Словарь терминов по управлению цепями поставок

ADAPTABILITÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT-АДАПТИВНОСТЬ ЦЕПИ ПОСТАВОК – способность контрагентов цепи поставок в кооперативной манере выявлять изменения (зачастую непредвиденные) как в окружающей бизнес-среде, так и в самой цепи, и перестраивать свою деятельность в ответ на эти изменения.

TRAITANCE -АУТСОРСИНГ-передача логистических процессов третьей стороне (как одной фирме, так и группе компаний). Суть данной услуги состоит в уменьшении расходов компании, при реализации поставок продукции благодаря привлечению одного или нескольких квалифицированных профессионалов – логистических операторов.

AUTOMATISATION-АВТОМАТИЗАЦИЯ-применение компьютерного программного обеспечения и / или автоматизированных механизмов для повышения эффективности логистических операций. Обычно это относится к операциям внутри склада или центра распределения с более широкими задачами, выполняемыми системами управления цепочками поставок и системами планирования ресурсов предприятия (ERP).

ANALYSE DES COÛTS TOTAUX -АНАЛИЗ ОБЩИХ ЗАТРАТ-системный подход к управлению материальными потоками компании, который позволяет перегруппировать затраты различных видов и тем самым снизить общие затраты на продвижение сырья и товаров от источника возникновения совокупного материального потока до конечного потребителя. При этом все логистические операции на предприятии рассматриваются как единое целое, а все затраты, связанные с ними, оцениваются одновременно для обеспечения планируемого уровня обслуживания потребителей.

ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS INTERNATIONAUX-АСМАП- Ассоциация международных автомобильных

перевозчиков. Объединяет около 1500 автотранспортных компаний, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении.

BENCHMARKING -БЕНЧМАРКИНГ В УЦП – процедура стратегического позиционирования цепи поставок по стандартным метрикам по отношению к конкурентам, среднеотраслевому уровню или лидеру в отрасли. Используется чаще всего для установления стандартов ключевых показателей функционирования цепи поставок системы KPI. Бенчмаркинг - процесс сравнения своей деятельности с лучшими компаниями на рынке и в отрасли с последующей реализацией изменений для достижения и сохранения конкурентоспособности с целью улучшения собственной работы. Анализ включает в себя два процесса: оценивание и сопоставление.

BLOCKCHAIN- БЛОКЧЕЙН- выстроенная по определённым правилам непрерывная последовательная цепочка, либо блок связанных цепочек (block – блок, chain – цепь), где каждый блок всегда содержит информацию о предыдущем блоке, что позволяет отследить всю цепь поставки товара от производителя к потребителю. По сути, общедоступная и неизменяемая учетная «интернет-книга», в которой записано что кому принадлежит.

CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT LEAN -БЕРЕЖЛИВЫЕ ЦЕПИ ПОСТАВОК-Практическая концепция, направленная на постоянную адаптацию процессов цепи поставок с целью реализации потребностей клиентов наиболее эффективным (продуктивным) образом. Основная цель - обеспечить экономически обоснованный уровень логистического сервиса. Согласно этой концепции, все логистические и прочие операции, которые не приносят дополнительного качества, за которое готов платить клиент, должны быть восприняты как «потери» и должны быть устранены.

FLUX D'INFORMATION VERTICAL -ВЕРТИКАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОТОК-поток, который перемещается от высшего уровня логистической системы к низшему.

CANAUX DE DISTRIBUTION VERTICAUX -ВЕРТИКАЛЬНЫЕ КАНАЛЫ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ- каналы, которые включают производителя и одного или нескольких посредников, действующих как единая система.

LOGISTIQUE EXTERNE -ВНЕШНЯЯ ЛОГИСТИКА-логистика, занимающаяся вопросами регулирования потоковых процессов, которые выходят за пределы деятельности, но находятся в сфере влияния субъектов хозяйствования.

FLUX D'INFORMATION EXTERNE -ВНЕШНИЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОТОК- поток, который циркулирует между логистической системой и внешней средой.

OPÉRATIONS LOGISTIQUES EXTERNES -ВНЕШНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ- операции, ориентированные на интеграцию логистической системы с внешней средой (операции в сфере снабжения и сбыта).

FLUX DE MATIÈRE EXTERNE -ВНЕШНИЙ МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК-поток, который протекает во внешней по отношению к данной логистической системой среде.

OPÉRATIONS LOGISTIQUES INTERNES -ВНУТРЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ- операции, которые выполняются внутри логистической системы.

FLUX D'INFORMATION INTERNE -ВНУТРЕННИЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОТОК- поток, который циркулирует внутри логистической системы или ее отдельного элемента.

LOGISTIQUE INTERNE-ВНУТРЕННЯЯ ЛОГИСТИКА-логистика, направленная на координацию и усовершенствование хозяйственной деятельности, связанной с управлением потоковыми процессами в пределах предприятия или корпоративной группы предприятий.

FLUX MATÉRIEL INTERNE -ВНУТРЕННИЙ МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК-поток, который протекает во внутренней относительно данной логистической системы среде.

LOGISTIQUE MILITAIRE -ВОЕННАЯ ЛОГИСТИКА-совокупность средств и способов, необходимых для доставки людей, техники и боеприпасов к месту боевых действий, а также планированию и организации мероприятий по подготовке и осуществлению связанных с этим процессов.

LOGISTIQUE DE RETOUR -ВОЗВРАТНАЯ ЛОГИСТИКА -это процесс планирования, осуществления и контроля эффективности движения потоков сырья, полуфабрикатов, готовой продукции и сопутствующей им информации от точки потребления до точки происхождения с целью уценки или правильной утилизации по причине возврата от покупателей, переполнения складов, устаревания или с целью перераспределения с помощью правил распределительного менеджмента, результатом которого является увеличение срока полезного использования товара.

FLUX MATÉRIEL ENTRANT -ВХОДЯЩИЙ МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК-внешний поток, который поступает в логистическую систему из внешней среды.

POSSIBLE POUR LA PROMESSE -ВОЗМОЖНОЕ ДЛЯ ОБЕЩАНИЯ- Критерий подтверждения клиентского заказа, основанный на понимании того, что необходимый объем продукции может быть произведен/доставлен с учетом имеющегося резерва производственных и логистических мощностей. Применяется в том случае, если не срабатывает критерий «Доступное для обещания».

SYSTÈME DE TRACTION -Принцип работы цепи поставок, при котором запуск производства или закупка продукции осуществлются только тогда, когда возникает необходимость пополнить запасы или когда возникает клиентский спрос. Иными словами, клиентский спрос приводит в действие производственно-логистическую деятельность.

SYSTÈME D'ÉJECTION- ВЫТАЛКИВАЮЩАЯ СИСТЕМА- Принцип работы цепи поставок устроенный таким образом, что производственно-логистическая деятельность приводится в действие производственным планом и необходимостью переработки имеющегося сырья, что не связано

напрямую со специфическими потребностями клиента. То есть предполагается, что в момент окончания производства товара на него будет спрос.

OPÉRATEUR LOGISTIQUE DE PREMIER PLAN -ВЕДУЩИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ОПЕРАТОР (ПРОВАЙДЕР) – компания 3PL-уровня, однако имеющая дополнительные инструменты, обеспечивающие открытость их деятельности и доступ к оптимизационным решениям и моделированию (например, управлению запасами, интегрированному планированию, межорганизационной координации), что позволяет оказывать поддержку принимаемым решениям в цепях поставок клиентов.

SYSTÈME LOGISTIQUE FLEXIBLE -ГИБКАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА-система, в которой доведение материального потока до потребителей осуществляется как по прямым связям, так и при участии посредников.

COMMANDE VOCALE EN STOCK-ГОЛОСОВОЙ ПОДБОР ЗАКАЗА НА СКЛАДЕ-система идентификации товара, позволяющая персоналу склада и системе управления складом (WMS) взаимодействовать между собой с помощью голосовых команд без применения электронных или бумажных документов. Модуль «Голосовое управление складом» (или «Голосовой подбор») эффективно внедрять на складах с широкой номенклатурой товара, на складах с крупногабаритными товарами, при большом объеме ручного сбора заказов, при необходимости сбора заказов обеими руками, при сборе заказов в перчатках.

INTÉGRATION HORIZONTALE -ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ-связь между отдельными комплексами задач в диспозитивных и исполнительных системах посредством горизонтальных информационных потоков.Под логистическим информационный потоком понимается сложившееся или организованное в пределах логистической информационной системы движение информации в определенном направлении при условии, что у этих данных есть общий источник и общий

приемник (например, совокупность сведений, передаваемых из одного звена логистической системы (отдел закупок) - источника в другое (производственный отдел) - адресат).

Поток логистической информации проходит через следующие пять модулей: получение заказов; обработка заказов; транспортировка и грузопереработка (отгрузка); распределение; управление запасами.

FLUX D'INFORMATIONS HORIZONTAL -ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОТОК-поток, который принадлежит одному уровню иерархии логистической системы.

CANAUX DE DISTRIBUTION HORIZONTAUX -ГОРИЗОНТАЛЬНЫЕ КАНАЛЫ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ- традиционные каналы распределения, которые состоят из независимого производителя и одного или нескольких независимых посредников. Каждое звено горизонтального канала – это отдельное предприятие, стремящееся обеспечить себе максимальную выгоду даже в ущерб интересам логистической системы в целом, в таких каналах один из его участников не имеет достаточного контроля над деятельностью остальных членов.

MANUTENTION -ГРУЗОПЕРЕРАБОТКА-совокупность логистических операций (погрузка, разгрузка и т.д.), которым подвергаются грузы. Является одним из показателей работы складов, отражающий общую массу подвергшихся складским операциям грузов; определяется суммированием объемов всех складских операций по разгрузке и погрузке материалов.

ÉTAT DE PRÉPARATION DU BATEAU POUR LE CHARGEMENT - ГОТОВНОСТЬ СУДНА К ПОГРУЗКЕ, ВЫГРУЗКЕ -термин, обозначающий физическую и юридическую готовность судна к производству грузовых операций. Под физической готовностью понимается наличие доступа к судну и его грузовым помещениям, а также пригодность судовых устройств к производству грузовых операций. Юридическая готовность предусматривает отсутствие установленных законом либо правилами препятствий для доступа фрахтователя на судно и выполнения им грузовых работ.

LIMITES DE LA ZONE DE NAVIGATION -ГРАНИЦЫ РАЙОНА ПЛАВАНИЯ -условие тайм-чартера, ограничивающее районы Мирового океана, в которых фрахтователи могут беспрепятственно использовать зафрахтованное судно. Обычно в тайм-чартере не перечисляются ГРАНИЦЫ РАЙОНА ПЛАВАНИЯ, а делается ссылка на правила страховых компаний, подробно перечисляющие все районы Мирового океана с учетом сезонного фактора, посещение которых судном не покрывается условиями страхования. Заход в эти районы возможен при условии особой договоренности со страхователями с оплатой доп. страховой премии. Нарушение ГРАНИЦЫ РАЙОНА ПЛАВАНИЯ лишает судно страховой защиты в период пребывания вне этих границ.

GRAPHIQUE DU FLUX DE MARCHANDISES -ГРАФИК ГРУЗОВОГО ПОТОКА -разновидность картодиаграммы. Показывает на контурной географической карте направление и размер грузового потока на к.-л. территории. Интенсивности потока соответствует ширина полосы, пропорциональная кол-ву перевозимых грузов.

