működési hatékonyságuk növeléséhez.

⁶ <http://www.bic-code.org> és 2011. július 1-től a <http://www.ilu-code.eu>

⁷ OCR: Optical Character Recognition - optikai karakterfelismerés

GREGOR ATHENS - Winner Spedition

Végre egy jó hír. Míg általánosságban az árak csak emelkednek, a Winner Speditionnak nem kell majd többé minden egyes rakodási egység után kodifikációs díjat fizetnie, mivel a rakodási egységeink új ILU-Kóddal történő jelölése nyomán lényegesen alacsonyabb díjakat fognak felszámítani. A független számozás lehetővé teszi majd, hogy a Winner Spedition saját belső számozási rendszerét integrálhassa az új kódba.



ALEX BRUSKIN - VAN HOOL (gyártó)

A új, szabványosított kodifikációs táblák felszerelésével a Van Hoolnak növelheti majd az általa gyártott csereszekrények és daruzható félpótkocsik értékét. Ezáltal azonnal alkalmassá válnak valamennyi szállítási módozattal történő továbbításra, függetlenül attól, hogy a vevők egy tisztán közúti szállító, vagy egyben vasúthasználó is.



GIUSEPPE MACCHIA - Terminali Italia

Az ellenőrző-karaktert tartalmazó ILU-Kód bevezetése jelentős munkaóra-megtakarítást tesz majd lehetővé a Terminali Italia által menedzselte hús terminálban, mivel általa az adatrögzítési hibák csökkenthetők, az így megtakarított munkaórák pedig ügyfélszolgálati tevékenységekre fordíthatók.



HANS-JÖRG BERTSCHI - Bertschi Spedition

ISO konténer beszerzésekor a Bertschi haladéktalanul, mind a négy oldalon, ellátja azokat tulajdonosi jelölésével, hogy világszerte használni tudja őket; ideje volt, hogy az európai rakodási egység esetében is hasonló hatékony rendszer bevezetésére kerülhessen sor.



OLIVER SELLNICK - Freight Director UIC⁸

Az egymással összehangolt ISO 6346 és EN 13044 szabványok pozitívan hatnak majd az intermodális rakodási egységek azonosításánál, és így megkönnyítik az európai áruszállítási telematikai rendelet (TAF TSI) nyomán megvalósítandó adatbázis felállítását. A BIC és az UIRR személyében két elismert nemzetközi szervezet adja ki ezeket a tulajdonosi kódokat a szállítási szektor érdekeinek szem előtt tartásával.



COR HOENDERS - Rail Service Center Rotterdam

A zavar időszaka hamarosan véget ér. A Rotterdam Terminalban kezelt konténereket a BIC-Kódjuk alapján regisztrálják, míg a csereszekrényeket a kodifikációs számuk, vagy felületi jelölésük alapján, míg a félpótkocsikat a forgalmi rendszámuk alapján vették nyilvántartásba. Ez számos hibához vezetett és az adatok elektronikus továbbítását megnehezítette.



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

WOLFGANG MÜLLER - DUSS (Németország)

Európa egyik legnagyobb terminálüzemeltetőjeként minden nagyobb terminálunkba beérkező rakodási egységről fényképet készítünk. Ehhez a rakodási egységek automatikus azonosítását lehetővé tevő OCR olvasók beszerzését tervezzük.

**JÉRÔME MINFRAY - Groupe Charles André**

Folyékony áruk nemzetközi szállítására specializálódott speditőrként már ma is rendelkezünk BIC-Kóddal, amit az ISO, illetve az európai szabvány szerinti konténereinken használunk. Megtakarítunk a kodifikációs költségeinkből, ha a gyártótól a jövőben előre kodifikált konténereket kapunk.

JOSEF MIČKA – Mička Transport & Logistics

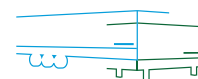
Mostanáig a Deutsche Bahn segítségével kodifikáltattuk a félpótkocsijainkat. Az új rendszerben értékes időt fogunk megtakarítani, ha a rakodási egységeket haladéktalanul és csereszabatosan használatba vehetjük valamennyi közlekedési módozaton.

**MARTIN BURKHARDT - UIRR Director General**

Az ILU-Kódot adminisztráló UIRR 2011. július 1-től vár minden érdeklődőt egyszerűen használható és gyors szolgáltatással a dedikált weboldalon (www.ilu-code.eu). A rakodási egységeket tulajdonló cégek a kívánságuknak megfelelő kódot lefoglalhatják, abban az esetben, ha más még nem igényelte meg. A regisztráció és majd a megújítás díját hitelkártyával is fizethetik. A társaságok elérhetőségi információit pedig többnyelvű weboldalon tesszük hozzáférhetővé.

**Az ILU-Kód adminisztrátora**

INTERNATIONAL UNION OF COMBINED ROAD-RAIL TRANSPORT COMPANIES
UIRR scrl ■ 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**

Az intermodális rakodási egységek azonosítója Európában

► **Igényeljen ILU-Kódot**
2011. július 1-től a
www.ilu-code.eu
weboldal segítségével.