



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному  
транспорту****Группа экспертов по постоянной идентификации  
железнодорожного подвижного состава****Третья сессия**

Женева, 6–7 мая 2021 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Разработка Системы уникальной идентификации  
рельсовых транспортных средств****Уникальные идентификаторы для судов и контейнеров,  
участвующих в морских перевозках: передовая практика****Представлено Железнодорожной рабочей группой\*****I. Введение**

1. Глобальные уникальные идентификаторы распространены в других сегментах транспортного сектора. Так, глобальные системы кодификации и идентификации и прочие системы маркировки грузов все чаще используются в судоходстве. Глубина и охват данного опыта в части организации системы уникальной идентификации, управления ею и отслеживания грузов и судов могут быть потенциально полезны для всей транспортной отрасли в целом. В секторе морских перевозок для грузов широко применяются коды ВИС, а для уникальной идентификации судов в качестве стандартной системы используются номера ИМО.

**II. Контейнеры**

2. Эффективная и широко признанная глобальная система идентификаторов для контейнеров позволяет обеспечивать их трансграничную перевозку и облегчает весь логистический процесс, особенно в том, что касается идентификации конкретных контейнеров и распределения подвижного оборудования между соответствующими транспортно-экспедиторскими компаниями. В сегменте контейнерных перевозок за функционированием глобальной системы уникальных номеров следит Международное бюро контейнерных и интермодальных перевозок (МБК), находящееся в Париже. Код ВИС, который присваивает МБК для использования на контейнерах, в сочетании с набором из 7 цифр, выбираемых оператором/владельцем,

---

\* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от секретариата.



позволяет обеспечить уникальную идентификацию контейнера. Чрезвычайно важно то, что эти коды не повторяются ни в каких прочих реестрах, ни в региональных, ни в операционных, и признаются различными организациями по всему миру, включая:

- Всемирную таможенную организацию;
- Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ);
- Международный союз железных дорог (МСЖД);
- Международную палату судоходства (МПС);
- Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА);
- Международную федерацию международных перевозчиков (ФИДИ).

Эта система используется по всему миру более чем 2400 владельцами/операторами контейнерных перевозок.

3. Уникальный идентификатор представляет собой буквенно-цифровой код, который состоит из 4 латинских букв (код ВИС) и 7 арабских цифр, причем последняя цифра является контрольной. Первые три буквы — это код владельца/оператора, а четвертая буква — идентификатор типа оборудования (в случае контейнеров это буква «U»). При этом МБК не регистрирует 6-значные серийные номера, выбор которых оставлен за владельцем/оператором «при условии что он гарантирует, что каждый номер присваивается лишь один раз».

4. Процедура первоначальной регистрации нового кода ВИС позволяет зарегистрировать вплоть до 1 миллиона контейнеров за единовременную плату в размере 2000 евро. Ежегодное продление сертификата на присвоенный код стоит 475 евро<sup>1</sup>. Владельцы оборудования могут бесплатно зарегистрировать в реестре один служебный адрес. Процедура регистрации может быть осуществлена как путем подачи бумажной заявки в МБК, так и через заполнение онлайн-бланка. После получения соответствующей заявки МБК начинает процедуру регистрации, проверяет наличие необходимых кодов и подтверждает заявителю временную регистрацию. После оплаты пошлины заявителем подтверждается факт официальной регистрации, и на контейнерный парк может быть нанесена соответствующая маркировка.

5. Изменение кода ВИС возможно, но обычно не практикуется. В принципе маркировка не меняется даже при смене владельца, до тех пор пока маркировка с кодом не будет стерта с контейнера либо код маркировки не будет изменен на другой, — должным образом зарегистрированный в МБК и принадлежащий новому владельцу.

### III. Суда

6. В 1987 году Международной морской организацией были введены номера ИМО в рамках системы идентификационных номеров судов ИМО. Изначально их цель состояла в повышении безопасности на море, предотвращении загрязнения и усилении профилактики мошенничества. Начиная с 1996 года они стали обязательными для большинства категорий судов, а также для зарегистрированных судовладельцев и управляющих компаний. Уникальность данного номера — как и в случае с кодом ВИС — является ключевым фактором его глобальной применимости. Номер ИМО того или иного судна не изменяется при смене владельца судна, страны регистрации или названия судна.

7. Структурно номер ИМО состоит из начальной аббревиатуры «ИМО» и следующего за ней семизначного числа. Последняя цифра — это контрольная цифра, используемая для проверки подлинности всего номера ИМО. Работой всей системы управляет компания IHS Maritime — англо-американская компания, которая

<sup>1</sup> <https://www.bic-code.org/bic-codes/bic-code-registration-procedure/>.

занимается оказанием информационных услуг и базируется в Лондоне. Компания IHS определяет и бесплатно присваивает соответствующие номера<sup>2</sup>.

#### IV. Используемые принципы маркировки

8. Код ВИС может располагаться на передней, верхней, левой и правой стенках и на двери грузового контейнера. Это делает код хорошо заметным и облегчает идентификацию даже в сложных погодных условиях и в ходе интермодальных операций. Номера IMO также должны наноситься на корпус или надстройку судна в виде постоянной и хорошо заметной маркировки. На пассажирских судах маркировка наносится на горизонтальной поверхности, видимой сверху. Оознавательный номер судна наносится также в соответствующих местах во внутренних помещениях. В настоящее время многие изготовители получают присвоенные номера IMO и наносят их на этапе строительства судна.

#### V. Заключение

9. В нынешних условиях, характеризующихся цифровизацией производственно-сбытовых цепочек, постоянный идентификатор отдельных транспортных активов — будь то массивные суда или небольшие контейнеры — помогает связывать такие отдельные активы с новыми цифровыми системами отслеживания, что позволяет заинтересованным сторонам обмениваться важной информацией об их местонахождении, состоянии и статусе. Сегодня, благодаря тому, что эти системы приобретают все более цифровой характер, такая подробная информация легко может быть получена владельцами контейнеров, терминалами, таможенными органами, а также соответствующими международными организациями. Например, Реестр кодов ВИС предлагает для использования собственные защищенные приложения, которые обеспечивают бесперебойный поток данных по всей цепочке поставок. Кроме того, эти надежные и в то же время простые системы все чаще включаются в пакет кредитно-финансовой документации ввиду той надежности и функциональности, которую они предоставляют кредиторам и лизингодателям.

10. В настоящее время перевозки носят поистине глобальный характер: поставки критически важных продовольственных и медицинских товаров через огромные расстояния в условиях пандемии коронавирусной инфекции лишь усилили эту тенденцию. Поэтому важное значение имеет изучение передового опыта в рамках всей глобальной цепочки поставок. Практические решения, такие как глобальные системы уникальных идентификаторов (особенно те, которые доступны в цифровом формате), могут быть адаптированы к различным классам активов и отраслям и, таким образом, уменьшить трудоемкость и повысить эффективность ежедневных операций. Очевидно, что применительно к использованию всех ключевых транспортных активов — автомобилей и грузовиков, самолетов, судов и контейнеров — существует общий подход, который требует наличия глобальной системы уникальных идентификаторов и параллельных протоколов маркировки оборудования соответствующими уникальными идентификаторами. Благодаря Люксембургскому протоколу по железнодорожному оборудованию, который впервые позволил создать такую глобальную систему уникальных идентификаторов, железнодорожный транспорт будет соответствовать отраслевой практике, применяемой в других областях транспортного сектора.

---

<sup>2</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/IMO-identification-number-scheme.aspx#:~:text=The%20Number%20consists%20of%20seven,company%20and%20For%20registered%20owner.>