CARGAISON NON DOCUMENTÉE -ГРУЗ БЕЗДОКУМЕНТНЫЙ -груз, обнаруженный на складе или на транспортном средстве, не имеющий перевозочных документов, принадлежность которого установить не удалось. Реализация ГРУЗА БЕЗДОКУМЕНТНОГО осуществляется по ценам, определяемым специальными комиссиями в составе представителей перевозчика; организации, покупающей ГРУЗ БЕЗДОКУМЕНТНЫЙ; местных торговых и фин. органов.

CHARGEMENT COMPLET -ГРУЗ ПОЛНЫЙ -условие чартера, согласно которому фрахтователь обязан предъявить для погрузки столько груза, сколько заказано капитаном в пределах чартерного марджина. Нарушение этого условия и обусловленный им недогруз судна дают судовладельцу право на получение мертвого фрахта за разницу между полным и фактически погруженным грузом. С другой стороны, при отказе

судна от принятия полного груза, заявленного капитаном, фрахтователь вправе требовать от судовладельца возмещения доказанных убытков (расходы по подвозу и отвозу груза от причала, издержки хранения, разница в сумме фрахта по текущему чартеру и по тому, по которому будет отправлена недогруженная часть, и т.п.).

CARGAISONS -ГРУЗЫ ТРАМПОВЫЕ -грузы, традиционно образующиеся в сфере трампового судоходства. К ним в основном относят массовые насыпные и навалочные грузы (уголь, руду, зерно, сахар-сырец, удобрения, лес и другие материалы).

FLEXIBILITÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -ГИБКОСТЬ ЦЕПИ ПОСТАВОК -предполагает возможность цепи поставок удовлетворять индивидуальные требования клиентов, например по следующим параметрам: размер партии поставки; конфигурация конечного изделия; ассортимент каждого заказа; обеспечение особых условий доставки и т.п.

DYNAMISME DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT - ДИНАМИЧНОСТЬ ЦЕПИ ПОСТАВОК – возможность быстрого восстановления после возмущающего воздействия, а также формирование таких параметров функционирования цепи поставок, которые бы максимально отвечали требованиям изменившейся внешней среды.

PORTÉE MOYENNE -ДАЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК СРЕДНЯЯ -один из важнейших показателей работы транспорта, определяемый делением грузооборота в тонно-километрах тарифных на количество перевезенных тонн, а пассажирооборота - на количество перевезенных пассажиров. Расчет делается по каждому виду транспорта как по всем грузам, так и по отдельным их наименованиям. Наибольшая средняя ДАЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК грузов - на морском транспорте, наименьшая — на автомобильном, а пассажирская - соответственно на воздушном и автомобильном транспорте.

DAF, MIS À LA FRONTIÈRE -ДАФ, ПОСТАВЛЕНО НА ГРАНИЦУ -базисные условия поставки, согласно которым продавец поставляет товар на границу перед пунктом таможенного контроля страны, указанной в контракте. Как правило, этому условию отдается предпочтение при поставке товара автотранспортом или по железной дороге.

DDP, LIVRÉ AVEC LE PAIEMENT DU PÉAGE -ДДП, ПОСТАВЛЕНО С ОПЛАТОЙ ПОШЛИНЫ -базисные условия поставки, согласно которым продавец обязан поставить товар в указанное в контракте место назначения и оплатить таможенные пошлины. Страховые риски при доставке товара до места назначения несет продавец.

DÉVIATION -ДЕВИАЦИЯ -отклонение судна от прямого пути следования. Во всех случаях, когда ДЕВИАЦИЯ не вызвана причинами, предусмотренными законом либо соглашением сторон, она рассматривается как нарушение судовладельцем принятых на себя обязательств, за что он несет ответственность перед фрахтователем. Как правило, законодательство различных стран, а также стандартные условия чартеров признают за судном право на ДЕВИАЦИЮ лишь в ограниченных, заранее обусловленных случаях. Обычно это отклонение от курса в целях спасения людей, судов и грузов, уклонения от угрожающей судну опасности, а равно иное разумное отклонение, если оно не вызвано неправильными действиями перевозчика.

PORT EN LOURD -ДЕДВЕЙТ -полная грузоподъемность или макс, подъемная способность судна, определяемая как разница между весовыми водоизмещениями судна с полным грузом и порожнего (то есть масса корпуса со всеми механизмами, оборудованием и устройствами). ДЕДВЕЙТ — это масса перевозимого груза, топлива, провизии, запасов, экипажа и (для морских судов) пресной воды, пассажиров с багажом.

DÉC (QUAI FRANÇAIS)-ДЕК (ФРАНКО-ПРИСТАНЬ) -базисные условия поставки, согласно которым продавец предоставляет товар в распоряжение покупателя на пристани в порту назначения и оплачивает все

расходы и весь риск перевозки товара до этого места, а также расходы по разгрузке товара с судна на пристань.

DÉCLARATION DOUANIÈRE -ДЕКЛАРАЦИЯ ТАМОЖЕННАЯ - заявление, представляемое таможне с описанием груза при его поступлении из-за границы или отправке за границу. ТАМОЖЕННЫЕ ДЕКЛАРАЦИИ подразделяются на грузовые и пассажирские.

DELIVERY ORDER-ДЕЛИВЕРИ-ОРДЕР:

1) документ, играющий роль долевого коносамента и содержащий распоряжение о передаче определенному лицу части груза, доставленного судном по коносаменту. ДЕЛИВЕРИ-ОРДЕР выдается обычно в тех случаях, когда груз, перевезенный по одному коносаменту в адрес одного грузополучателя, подлежит выдаче различным получателям по частям;

2) документ, содержащий распоряжение владельца груза владельцу склада о выдаче определенному лицу части хранящегося у него груза. Право на получение груза возникает у получателя лишь после того, как ДЕЛИВЕРИ-ОРДЕР будет акцептован владельцем склада.

DES, NAVIRE FRANÇAIS-ДЕС, ФРАНКО-СУДНО -базисные условия поставки, согласно которым продавец предоставляет товар в распоряжение покупателя на борту судна в порту назначения и несет все расходы и риски, связанные с доставкой товара в порт назначения. Если судно не может войти в порт назначения в базисные условия поставки, согласно которым продавец предоставляет товар в распоряжение покупателя на борту судна в порту назначения и несет все расходы и риски, связанные с доставкой товара в порт назначения. Если судно не может войти в порт назначения в назначенное время (например, из-за перегруженности порта), продавец обязан оплатить демередж. Покупатель оплачивает все расходы по разгрузке товара.

CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME -ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ - разновидность договора страхования, по которому одна сторона (страховщик) принимает на себя за обусловленное вознаграждение (страховую премию) обязанность возместить убытки др. стороны

(страхователя), происшедшие вследствие предусмотренных ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ опасностей или случайностей (страхового случая), которым подвергается застрахованное судно или груз. Объектом морского страхования может быть всякий связанный с торговым мореплаванием имущественный интерес, в частности судно, груз, фрахт, ожидаемая от груза прибыль, вознаграждение лиц судового экипажа, а также риск, принятый па себя страховщиком. Во всех случаях наличие и содержание ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ могут быть доказаны исключительно документами — полисом и тому подобное.

CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME -ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ -разновидность договора перевозки, определяющая условия перевозки морем грузов. Основное содержание ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ грузов заключается в том, что перевозчик обязуется принять от грузоотправителя груз, доставить его в сохранности в предусмотренное договором место назначения и там сдать грузополучателю, а грузоотправитель обязуется уплатить обусловленную провозную плату (фрахт). ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ грузов может содержать также условия погрузки, перевозки; права, обязанности и пределы ответственности сторон при различных обстоятельствах, которые могут возникнуть в процессе транспортировки, порядок уплаты фрахта и разрешения споров. Во всех случаях наличие ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ должно быть подтверждено документом.

CHEMIN DE FER -ДОРОГА ЖЕЛЕЗНАЯ -

1) структурная административно-территориальная единица железнодорожного транспорта общего пользования. 2) совокупность рельсового пути, сооружений, устройств, машин и оборудования, входящих в комплексное транспортное предприятие, предназначенное для перевозок пассажиров, грузов, багажа и почты. Различают ДОРОГИ ЖЕЛЕЗНЫЕ общего пользования, или магистральные; промышленного транспорта (подъездные или технологические пути промышленных,

торговых предприятий и так далее); городские (трамвай, метрополитен). По ширине колеи различают ширококолейные (в России — 1520 мм, за рубежом - в основном 1435 мм) и узкоколейные (1000 мм, 891 мм и другие); по роду тяги - электрические, дизельные, газотурбинные и паровозные.

ROUTES DES VÉHICULES À MOTEUR -ДОРОГИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ -специально оборудованные пути, приспособленные для движения автотранспорта грузового и пассажирского. ДОРОГИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ подразделяются на дороги общего пользования, ведомственные и частные. ДОРОГИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ общего пользования являются государственной собственностью (федеральной, республиканской, краевой и т.д.). ДОРОГИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ведомственные - дороги, находящиеся, как правило, на балансе предприятий и организаций (подразделяются на подъездные, технологические, патрульные и другие). ДОРОГИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ магистральные - дороги, являющиеся федеральной собственностью и соединяющие Москву со столицами независимых государств, столицами республик в составе России, административными центрами краев и областей. Наименование ДОРОГ АВТОМОБИЛЬ- НЫХ общего пользования включает, как правило, названия конечного и начального населенных пунктов, расположенных на ней. В зависимости от расчетной интенсивности движения ДОРОГИ АВТОМОБИЛЬ НЫЕ подразделяются на категории.

INSPECTION DOUANIÈRE -ДОСМОТР ТАМОЖЕННЫЙ -действия таможенных властей по осмотру трансп. средств, грузов и багажа с целью контроля за выполнением законов о внешней торговле.

LIVRAISON -ДОСТАВКА -процесс перевозки груза в место назначения. Сроки доставки зависят от ряда факторов, в том числе, от разновидности груза, категории скорости, вида отправки. Доставкой также называется транспортировка груза с терминала в месте назначения, с базы оптовой торговли или со склада поставщика в адрес конечного потребителя, организуемая экспедитором, органом МТО или самим потребителем. В этом

случае различают централизованную доставку и выборку продукции потребителем (самовывоз).

RECETTES PROVENANT DES TRANSPORTS -ДОХОДЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ОТ ПЕРЕВОЗОК -сумма средств, полученных за перевозки грузов, пассажиров, багажа, почты, за сдачу в аренду подвижною состава, за оказанный грузоотправителям и пассажирам дополнительные услуги по перевозкам и так далее. Например, на железных дорогах используется ряд показателей, характеризующих доходность грузовых, багажных и пассажирских перевозок как размер дохода, получаемого с единицы перемещения грузов или пассажиров (10 тонно-километров или 10 пассажиро-километров), а также доходность выполнения начальной и конечной операций с грузами (погрузка или разгрузка 1 т груза).

UNITÉ DE STOCKAGE -ЕДИНИЦА ХРАНЕНИЯ-

1) первичная ед. учета запасов, входящих в номенклатуру продукции склада;

2) продукция, хранящаяся в отдельной ячейке стеллажа.

CHARGEMENT DE LA PRODUCTION -ЗАГРУЗКА ПРОИЗВОДСТВА АССОРТИМЕНТНАЯ - включение в производственную программу предприятия заданий по выпуску продукции в развернутом ассортименте согласно спецификации заказчиков или данным о покупательском спросе, что характерно для командной экономики. ЗАГРУЗКА ПРОИЗВОДСТВА АССОРТИМЕНТНАЯ - комплекс планово-экономических расчетов по согласованию и установлению заводам-изготовителям номенклатурных и ассортиментных планов производства, а также по размещению заказов на производство и поставку готовой продукции потребителям.

CHARGEMENT DE L'AVION COMMERCIAL -ЗАГРУЗКА САМОЛЕТА КОММЕРЧЕСКАЯ -масса пассажиров и грузов, принятых на борт самолета в аэропорту. Определяется как сумма массы почты и остальных грузов и условной массы пассажиров, равной произведению

средней массы пассажира и его личных вещей (0,09 т на пассажира) на число пассажиров в самолете.

TÂCHE МОВ -ЗАДАЧА МОВ, ЗАДАЧА «СДЕЛАТЬ ИЛИ КУПИТЬ» - задача, заключающаяся в обоснованном решении вопроса о самостоятельном производстве нужных предприятию комплектующего изделия, детали и др. или закупке их у иного производителя. В широком смысле ЗАДАЧА МОВ — это решение вопроса об использовании собственных транспортных средств или транспорта общего пользования, собственных складов или склада общего пользования и т. п. При решении ЗАДАЧИ МОВ в узком смысле необходимо учитывать ряд факторов «за» (потребность в комплектующем изделии стабильна и достаточно велика; комплектующее изделие может быть изготовлено на имеющемся оборудовании и др.) и «против» (потребность в комплектующем изделии невелика; для его производства нет необходимых мощностей; отсутствие кадров необходимой квалификации и т. д.). В решении ЗАДАЧИ МОВ должны участвовать различные подразделения предприятия, в т. ч. отделы снабжения, конструкторский, технологический, бухгалтерия и др. Делались попытки формализации решения ЗАДАЧИ МОВ; в качестве критерия оптимальности нередко принимается максимум прибыли, однако практические расчеты обычно осложняются тем, что приходится учитывать большое кол-во факторов, значения которых в заданном интервале времени могут с высокой степенью вероятности изменяться (падение спроса, разработка новых технологий и другое), в результате чего решение может оказаться неверным со всеми вытекающими отсюда последствиями. Известными специалистами в области менеджмента высказывались диаметрально противоположные рекомендации: как за максимально вертикальную интеграцию, т. е. производство всех комплектующих изделий собственными силами, так и против нее. Высокая степень вертикальной интеграции снижает зависимость предприятия от колебаний рыночной конъюнктуры, но может привести к росту себестоимости продукции и снижению ее качества, вместе с тем закупка

большей части комплектующих изделий на стороне означает переход к так называемой отверточной технологии (screw technology), ставит фирму в чрезмерно сильную зависимость от колебаний конъюнктуры, приводит к потере имиджа.

LE DÉFI DU VOYAGEUR DE COMMERCE -ЗАДАЧА О КОММИВОЯЖЕРЕ -вид задачи программирования, состоит в отыскании наилучшего маршрута для коммивояжера, который должен объехать все порученные ему города и вернуться назад за кратчайший срок или с наименьшими затратами на проезд. На языке графов теории ЗАДАЧА О КОММИВОЯЖЕРЕ формулируется как поиск такого пути, связывающего два или более узла, который минимизирует (или максимизирует) некоторый критерий оптимальности. На допустимые пути могут быть наложены ограничения: например, запрет возвращения к уже пройденному узлу. Алгоритмы, позволяющие решать ЗАДАЧИ О КОММИВОЯЖЕРЕ, используются для выбора оптимальным маршрутов автотранспорта, при кольцевой доставке продукции потребителям.

LE DÉFI DU CHEMIN LE PLUS COURT -ЗАДАЧА О КРАТЧАЙШЕМ ПУТИ -задача о нахождении на ориентированном графе пути наименьшей длины между двумя заданными его вершинами. Длиной пути такого графа называется сумма длин дуг, составляющих этот путь. ЗАДАЧА О КРАТЧАЙШЕМ ПУТИ возникает чаще всего при решении транспортной задач, дискретных задач программирования и других. В задачах сетевых методов планирования и управления алгоритмы решения ЗАДАЧА О КРАТЧАЙШЕМ ПУТИ используют для нахождения критического пути. Известно несколько эффективных методов ее решения. Так, для анализа транспортных сетей применяют алгоритм, основанный на методе последовательного анализа вариантов.

LE PROBLÈME DES TRANSPORTS AVEC DES POINTS INTERMÉDIAIRES -ЗАДАЧА О ПЕРЕВОЗКАХ С ПРОМЕЖУТОЧНЫМИ ПУНКТАМИ -обобщенная транспортная задача, когда для каждого пункта

потребления составляется уравнение материального баланса. ЗАДАЧА О ПЕРЕВОЗКАХ С ПРОМЕЖУТОЧНЫМИ ПУНКТАМИ можно представить в сетевом виде (см. Сетевые методы планирования и управления). Она является прикладной задачей программирования линейного. Для ее решения применяются симплекс-метод, методы графов теории. ЗАДАЧА О ПЕРЕВОЗКАХ С ПРОМЕЖУТОЧНЫМИ ПУНКТАМИ применяется при решении задач транспортировки грузов через промежуточные базы либо транспортировки сырья с промежуточной переработкой, например, заготовка металлолома у поставщиков, перевозка, переработка его на пунктах промежуточной обработки (прессование и вывоз потребителям — металлургическим заводам).

LE DÉFI DE LA DISTRIBUTION DES FOURNITURES -ЗАДАЧА О РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПОСТАВОК -задача оперативного оптимального управления в системах, связанных с накоплением запасов на складах и их расходованием. Предполагается, что на складах системы создается запас однородного товара. Товар периодически заказывается у изготовителей централизованно и одновременно для всех складов системы. Заказанное кол-во товаров предполагается известным. Заказ может выполняться с задержкой во времени. Наличие товара на каждом складе в момент выполнения заказа также известно. Требуется решить, как распределить определенное кол-во товара между складами после выполнения заказа. Предполагается, что в течение определенного времени до реализации следующего заказа склады товар не получают. Заказ должен быть распределен между складами так, чтобы минимизировалась сумма издержек трансп. и ожидаемых штрафов, обусловленных неудовлетворением спроса. ЗАДАЧА О РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПОСТАВОК является задачей математического программирования, ее решают при оперативном управлении на транспорте, в сфере материально-технического обеспечения, в различных логистических системах.

LA DÉTENTION D'UN NAVIRE OU DE LA CARGAISON - ЗАДЕРЖАНИЕ СУДНА ИЛИ ГРУЗА -один из способов обеспечения

требований имущественного характера к судовладельцу или грузовладельцу. В портах судно или груз могут быть задержаны начальником порта по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасании, столкновении судов или ином причинении вреда, а также по требованиям порта, вытекающим из повреждений портовых сооружений, иного находящегося в порту имущества и средств навигационной обстановки, впредь до предоставления судовладельцем достаточного обеспечения (банковской гарантии, гарантийного письма, внесения соответствующих денежных сумм в депозит). Распоряжение начальника порта о ЗАДЕРЖАНИИ СУДНА ИЛИ ГРУЗА действительно в течение трех суток, после чего они подлежат немедленному освобождению, если в течение указанного срока не состоится постановление суда или председателя Морской арбитражной комиссии о наложении на судно или груз ареста. Лица, по требованию которых состоялось задержание, несут ответственность за убытки, причиненные необоснованным ЗАДЕРЖАНИЕМ СУДНА ИЛИ ГРУЗА.

HYPOTHÈQUE DOUANIÈRE -ЗАКЛАДНАЯ ТАМОЖЕННАЯ - документ, подтверждающий принятие под залог грузов до оплаты грузовладельцем таможенной пошлины.

WAGONS OCCUPÉS -ЗАНЯТО ВАГОНОВ -показатель, отражающий общее кол-во вагонов, которые в отчетном периоде сменили порожнее состояние на груженое. Включает количество груженых вагонов и вагонов, занятых при прочих грузовых операциях, не учитываемых в погрузке (сортировка мелких отправок и контейнеров, перегрузка грузов, вызванная неисправностью вагонов, и т. д.).

STOCKS DANS LES CANAUX DE CIRCULATION -ЗАПАСЫ В КАНАЛАХ СФЕРЫ ОБРАЩЕНИЯ -запасы на пути следования от поставщика к потребителю; на складах готовой продукции предприятий-изготовителей, на предприятиях (объединениях) оптовой, мелкооптовой и розничной торговли, в заготовительных организациях и запасы в пути.

Точный учет всех запасов в каналах обращения необходим для выявления имеющихся ресурсов материальных, организации бесперебойного обеспечения ими потребителей, рационализации их использования и ускорения процесса товарного обращения. Для выявления ЗАПАСОВ В КАНАЛАХ СФЕРЫ ОБРАЩЕНИЯ проводится перепись материальных ресурсов и осуществляется текущий учет.

STOCKS EN TRANSIT -ЗАПАСЫ В ПУТИ -запасы продукции производственно-технического назначения, на момент учета находящиеся в процессе транспортировки, территориального перемещения от поставщиков к потребителям или на предприятии оптовой торговли (трансп. запасы). Факторами, определяющими размер ЗАПАСОВ В ПУТИ, являются время транспортировки, расстояние, на которое перевозятся грузы, рациональность установленных хозяйственны связей между поставщиками и потребителями, коэффициент звенности товародвижения в процессе обращения, отраслевая и региональная специализация и другое. Время пребывания ЗАПАСОВ В ПУТИ, т. е. время транспортировки, определяется с момента погрузки на транспорт до прибытия грузов к месту назначения; оно регламентируется утвержденными для различных видов транспорта нормативами сроков доставки грузов (в днях). Сокращение времени транспортировки — важный резерв ускорения процессов товарного обращения.

COÛTS DE CONSTITUTION ET DE STOCKAGE DES STOCKS - ЗАТРАТЫ НА ФОРМИРОВАНИЕ И ХРАНЕНИЕ ЗАПАСОВ -разновидность издержек логистических; расходы торгового предприятия, промышленного предприятия и т. д., связанные с отвлечением оборотных средств в запасы сырья, материалов и другого. Часть ЗАТРАТ НА ФОРМИРОВАНИЕ И ХРАНЕНИЕ ЗАПАСОВ носит условно-постоянный характер, часть — переменный.

FRAIS D & APOS; IMPORTATION -ЗАТРАТЫ ПО ЗАВОЗУ ТОВАРОВ -часть транспортных издержек и фактической себестоимости продукции. Включают оплату тарифов и сборов транспортных организаций

при завозе товаров на предприятия (объединения) оптовой торговли. Тарифы рассчитываются как произведение средней тарифной ставки на 1 т груза данного класса (при установленном среднем расстоянии) на массу груза. ЗАТРАТЫ ПО ЗАВОЗУ ТОВАРОВ включают также сборы транспортных организаций за выполнение погрузочно-разгрузочных работ, за подачу и уборку вагонов, транспортно-экспедиторское обслуживание и другие услуги, а также затраты на содержание собственного транспорта. В конце отчетного месяца расходы по завозу на остаток нереализованной продукции исчисляются исходя из среднего процента этих затрат за данный месяц с учетом переходящего остатка на начало этого месяца.

FRAIS D'EXPÉDITION -ЗАТРАТЫ ПО ОТПРАВКЕ ТОВАРОВ -часть издержек транспортные включают расходы по оплате тарифов при отправке товаров потребителям (издержки трансп. относятся на поставщика или на потребителя в соответствии с прейскурантом на продукцию или иными обязательными для сторон правилами), а при их отсутствии — в соответствии с договором. Включают расходы по оборудованию вагонов, по переадресовке грузов; сборы транспортных организаций; расходы по оплате счетов сторонних организаций; по оплате погрузочно-разгрузочных работ и услуг при отправке товаров от предприятий (объединений) оптовой торговли продукции производственно-технического назначения.

DEMANDE D'AFFRÈTEMENT -ЗАЯВКА НА ФРАХТОВАНИЕ - документ, в котором поставщик просит перевозчика зарезервировать место для определенной отправки и указывает желательное средство транспорта, время погрузки и другое.

COÛTS LOGISTIQUES -ИЗДЕРЖКИ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ -затраты на выполнение логистических операций. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИЗДЕРЖ-КИ включают в себя издержки обращения и часть издержек производства. Основными составляющими ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИЗДЕРЖЕК являются транспортно-заготовительные расходы и затраты на формирование и хранение запасов. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИЗДЕРЖКИ могут составлять от

нескольких процентов (машиностроение) до нескольких десятков процентов (сельское хозяйство, добывающая промышленность) от суммы продаж. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИЗДЕРЖКИ в масштабе отдельно взятой фирмы могут исчисляться в процентах от суммы продаж, в денежном выражении в расчете на единицу массы сырья, материалов, готовой продукции, в процентах от стоимости чистой продукции; в общенациональном масштабе - в процентах от ВНП.

PLANIFICATION INTÉGRÉE DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -ИНТЕГРИРОВАННОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ В ЦЕПИ ПОСТАВОК-Комплекс взаимосвязанных процессов, обеспечивающих планирование на всех уровнях и горизонтах по всем звеньям цепи поставок. Цель интегрированного планирования - повышение качества и исполнимости планов различных подразделений и звеньев цепи поставок, а также обеспечение заданного уровня маржинальности принимаемых решений.

FRAIS DE TRANSPORT -ИЗДЕРЖКИ ТРАНСПОРТНЫЕ -часть транспортно-заготовительных расходов; затраты на транспортировку продукции от мест производства до непосредственных потребителей, выполняемую как транспортом общего пользования, так и собственным транспортом. ИЗДЕРЖКИ ТРАНСПОРТНЫЕ являются дополнительными издержками, связанными с продолжением процесса производства в сфере обращения. ИЗДЕРЖКИ ТРАНСПОРТНЫЕ включают оплату транспортных тарифов и различных сборов транспортных организаций, затраты на содержание собственного транспорта, стоимость погрузочно-разгрузочных работ, экспедирования грузов, разницу между фактическими затратами по оплате тарифов трансп. и суммой, возмещаемой поставщиками снабженческо-сбытовым организациям (исходя из средних расстояний перевозок).

FRAIS DE STOCKAGE -ИЗДЕРЖКИ ХРАНЕНИЯ -разновидность издержек обращения и издержек логистических; затраты, связанные с обеспечением сохранности продукции. ИЗДЕРЖКИ ХРАНЕНИЯ являются доп. издержками, вызванными продолжением процесса производства в сфере обращения, т.е. носят производительный характер. Однако производительными ИЗДЕРЖКИ ХРАНЕНИЯ будут только при хранении нормативного объема запасов продукции, необходимого для обеспечения непрерывности производства. В ИЗДЕРЖКИ ХРАНЕНИЯ входят затраты по содержанию складов, зарплата складского персонала, недостача продукции в пределах норм естественной убыли, административно-управленческие и другие расходы. Важнейшими направлениями сокращения ИЗДЕРЖЕК ХРАНЕНИЯ являются: механизация складских операций, ускорение товарооборачиваемости, сокращение доли ручного труда, обеспечение сохранности материалов и др.

INDICE TARIFAIRE - ИНДЕКС ТАРИФНЫЙ- индекс, характеризующий изменение уровня тарифов на перевозки определенной совокупности грузов. Определяют, как отношение величины доходов транспортного предприятия от перевозок текущего периода к величине, которую могло бы получить транспортное предприятие за эти же перевозки при условии сохранения тарифов на уровне базисного периода.

INSTITUT NATIONAL DE GESTION DES MARCHÉS PUBLICS - ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ ЗАКУПКАМИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ НУЖД НАЦИОНАЛЬНЫЙ -основан в 1944 г., 2000 коллективных членов (агентств и фирм в США и Канаде, осуществляющих закупки товаров для государственных нужд). Задачи Института - содействие подготовке и сертификации специалистов в области закупок для гос. нужд, участие в подготовке законодательных актов по соответствующим вопросам, совершенствование организационно-экономических основ закупочной деятельности по государственным заказам. Периодические издания: «NIGP

Technical Bulletin» и др. Штаб-квартира Института в г. Рестоне, шт. Виргиния (США).

INTENSITÉ DU TRAVAIL DE FRET -ИНТЕНСИВНОСТЬ ГРУЗОВЫХ РАБОТ -показатель, характеризующий скорость обработки транспортных судов в портах. Различают чистую (техническую) и валовую интенсивность. Чистую интенсивность в тоннах на судно в сутки определяют, как отношение удвоенного количества перевезенного груза (каждая тонна в порту перерабатывается дважды: при выгрузке и погрузке) к судо-суткам стоянки судов в портах под грузовыми операциями. Валовую интенсивность в тоннах на судно в сутки определяют, как отношение удвоенного кол-ва перевезенного груза ко всем судо-суткам стоянки судов в портах.

INTERVALLE DE CONGÉ -ИНТЕРВАЛ ОТПУСКА -время между очередными отпусками материалов в производство со склада предприятия; выдачи со склада готовой продукции поставщика транспортной организации или непосредственным потребителям (в последнем случае называется интервалом отгрузки) и т. д.

INTERVALLE DE LIVRAISON -ИНТЕРВАЛ ПОСТАВКИ -время между двумя следующими друг за другом поставками. ИНТЕРВАЛ ПОСТАВКИ зависит от интервала отпуска, нормы транзитной, наличия складских мощностей у грузополучателя и других факторов. Понятие ИНТЕРВАЛ ПОСТАВКИ используется, напр., при планировании норм запасов.

INTÉRÊT D'ASSURANCE -ИНТЕРЕС СТРАХОВОЙ -имущество, которое страхователь имеет в виду сохранить (например, судно, груз) или приобрести (например, фрахт или прибыль от продажи груза в месте назначения), либо имущественная обязанность, которой он хотел бы избежать (например, ответственность судовладельца за несохранную перевозку груза) с помощью страхования.

INTERFACE -ИНТЕРФЕЙС -совокупность средств и правил, обеспечивающих взаимодействие устройств информационной системы и/или

программ; граница раздела двух систем, устройств или программ. В логистике понятие ИНТЕРФЕЙСА используется, в частности, при описании характеристик взаимосвязи логистических систем, координации логистических операций как внутри отдельно взятой логистической системы, так и в различных логистических системах на уровне и материального потока, и информационного потока. Делаются попытки разработать теоретические основы ИНТЕРФЕЙСА логистических систем, и уже получены практические результаты. Примером успешной реализации ИНТЕРФЕЙСА логистических систем является интегрированная информационная система, обслуживающая логистический канал (Integrated Supply Chain Information System, ISCIS). В этой системе теоретически время доставки сообщений из любой точки земного шара в другу. ограничивается только продолжительностью процесса переформатирования данных, временем ожидания начала обслуживания, а обработка сообщений производится не в пакетном, а в онлайновом режиме, что существенно важно для поставщиков и потребителей, работающих по Канбан системе, Системе «Точно в срок» и др.

INTÉGRATION DE L'INFORMATION DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -ИНФОРМАЦИОННАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В ЦЕПИ ПОСТАВОК- интеграция информационных потоков и коммуникационное обеспечение цепей поставок товаров/услуг, осуществляемая объединением информационных ресурсов контрагентов цепи на основе клиент-серверных, открытых технологий и технологий унифицированных сообщений и представления данных. Информационная интеграция необходима для построения единого информационного пространства цепи поставок, которое позволяет обеспечить требуемую в современных условиях скорость, полноту и точность получения сведений, нужных для успешного функционирования цепи поставок.

CANAL LOGISTIQUE -КАНАЛ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ, КАНАЛ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ, КАНАЛ СБЫТА, КАНАЛ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ -

частично упорядоченное множество, состоящее из потребителя, поставщика, посредников, перевозчиков, страховщиков и других лиц, участвующих в товародвижении. Участники КАНАЛА ЛОГИСТИЧЕСКОГО могут быть классифицированы на первичных (изготовители товаров, дистрибьюторы, дилеры и другие) и вторичных (перевозчики, экспедиторы и т. д.). Вторичные участники КАНАЛА ЛОГИСТИЧЕСКОГО могут не иметь права собственности на товары (грузы), находящиеся в их оперативном управлении. Рассматриваемая классификация является нечеткой, поскольку, напр., перевозчик по закону имеет залоговое право на грузы. КАНАЛ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ характеризуется количеством эшелонов (уровней), которое в зарубежной специальной литературе называется длиной канала. В условиях рыночной экономики потребитель имеет возможность самостоятельно выбирать участников канала, которые по совокупности каких-либо критериев наиболее соответствуют его требованиям. После того как выбор завершен, КАНАЛ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ превращается в логистическую цепь. Следует отметить, что как за рубежом, так и в России некоторые авторы не проводят различия между КАНАЛОМ ЛОГИСТИЧЕСКИМ и логистической цепью и используют оба эти термина и их синонимический ряд в одном и том же значении.

КАНЦЕЛЛИНГ- КАНЦЕЛЛИНГ -предусмотренный чартером конечный срок, к которому судно должно прибыть в порт отправления и во всех отношениях быть готовым к погрузке. Фрахтователь вправе отказаться от приемки судна под погрузку и канцеллировать, т. е. расторгнуть чартер, если оно не прибыло к дате КАНЦЕЛЛИНГА.

CARTE TECHNOLOGIQUE -КАРТА ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ -форма технологической документации, в которой расписан технологический процесс грузопереработки на складе, указан перечень основных операций. Устанавливает порядок, условия и требования к их выполнению, содержит данные о составе оборудования и приспособлений, необходимых в процессе выполнения работ, составе бригады и расстановке рабочей силы. В КАРТЕ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ указывают последовательность и основные условия выполнения операций при выгрузке материалов, их приемке по количеству и качеству, способы пакетирования и укладки на поддоны, в штабеля, на стеллажи, а также режим хранения и контроль за сохранностью продукции, порядок ее отпуска, упаковки и маркировки.

FICHE D'INVENTAIRE DES MATIÈRES -КАРТОЧКА СКЛАДСКОГО УЧЕТА МАТЕРИАЛОВ -форма первичной документации для предприятий и организаций, применяемая для учета движения материалов на складе. Открывается бухгалтерией на каждое наименование материала при инвентаризации на основании актов-описей инвентаризации или при поступлении товара, на который еще отсутствует номенклатурный номер, и передается зав. складом под расписку. Допускается открытие карточек зав. складом, учетчиками, товароведами, но они должны подтверждаться подписями бухгалтера.

PERSONNALISATION -КАСТОМИЗАЦИЯ -придание продукции свойств и параметров в соответствии с заказом конкретного потребителя. Например, в промышленности КАСТОМИЗАЦИЯ представляет набор технологических и логистических операций, позволяющий сочетать принципы производства массового и производства единичного. КАСТОМИЗАЦИЯ заключается в комплектации продукции массового производства (например, легкового автомобиля) отдельными элементами, комплектующими изделиями (например, сиденьями с обивкой из кожи определенного цвета) или дополнительными принадлежностями (например, аудиосистемой определенной марки) по заказу конкретного покупателя.

CATÉGORIE DE VITESSE -КАТЕГОРИЯ СКОРОСТИ -режим перемещения грузов. Определяется теми особенностями грузов, которые устанавливают темп перевозки (различная ценность, подверженность порче и другие признаки). Различают большую, грузовую и пассажирскую КАТЕГОРИИ СКОРОСТИ. КАТЕГОРИЯ СКОРОСТИ - один из признаков, по которому группируют перевозки грузов. Например,

ускоренное продвижение на железных дорогах грузов, принятых к перевозке большой скоростью, достигается организацией ускоренных грузовых поездов; пассажирской - внеочередной постановкой вагонов с грузами в пассажирские поезда. Средняя скорость продвижения грузов, перевозимых с большой скоростью, на 18-25 % больше, чем перевозимых грузовой скоростью. Если перевозка какого-либо груза допускается только определенной скоростью, то грузоотправитель обязан сделать об этом отметку в перевозочном документе.

QUALITÉS OPÉRATIONNELLES DU NAVIRE -КАЧЕСТВА СУДНА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ -технические качества судна, характеризующие его грузоподъемность, грузовместимость, дальность плавания, радиус действия, автономность, тягу и т. д.

COMITÉ EUROPÉEN DE LIAISON DES TRANSITAIRES DE L'UE - КОМИТЕТ СВЯЗИ ЭКСПЕДИТОРОВ ЕС ЕВРОПЕЙСКИЙ -основан в 1958 году. 16 коллективных членов в 10 странах Европы и 5 членов-наблюдателей. Цель КОМИТЕТА - информационное обслуживание своих членов по вопросам политики стран ЕС в области транспорта, тарифов и т. п. КОМИТЕТ работает в тесном взаимодействии с ФИАТА. Штаб-квартира КОМИТЕТА в Брюсселе (Бельгия).

COMPLEXITÉ DE LA LIVRAISON -КОМПЛЕКСНОСТЬ ПОСТАВКИ -своевременная поставка всех требуемых для выполнения производственной программы ресурсов материальных (в комплексе) независимо от форм поставки в соответствии с требованиями стандартов, технических условий или прейскурантов. Если КОМПЛЕКСНОСТЬ ПОСТАВКИ не определена стандартами, техническими условиями или прейскурантом, она в необходимых случаях может определяться в договоре поставки.

LIVRAISON COMPLÈTE -КОМПЛЕКТНОСТЬ ПОСТАВКИ -поставка оборудования, приборов и других изделий в комплекте, ассортиментный и количественный набор которых обеспечивает возможность их совместного

использования. КОМПЛЕКТНОСТЬ ПОСТАВКИ предусматривается в договоре поставки. Если КОМПЛЕКТНОСТЬ ПОСТАВКИ определена обязательными для сторон правилами, то она предусматривается в договоре в соответствии с этими правилами.

CONNAISSEMENT TRAVERSANT -КОНОСАМЕНТ СКВОЗНОЙ - коносамент, по которому груз принимается к перевозке до порта назначения с перевалкой в промежуточном порту на другое судно. Такая перевозка обычно осуществляется перевозчиком, обслуживающим ряд пересекающихся между собой регулярных линий, а также по договоренности нескольких перевозчиков о совместной перевозке грузов по КОНОСАМЕНТУ СКВОЗНОМУ.

При перевозках по КОНОСАМЕНТУ СКВОЗНОМУ ответственность за груз несет перевозчик, выдавший коносамент. Однако он может договориться с другими перевозчиками о том, что каждый из них отвечает за свой участок пути. В этом случае первый перевозчик обязан обеспечить грузополучателя всеми документами, необходимыми для предъявления претензии надлежащему ответчику.

CONNAISSEMENT PROPRE -КОНОСАМЕНТ ЧИСТЫЙ -коносамент, не содержащий каких-либо оговорок перевозчика относительно качества принятого к перевозке груза и/или его тары. Необходимость предъявления КОНОСАМЕНТА ЧИСТОГО является обычным условием контракта запродажи. В коммерческой практике иногда используется термин противоположного значения — «грязный» коносамент (dirty bill of lading; foul bill of lading), т. е. коносамент с оговорками относительно качества и/или упаковки груза.

CONTENEUR-КОНТЕЙНЕР -предмет транспортного оборудования:

-имеющий постоянный характер и поэтому достаточно прочный, чтобы быть пригодным для многократного использования;

-специальные конструкции, позволяющей осуществлять удобную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной разгрузки;

-снабженный приспособлениями, обеспечивающими его быструю перегрузку, в частности передачу с одного вида транспорта на другой;

-изготовленный таким образом, что его можно легко разгружать и загружать.

CONTRÔLE DES APPROVISIONNEMENTS -КОНТРОЛЬ ПОСТАВОК -отслеживание поставки, начиная с подтверждения поставщиком получения заказа, согласования условий поставки и кончая проверкой своевременности отгрузки и доставки заказанной продукции. В ходе КОНТРОЛЯ ПОСТАВОК проверяются соблюдение поставщиком своих договорных обязательств по ассортименту, количеству и качеству продукции и т. д., перевозчиком — соблюдение сроков доставки, отсутствие повреждений и недостач и т. п. В случае появления отклонения от нормального хода процесса поставки соответствующая служба предприятия-заказчика принимает оперативные меры по розыску засланных грузов, ускорению доставки, оформлению претензий к виновным. Недопоставки, срывы поставок, нарушения сроков доставки и другие нарушения могут быть компенсированы различными видами страхования. Важную роль в КОНТРОЛЕ ПОСТАВОК играют современная вычислительная техника и средства связи, позволяющие с высокой точностью и оперативностью обеспечивать заинтересованные предприятия необходимой информацией.

CORRESPONDANCE DE FRET -КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК - транспортная связь перевозимых грузов между пунктами или территориальными подразделениями. Характеризует грузовой поток между отдельными р-нами (межрайонный) страны и подразделениями транспорта. КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК между станциями называется постанционной, между портами — межпортовой, между дорогами — междудорожной и т. д. Территориальные связи

представляются в виде шахматной (косой) таблицы, в подлежащем и сказуемом которой перечисляются корреспондирующие объекты, расположенные в одном и том же порядке (например, в подлежащем эти объекты выступают как единицы отправления, а в сказуемом — как единицы назначения груза). На основании данных таблицы определяют соотношение между отправлением и прибытием грузов, а также вывозом и ввозом по отдельным корреспондирующим единицам и по совокупности их в целом (в тоннах, тонно-километрах).

COEFFICIENT DE LIAISON -КОЭФФИЦИЕНТ ЗВЕННОСТИ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ -среднее число торговых звеньев, которые проходит товарная масса при движении от производителя к конечному потребителю товаров. КОЭФФИЦИЕНТ ЗВЕННОСТИ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ показывает, сколько раз товар был продан в сфере обращения, и рассчитывается как отношение валового товарооборота торгового предприятия или торговой системы ($О_в$) к чистому товарообороту ($О_ч$) за определенный период. На величину КОЭФФИЦИЕНТА ЗВЕННОСТИ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ может влиять изменение суммы запасов товарных как в оптовом ($ДЗ_{опт}$), так и в розничном ($ЛЗ_{розн}$) звеньях. Изменение запасов в оптовом звене учитывается только в валовом товарообороте, а в розничном звене - как в валовом, так и в чистом товарообороте. Товарооборот следует уменьшить на сумму уменьшения запасов, а на сумму увеличения – увеличивать. КОЭФФИЦИЕНТ ЗВЕННОСТИ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ влияет на эффективность организационной структуры оптового товарооборота. Уменьшению КОЭФФИЦИЕНТА ЗВЕННОСТИ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ способствуют прямые связи между производством и торговыми предприятиями.

Различают торгово-организационный КОЭФФИЦИЕНТ ЗВЕННОСТИ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ и складской. Складской КОЭФФИЦИЕНТ ЗВЕННОСТИ ТОВАРОДВИЖЕНИЯ отражает количество перевалочных пунктов (база, склад, магазин), которые проходит товар до конечного потребителя.

TAUX D'UTILISATION DU KILOMÉTRAGE -КОЭФФИЦИЕНТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОБЕГА -показатель, характеризующий удельный вес производительного (с грузом) пробега автомобиля в его общем пробеге. На КОЭФФИЦИЕНТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОБЕГА влияют состав клиентуры и территориальное размещение пунктов погрузки и разгрузки, структура парка подвижного состава по специализации, характер грузовых потоков (односторонний, двусторонний) и т. п.

TAUX D & APOS; ACTIVITÉ DES TRANSPORTS LOCAUX - КОЭФФИЦИЕНТ МЕСТНОЙ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА - показатель, характеризующий количество грузовых операций за время оборота вагона. Определяется как отношение суммы погрузки и выгрузки в физических вагонах к работе железной дороги (отделения, сети, станции). КОЭФФИЦИЕНТ МЕСТНОЙ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА может колебаться от 2 по сети до 0 для транзитных участков (для железных дорог, как правило, больше 1).

COEFFICIENT DE SURCHARGE -КОЭФФИЦИЕНТ ПЕРЕГРУЗКИ - среднее кол-во операций, произведенное с каждой физической тонной груза в процессе выполнения перегрузочных работ. КОЭФФИЦИЕНТ ПЕРЕГРУЗКИ исчисляется «путем деления суммы тонно-операций (законченное перемещение 1 т груза с транспорта на транспорт, с транспорта на склад и т. д.) на кол-во физических тонн. КОЭФФИЦИЕНТ ПЕРЕГРУЗКИ - качественный показатель перегрузочных работ, и чем он меньше, тем рациональнее организованы эти работы.

TAUX DE KILOMÉTRAGE À VIDE -КОЭФФИЦИЕНТ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА -характеризует величину порожнего пробега и зависит от особенностей работы и использования транспортных средств, их специализации, а также размещения пунктов производства и потребления, сырьевых источников и пунктов переработки продукции и др. На железнодорожном. транспорте этот показатель исчисляется только для грузовых вагонов как в целом, так и по родам вагонов отношением

порожнего пробега к общему и отдельно к груженому пробегу. На автомобильном транспорте определяется как отношение величины пробега автомобиля без груза (пробега автобуса без пассажиров или пробега такси неоплаченного) к величине общего пробега автомобилей (автобусов или такси). На морском транспорте - балластные пробеги (переходы), которые морские трансп. суда проходят без груза. Для флота (группы судов) определяется делением тоннаже-миль балластного пробега на тоннаже-мили общего пробега; для отдельного судна - делением балластного пробега на общий пробег судна.

FACTEUR DE SYNCHRONICITÉ DES LIVRAISONS - КОЭФФИЦИЕНТ СИНХРОННОСТИ ПОСТАВОК -показатель, отражающий степень одновременности поступления к потребителю сырья, материалов, комплектующих изделий и др. от поставщиков на протяжении заданного временного интервала и требующихся потребителю для выполнения производственной программы. КОЭФФИЦИЕНТ СИНХРОННОСТИ ПОСТАВОК исчисляется как отношение наименьшего процента выполнения графика поставок к наибольшему проценту, взятым по всем закупаемым сырью, материалам и т. д. В идеальном случае, например, при работе по Канбан-системе, КОЭФФИЦИЕНТ СИНХРОННОСТИ ПОСТАВОК близок или равен 1,0.

COURBE LOGISTIQUE -КРИВАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ, КРИВАЯ ПЕРЛА, ЛОГИСТА -S-образная кривая, характеризующая тренд, используемый для выравнивания и прогнозирования временных рядов с насыщением (асимптотой). По ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КРИВОЙ можно выравнивать ряды, отражающие фазы жизненного цикла продукции (зарождение и рост, бурный рост, насыщение рынка); осуществлять прогнозирование спроса на перевозки, прогнозирование роста интенсивности транспортных потоков (практически на весь период роста до исчерпания пропускной способности путей сообщения) и т.д. Термином

«ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КРИВАЯ» пользовался в своих работах выдающийся американский социолог русского происхождения П. А. Сорокин (1889-1968).

CFR, COÛT ET FRET -КФР, СТОИМОСТЬ И ФРАХТ -базисные условия поставки, согласно которым продавец обязан зафрахтовать судно и погрузить товар на его борт в установленный в контракте срок. Расходы по выгрузке товара в порту назначения несет покупатель (кроме случаев линейных перевозок, когда расходы по выгрузке автоматически входят во фрахт).

PROCESSUS D'AFFAIRES CLÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -КЛЮЧЕВОЙ БИЗНЕС-ПРОЦЕСС ЦЕПИ ПОСТАВОК-– взаимосвязанная совокупность операций и функций, переводящих ресурсы контрагентов цепи (при управлении материальными, информационными и финансовыми потоками) в результат, задаваемый стратегией цепи поставок.

CONFIGURATION DE LA STRUCTURE DE RÉSEAU DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -КОНФИГУРАЦИЯ СЕТЕВОЙ СТРУКТУРЫ ЦЕПИ ПОСТАВОК – структура логистических каналов и цепей, количественного и качественного состава звеньев цепи поставок, определяемая дислокацией производственных и логистических инфраструктурных мощностей (производственных площадок, собственных и арендуемых складов, терминалов, распределительных центров, транспортных подразделений, диспетчерских центров, дорожной инфраструктуры и т.п.).

CONTRÔLE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT - КОНТРОЛЛИНГ ЦЕПИ ПОСТАВОК – функционал топ-менеджмента фокусной компании или общего субъекта управления цепи поставок, который включает в себя процесс обработки данных (сбор, подготовка, переадресация производственной, финансовой и другой учетной информации), планирование, ориентированное на общую цель, а также контроль достижения цели и принятие управленческих решений.

FICHE DE SÉLECTION -ЛИСТ ОТБОРОЧНЫЙ -документ, на основании которого на складе ведется комплектация продукции производственно-технического назначения, изделий народного потребления и др. по заявке потребителя. В отборочном листе обычно указывается наименование продукции, адрес ячейки стеллажа, подлежащее отбору кол-во и др. ЛИСТ ОТБОРОЧНЫЙ может иметь форму бумажного или электронного документа.

LISTE D'EMBALLAGE -ЛИСТ УПАКОВОЧНЫЙ -перечень предметов, входящих в одно грузовое место (ящик, кипу и т. п.). ЛИСТ УПАКОВОЧНЫЙ подписывается упаковщиком и обязательно вкладывается в каждое грузовое место при отправке товаров смешанного ассортимента, а также приборов, оборудования и другого.

LOGISTIQUE -ЛОГИСТИКА - стратегическое управление (менеджмент) закупкой, снабжением, перевозками и хранением материалов, деталей и готового инвентаря (техники и прочее). Понятие включает в себя также управление соответствующими потоками информации. Логистика направлена на минимизацию издержек и максимальную выгоду и связана обычно с долгосрочным планированием. Термин появился первоначально в интендантской службе армии.

LRP, SYSTÈME LRP -ЛРП, СИСТЕМА ЛРП -система планирования и координации материальных потоков на уровне предприятия, фирмы, территориально-производственного комплекса и т.п. Система ЛРП обеспечивает интегрированный подход к управлению запасами производственными и запасами товарными; прогнозирование спроса на перевозки, определение оптимального коэффициента звенности товародвижения и т. п. В системе ЛРП широко используются пакеты прикладных программ, применяемые в рамках систем МРП и ДРП.

LOGISTIQUE DE PRODUCTION -ЛОГИСТИКА ПРОИЗВОДСТВА- Планирование, управление и мониторинг материальных потоков , требуемых

для производства продукции на всех стадиях - от склада сырья до склада готовой продукции.

LOGISTIQUE DE DISTRIBUTION -ЛОГИСТИКА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ-Процессы планирования и исполнения поставок готовой продукции в точки спроса - на склады отпуска готовой продукции и непосредственно конечным клиентам.

LOGISTIQUE LOGISTIQUE -ЛОГИСТИКА СНАБЖЕНИЯ-Процессы планирования и реализации поставок сырья и полуфабрикатов (для торговли - закупаемой продукции) на склады производства (хранения, переупаковки).

RÉSEAU LOGISTIQUE -ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СЕТЬ-Структура всех дистрибутивных каналов между промышленными предприятиями и распределительными центрами, проводящая товарные потоки .

MACRO-PROCESSUS DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT - МАКРОПРОЦЕСС ЦЕПИ ПОСТАВОК – стратегически агрегированная совокупность бизнес-процессов, охватывающая три стороны в объектном представлении цепи поставок: фокусную компанию, поставщиков и потребителей.

COORDINATION INTERORGANISATIONS - МЕЖОРГАНИЗАЦИОННАЯ КООРДИНАЦИЯ- это согласование действий фокусной компании цепи поставок, поставщиков, потребителей и логистических посредников (в том числе по разрешению конфликтных ситуаций) для достижения запланированных целей цепи. Основной задачей межорганизационной координации в цепях поставок является разделение прибыли, рисков и ответственности между контрагентами цепи.

MESURES D'ÉVALUATION DU FONCTIONNEMENT DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -МЕТРИКИ ОЦЕНКИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЦЕПИ ПОСТАВОК - представляют собой сгруппированные показатели, используемые для установления стандартов и оценки выполнения стратегии цепи поставок:

- надежность поставок в цепи при обеспечении доставки: нужного продукта, в нужное время и место, в надлежащем состоянии и упаковке, нужного количества, с правильной документацией, нужному потребителю;

- отклик цепи поставок – скорость прохождения товара по цепи поставки к потребителю;

- маневренность (динамичность) цепи поставок – темп, с которым цепь поставок реагирует на изменения ситуации на рынке с целью получения или сохранения конкурентных преимуществ;

- затраты цепи поставок – издержки, связанные с операциями в цепи поставок.

- управление активами в цепи поставок – эффективность управления активами в обеспечении удовлетворения спроса (включает управление всеми видами активов: основными средствами, управление запасами, оборотным капиталом).

MODÈLES D'OPTIMISATION DE LA STRUCTURE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -МОДЕЛИ ОПТИМИЗАЦИИ СТРУКТУРЫ СЕТИ ПОСТАВОК- это средства, описывающие и измеряющие показатели функционирования по всем ключевым операционным характеристикам цепи поставок за счет применения механизма выбора оптимальных источников материалов и инфраструктуры производственных и логистических мощностей, характеристик процессов и потоков в масштабах всей цепи с учетом различных оценок будущего спроса, затрат, мощностей и других внешних и внутренних факторов.

SURVEILLANCE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT - МОНИТОРИНГ ЦЕПИ ПОСТАВОК – кроссфункциональная концепция/технология, позволяющая обеспечить прозрачность информации в соответствии со статусом контрагентов цепи поставок. Состоит в постоянном наблюдении за процессами цепи поставок и условиями, в которых они протекают, с целью выявления их соответствия желаемому результату и принятия управленческих решений. В ключевых процессах цепей поставок

необходим комплексный онлайн-мониторинг расходования всех ресурсов (материальных, финансовых, интеллектуальных и др.), реализуемый средствами единого информационного пространства и системами ERP-класса в системе контроллинга (ССП/Ш). Он обеспечивает переход от технологии контроля исполнения поставки к технологии оперативного управления процессом поставок на основе информационного взаимодействия контрагентов цепи поставок.

MODULE FLEXIBLE D'ENTREPÔT, GSM -МОДУЛЬ СКЛАДСКОЙ ГИБКИЙ, ГСМ -единица подъемно-транспортного или иного складского оборудования (кран-штабелер, пакетоформирующая машина) гибкой системы складской грузопереработки, имеющая автономную микропроцессорную систему управления. ГИБКИЙ СКЛАДСКОЙ МОДУЛЬ предназначен для упаковки, комплектации, транспортировки и др. операций с продукцией произвольной номенклатуры в установленных пределах значений ее характеристик и автоматически осуществляет свои функции, имея возможность встраивания в гибкую систему складской грузопереработки.

DATE DE LIVRAISON -МОМЕНТ ПОСТАВКИ -дата (день) сдачи продукции перевозчику или органу связи, обозначенная штемпелем на перевозочном документе или документе органа связи (для иногороднего получателя), дата приемосдаточного акта или расписка в получении продукции (при сдаче продукции на склад получателя (изготовителя).

MOMENT DE COMPTABILISATION DES TRANSPORTS -МОМЕНТ УЧЕТА ПЕРЕВОЗОК -время, которое является отправным в системе перевозок грузов как по моменту начала их совершения (отправления), так и по моменту окончания (прибытия). Например, на железных дорогах момент отправления - время, начиная с которого железнодорожный транспорт принимает на себя ответственность за сохранность груза и обязательство перевезти его до станции назначения в установленный срок. Момент прибытия - время, начиная с которого железнодорожный транспорт снимает

с себя ответственность за доставляемый грузополучателю на станцию назначения груз. По этому моменту перевозка характеризуется в завершенном виде.

FIABILITÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT - НАДЕЖНОСТЬ ЦЕПИ ПОСТАВОК- отражает ситуации сохранения нормального функционирования цепи поставок, когда одно из звеньев цепи выходит из строя в результате, например, таких событий как: природные катастрофы; терроризм; хищение груза; выход из строя производственного оборудования или элементов логистической инфраструктуры; сбои в информационной системе; политические кризисы (законодательные акты, забастовки и прочее.

CHARGE DU WAGON -НАГРУЗКА ВАГОНА -показатель степени использования грузоподъемности и вместимости вагона в зависимости от перевозимых грузов и дальности их транспортировки. Различают статическую и динамическую НАГРУЗКУ ВАГОНА. Статическая НАГРУЗКА ВАГОНА - количество груза (в тоннах), погруженного в вагон. Средняя статистическая НАГРУЗКА ВАГОНА определяется делением массы погруженных грузов на кол-во вагонов. Динамическая НАГРУЗКА ВАГОНА рабочего парка — количество грузов в тоннах, приходящееся в среднем на грузовой вагон рабочего парка на всем пути следования; вычисляется путем деления грузооборота нетто эксплуатационного на общий пробег грузовых вагонов рабочего парка. Динамическая нагрузка груженого вагона характеризует среднюю загрузку груженого вагона на всем пути следования и рассчитывается путем деления грузооборота нетто эксплуатационного на пробег груженых вагонов рабочего парка.

FIABILITÉ DE L'APPROVISIONNEMENT -НАДЕЖНОСТЬ СНАБЖЕНИЯ -гарантированность обеспечения потребителя нужными ему материальными ресурсами в течение заданного промежутка времени, вне зависимости от могущих возникнуть недопоставок, нарушений сроков доставки и т. п. Задача расчета надежности снабжения решается с

применением методов теории вероятностей, теории надежности, массового обслуживания теории и др. В самом общем виде НАДЕЖНОСТЬ СНАБЖЕНИЯ рассчитывается как разность $1-P_{отк}(t)$, где $P_{отк}(t)$ — вероятность отказа в удовлетворении заявки потребителя. В более сложных моделях надежности снабжения учитываются также зависимости между отказами (например, имеется ли некоторый случайный фактор, могущий повлиять на надежность всех поставщиков одновременно), виды взаимодействия логистических каналов в случае отказа одного из них (все или только часть свободных в данный момент каналов переключаются на выполнение необслуженной заявки; происходит ли прерывание выполнения текущей заявки и переключение занятого канала на выполнение необслуженной приоритетной заявки и т. д.) и другие факторы.

LETTRE DE VOITURE -НАКЛАДНАЯ -документ бухгалтерского учета (форма № 87), которым оформляется выдача и прием товарно-материальных ценностей. Содержит полное наименование организации (предприятия), выдавшей ее; дату и номер, сведения об отпущенных (принятых) товарно-материальных ценностях; подписи ответственных лиц и т. д.

LETTRE DE VOITURE DE FRET AÉRIEN НАКЛАДНАЯ АВИАГРУЗОВАЯ -перевозочный документ, удостоверяющий заключение договора перевозки между грузоотправителем и воздушным перевозчиком в международном сообщении. НАКЛАДНАЯ АВИАГРУЗОВАЯ включает следующие реквизиты: код перевозчика, наименование и адрес грузоотправителя и грузополучателя, код валюты, код вида оплаты, массу брутто груза (в фунтах или кг), класс тарифа (С - спец. грузовой тариф (корейт), М - мин. тариф, R - тариф со скидкой и т.д.). НАКЛАДНАЯ АВИАГРУЗОВАЯ имеет фирменный знак и наименование авиакомпании и серийный номер.

TAXE SUR LES USAGERS DE LA ROUTE -НАЛОГ НА ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ДОРОГ, ДОРОЖНЫЙ НАЛОГ -денежная сумма, отчисляемая в бюджет в виде надбавки к цене горюче-смазочных

материалов, сбора за получение водительских прав, налога на приобретение автомобиля (зависит от массы автомобиля и/или мощности двигателя) и т.п. Используется при формировании дорожного фонда.

NAMSO, ORGANISATION DES APPROVISIONNEMENTS DE L'OTAN-НАМСО, ОРГАНИЗАЦИЯ ПО ВОПРОСАМ СНАБЖЕНИЯ НАТО - создана в 1958 г. по предложению США и в соответствии с резолюцией Совета НАТО. Членами НАМСО (данные 1996 г.) являются 15 стран-членов НАТО (кроме Исландии); годовой бюджет 500 млн. долл. Цель НАМСО — обеспечение логистической поддержки военной техники, находящейся на вооружении НАТО, как в мирное, так и в военное время; координация работ по формированию заказов предприятия оборонной промышленности по более чем 30 видам военной техники, организация хранения и доставки военной техники заказчикам. Высший орган НАТО - Совет директоров, включающий председателей стран-членов НАТО, представителя Генерального секретаря НАТО и представителя Командующего объединенными силами НАТО в Европе; имеются два постоянных комитета (логистики и фин.). Исполнительный орган НАМСО — Агентство по снабжению (NAMSA). Штаб-квартира НАМСО находится в г. Капеллен (Люксембург).

TENUE -НАРЯД -акт на поставку, задание поставщику обеспечить поставку продукции в указанном ассортименте, кол-ве и в требуемые сроки. Поставщику выдается либо НАРЯД с указанием конкретного потребителя, либо групповой НАРЯД с указанием фондодержателя. НАРЯД служит основанием для выдачи разнарядки. Сроки выдачи НАРЯДА предусмотрены в условиях поставки и в других нормативных актах.

MANQUE -НЕДОБОР -результат неправильного применения тарифов и ошибок при расчете провозной платы; сумма, недоплаченная за перевозку. Если НЕДОБОР превышает определенную сумму, то он подлежит взысканию с грузоотправителя (грузополучателя).

Sous-SOL -НЕДОГРУЗ -неполное использование грузоподъемности подвижного состава (средства транспорта) и/или грузовместимости транса средства. За НЕДОГРУЗ виновная сторона (грузоотправитель, экспедитор и т.д.) уплачивает штраф. Может быть законодательно предусмотрено освобождение виновной стороны от ответственности за НЕДОГРУЗ при условии восполнения допущенного недогруза в течение определенного периода времени (обычно — текущей декады) и в некоторых других случаях. НЕДОГРУЗ также называется неполное использование объема и/или грузоподъемности тары (контейнера и т. п.).

QUANTITÉ MANQUANTE -НЕДОСТАЧА -несоответствие между кол-вом товарно-материальных ценностей, указанным в карточках складского учета, перевозочных документах, и фактическим наличием их. НЕДОСТАЧА устанавливается при инвентаризации или оперативной проверке путем взвешивания, обмера, поштучного счета фактического наличия и сопоставления с данными документов. Основными причинами НЕДОСТАЧИ материалов являются: естественная убыль при хранении и транспортировке; отгрузка или отпуск готовой продукции в меньших количествах, чем указывается в документах; несоблюдение установленных правил хранения; хищения и другое. НЕДОСТАЧА в пределах норм естественной убыли или вследствие стихийных бедствий списывается на издержки обращения или производства. В других случаях стоимость НЕДОСТАЧИ товарно-материальных ценностей относится в установленном порядке на виновных лиц. При обнаружении НЕДОСТАЧИ составляется акт коммерческий (в определенных случаях) или акт общей формы. Последний составляется получателем продукции с участием поставщика или перевозчика, а в случае их отказа - комиссией, образуемой покупателем.

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES -НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ ЕДИНАЯ ТАРИФНО-СТАТИСТИЧЕСКАЯ -базисный перечень грузов для всех видов транспорта общего пользования, обеспечивающий

увязку автоматизированных систем обработки данных о перевозках грузов и взаимодействие перевозчиков с грузоотправителями и грузополучателями при определении провозной платы. ЕДИНАЯ ТАРИФНО-СТАТИСТИЧЕСКАЯ НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ построена по производственно-отраслевому принципу - грузы, имеющие примерно одинаковое назначение при производстве или потреблении, объединены в соответствующие разделы и тарифные группы. Разделов насчитывается 11, групп — 69. В группы 1-7 входит продукция сельского хоз-ва, в группы 8-69 — продукция промышленности. Тарифные группы делятся на тарифные позиции (их насчитывается 247). ЕДИНАЯ ТАРИФНО-СТАТИСТИЧЕСКАЯ НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ была введена в 1960 г. Действующая редакция ЕДИНОЙ ТАРИФНО-СТАТИСТИЧЕСКОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ ГРУЗОВ (кол-во тарифных групп в ней составляет 73, тарифных позиций — 266) опубликована в 1997 г.

NORME SUR MESURE -НОРМА ЗАКАЗНАЯ -минимальное количество продукции, принимаемое поставщиком к производству по одному заказу. Величина НОРМЫ ЗАКАЗНОЙ определяется технико-экономическими параметрами производства. За выполнение малотоннажных и мелкопартионных заказов потребители производят доплату к оптовым ценам. Укрупнение мелкопартионных заказов до НОРМЫ ЗАКАЗНОЙ могут осуществлять различные посредники, организующие складские поставки на межрайонные подсортировочные базы.

NORME DE TRANSIT -НОРМА ТРАНЗИТНАЯ -минимальная масса груза, принимаемого к перевозке транспортом общего пользования или иным перевозчиком. НОРМА ТРАНЗИТНАЯ зависит от грузоподъемности подвижного состава (средства транспорта) и вида продукции.

NORMES DE DÉCLIN NATUREL -НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ -разработанные на научной основе и утвержденные в установленном порядке предельные объемы потери массы или объема перевозимых грузов или складируемых товарно-материальных ценностей под воздействием

естественной убыли (усушка, утруска и другое), за которые перевозчик, торговое предприятие или склад не несет ответственности. НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ обычно зависят от расстояния перевозки, количества перевалок, вида тары, времени года и исчисляются отдельно по каждому виду транспорта, участвующему в перевозке. Установленные в % к товарообороту НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ являются предельными величинами и относятся на издержки обращения; потери сверх НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ относятся на материально ответственных лиц; списываются при инвентаризациях. В страховании и претензионно-исковой работе НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ могут использоваться для определения страховой стоимости грузов и товарно-материальных ценностей при наступлении страхового случая. При наступлении страховых случаев на складе размер естественной убыли может исчисляться в % к отпущенной продукции за межинвентаризационный период и к остаткам (продукции) на конец инвентаризационного периода с учетом гарантийного срока хранения. НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ не применяются при наличии признаков хищения, баратрии и др. При включении в условия страхования ответственности за недостачу применяется франшиза или недостача уменьшается с учетом НОРМ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ.

NORMES DE CHARGEMENT-DÉCHARGEMENT-НОРМЫ ПОГРУЗКИ -ВЫГРУЗКИ -условия, определяющие количество единицы массы или объема груза, подлежащих погрузке-выгрузке за единицу времени. Регулируются различными нормативными актами или на договорной основе. Устанавливаются раздельно для механизированного и немеханизированного способов погрузки-выгрузки и в зависимости от грузоподъемности подвижного состава (средства транспорта) и его типа. НОРМЫ ПОГРУЗКИ-ВЫГРУЗКИ для грузов негабаритных устанавливаются по соглашению сторон. НОРМЫ ПОГРУЗКИ-ВЫГРУЗКИ на различных видах транспорта общего пользования имеют свою специфику. Например, на морском транспорте НОРМЫ ПОГРУЗКИ-ВЫГРУЗКИ могут устанавливаться в целом

для судна или на каждый рабочий люк, фиксироваться в чартерах в ед. массы или объема за час, рабочий день, сутки; либо оговариваться, что грузовые операции должны производиться по обычаям портов. Время, связанное с грузовой обработкой судов, может определяться также по судо-часовым нормам (кол-во погруженного или выгруженного из судна груза в течение часов общего времени его грузового обслуживания). Судо-часовые нормы подразделяются на общие и специальные и устанавливаются с учетом конструкции и грузоподъемности судов, рода перевозимого груза и его упаковки, технического оснащения и грузооборота причала. На автомобильном транспорте в основные НОРМЫ ПОГРУЗКИ-ВЫГРУЗКИ также включено время, необходимое для маневрирования автомобилей и оформления перевозочных документов. В дополнительные НОРМЫ ПОГРУЗКИ-ВЫГРУЗКИ включено время на взвешивание и перевешивание груза, обмер объема, пересчет грузовых мест и т. д.

TAUX D'INACTIVITÉ -НОРМЫ ПРОСТОЯ -время, в течение которого с подвижным составом (средством транспорта), прибывшим к месту погрузки-выгрузки, должны быть выполнены необходимые грузовые и технические операции. НОРМЫ ПРОСТОЯ регламентируются правилами перевозок и другими нормативными актами, действующими на соответствующих видах транспорта общего пользования. На морском транспорте НОРМЫ ПРОСТОЯ устанавливаются в виде сталийного времени; за досрочное освобождение судна из-под грузовых операций фрахтователь получает от судовладельца диспач. При всех обстоятельствах грузоотправитель (грузополучатель) за задержку транспортного средства под погрузкой-выгрузкой несет имущественную ответственность перед перевозчиком, если не докажет, что эта задержка произошла не по его вине.

NAT-TERMS -НЭТ-ТЭРМЗ -условие фрахтования судна, по которому оно считается свободным от расходов по погрузке и выгрузке грузов.

INCERTITUDE DE LA DEMANDE DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ СПРОСА В ЦЕПИ ПОСТАВОК – неопределенность, имеющая место в цепи поставок, зависящая как от объективной неопределенности спроса клиентов, так и той части неопределенности спроса, которую цепь поставок должна оценивать, специфицируя требования клиентов. В сильной степени зависит от типа и новизны продукта, генерируемого цепью поставок.

CHIFFRE D'AFFAIRES-ОБОРОТ :

1) в учете запасов - интервал времени (в днях) между поступлением материалов на склад и отпуском материалов в производство, между поступлением продукции в торговое предприятие и ее реализацией и т. д.; 2) цикл использования грузового вагона, речного судна, контейнера и т. п., измеряемый от одной погрузки до следующей. Оборот грузового вагона — время полного цикла работы вагона, измеряемое от одной его погрузки до следующей в сутках и часах. В цикл входят время на погрузку, формирование поезда, следование вагона в составе поезда к месту выгрузки; простои вагона на участках и сортировочных станциях и под выгрузкой на станции назначения и т. д. Среднее время оборота вагона на железных дорогах определяется отношением затрат времени рабочего парка вагонов к числу погруженных вагонов. Понятие оборота вагона различают для разных категорий вагонов: для транзитных груженых вагонов (от приема до сдачи в груженом состоянии), для груженых вагонов, поступивших под разгрузку и затем используемых под погрузку (от приема в груженом состоянии до погрузки) и т. д. На оборот вагона оказывает существенное влияние величина полного рейса вагона. Оборот речного судна рассчитывается в сутках путем деления тоннаже-суток (сило-суток) в эксплуатации на тоннаже-рейсы (сило-рейсы) и включает время на выполнение различных операций (ходовое время, стояночное время и т.д.). Ускорение оборота влияет на сроки доставки (грузов) и себестоимость перевозок. Структура оборота тем лучше, чем выше

коэффициент использования грузоподъемности и ниже коэффициент порожнего пробега, чем прогрессивнее нормы погрузки-выгрузки.

SERVICES D & APOS; EXPÉDITION -ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЕ -вид деятельности спец. посредников (экспедиторов и других) по предоставлению грузоотправителю дополнительных услуг, связанных с подготовкой продукции к перемещению: оформление необходимых перевозочных документов, заключение договора перевозки с транспортными предприятиями, расчеты за транспортировку груза, организация погрузочно-разгрузочных работ, информация для участников трансп. процесса, страхование, консолидация мелких отправок, упрощение таможенных формальностей и т. д. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ как отдельная отрасль экономики возникло в Европе более 110 лет назад. В 1880 г. в Лейпциге состоялся первый конгресс экспедиторов европейских стран. В России в 90-е гг. реализуется гос. инновационная программа «Российская система транспортно-экспедиционного обслуживания» («Терминал»). Координацию работ по ее реализации осуществляет Минтранс РФ.

COUTUMES DU PORT -ОБЫЧАИ ПОРТА -сложившееся на практике толкование тех или иных условий в области коммерческой эксплуатации флота морского. В торговом мореплавании ОБЫЧАИ ПОРТА регулируют взаимоотношения участников перевозки, связанные с организацией погрузочно-разгрузочных операций, распределением затрат по ним, нормированием грузовых работ и исчислением сталийного времени. ОБЫЧАИ ПОРТА применяются в тех случаях, когда это обусловлено договором морской перевозки, а также в силу того, что норма права, подлежащая применению при разрешении вопросов, возникающих во взаимоотношениях сторон, отсылает их к ОБЫЧАЯМ ПОРТА. Если ОБЫЧАИ ПОРТА не противоречат действующему законодательству страны применения, они считаются безусловными.

RÉSERVE D'URGENCE -ОГОВОРКА АВАРИЙНАЯ -условие страхования, предусматривающее франшизу; является стандартной оговоркой по судам и грузам. Может содержаться в полисе. В полисах по неморскому страхованию в АВАРИЙНОЙ ОГОВОРКЕ обычно указывается, что убытки подлежат возмещению пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости объекта страхования.

OPÉRATION LOGISTIQUE -ОПЕРАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ - самостоятельная часть логистического процесса, выполняемая на одном рабочем месте и/или с помощью одного технического устройства; обособленная совокупность действий, направленная на преобразование материального потока и/или информационного потока. ОПЕРАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ может быть задана множеством начальных условий, параметров внешней среды (переменных, не управляемых с точки зрения данной логистической системы; эти переменные могут быть фиксированными, случайными фиксированными и неопределенными), альтернативных стратегий, характеристик целевой функции. ОПЕРАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ могут быть классифицированы на внешние (направленные на реализацию логистических функций снабжения и сбыта) и внутренние (в рамках реализации функции производства), ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ первого типа в значительно большей степени, чем второго, подвержены влиянию ряда случайных переменных (колебания рыночной конъюнктуры, невыполнение поставщиками обязательств по поставкам и другие), порой должны производиться в условиях частичной или полной неопределенности. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ могут быть односторонними или двусторонними (связанными с переходом права собственности на товар, рисков страховых с одного лица на др.), с добавленной стоимостью или без таковой (термин «ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОПЕРАЦИЯ с добавленной стоимостью» (value-added logistics) широко используется в зарубежной литературе по логистике; он может обозначать

различные услуги, оказываемые потребителям распределительными центрами - раскрой, фасовка и т. д., операции кастомизации машиностроительной продукции - комплектация легковых автомобилей различными дополнительными принадлежностями и т. д., сборка в распределительном центре продукции, которую выгоднее перевозить в разобранном виде с целью уменьшения издержек транспортных и исключения несохранных перевозок (например, мебель). К числу ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ относятся дробление (грузового потока), комплектация, обандероливание, консолидация, пакетирование, перевалка, погрузка, разгрузка, транспортирование, упаковывание, уплотнение, фасование, хранение, штабелирование, кантование, сортирование, взвешивание, некоторые операции предпродажного технического обслуживания машиностроительной продукции, выполняемые в торговых предприятиях, и т. д.

OPÉRATION DE DÉBUT-FIN, OPÉRATION DE STATIONNEMENT - ОПЕРАЦИЯ НАЧАЛЬНО-КОНЕЧНАЯ, СТОЯНОЧНАЯ ОПЕРАЦИЯ - применяемый при формировании тарифных схем термин, включающий различные логистические операции в месте отправления и в месте назначения груза (погрузка, разгрузка, взвешивание и т. д.)

PAIEMENT DU FRET -ОПЛАТА ФРАХТА -определяется чартером. В практике торгового мореплавания обычно применяют следующие способы расчетов по фрахту: 1) в зависимости от кол-ва груза: а) за погруженное кол-во груза, когда коносамент в плане ОПЛАТА ФРАХТА является окончательным доказательством перевезенного кол-ва груза; б) за доставленное количество груза, когда груз при выгрузке пересчитывается (перевешивается) и фрахт оплачивается за пересчитанное, т. е. фактически доставленное, количество груза; 2) в зависимости от времени оплаты: а) полная ОПЛАТА ФРАХТА по доставке и выгрузке груза, т. е. по выполнении судовладельцем своих обязательств. (Учитывая, однако, что залоговое право на груз судовладельцы могут реализовать лишь до тех пор, пока груз

находится под их контролем, в чартерах обычно оговаривается обязанность фрахтователя выплатить 90 % фрахта при начале выгрузки либо в ее процессе и лишь 10 % после полной сдачи груза); б) полная ОПЛАТА ФРАХТА при подписании коносаментов, т. е. авансирование фрахта; в) промежуточные варианты, т.е. частичная ОПЛАТА ФРАХТА при подписании коносаментов или через обусловленный период времени после их подписания с доплатой остатка в последующий период рейса либо по его завершении.

MANDAT DE MANUTENTION -ОРДЕР НА ОБРАБОТКУ ГРУЗОВ - документ, выдаваемый организацией, занимающейся обработкой грузов, для перевозки или иной обработки грузов, за которую она несет ответственность.

MANDAT DE CHARGEMENT -ОРДЕР ПОГРУЗОЧНЫЙ-первичный документ, содержащий все необходимые данные о грузе и служащий основанием для его приемки на судно. ОРДЕР ПОГРУЗОЧ-НЫЙ выписывается в нескольких экземплярах и содержит след, сведения: наименование, род и количество груза (число мест, масса, объем); вид упаковки; знаки и марки; наименование грузоотправителя и грузополучателя; наименование портов отправления и назначения; название судна; дату составления ПОГРУЗОЧНОГО ОРДЕРА. При погрузке на палубу ПОГРУЗОЧНЫЙ ОРДЕР должен содержать оговорку о согласии на это грузополучателя. Судну вручается два экземпляра ПОГРУЗОЧНОГО ОРДЕРА, на одном из которых после погрузки груза расписывается представитель судовой администрации. Этот экземпляр ПОГРУЗОЧНОГО ОРДЕРА является так называемой штурманской распиской и служит основанием для выписки коносамента.

EXPÉDITION -ОТГРУЗКА -передача изготовленной продукции перевозчику для доставки потребителю или непосредственно потребителю в месте изготовления. Датой отгрузки считается дата приема продукции перевозчиком, зафиксированная в перевозочных документах, или дата акта сдачи продукции потребителю в месте ее производства.

Под ОТГРУЗКОЙ может также пониматься отправка продукции не в адрес конечного потребителя, а в адрес снабженческо-сбытовой организации или другого посредника. ОТГРУЗКА учитывается, как правило, в натуральных показателях.

ENVOI -ОТПРАВКА -единица наблюдения перевозок грузов, представляющая собой партию груза, принятую к перевозке по одному перевозочному документу от конкретного грузоотправителя конкретному грузополучателю. В юридическом смысле отправка в процессе транспортирования является неделимой. В установленном законом порядке может быть произведена ее переадресовка, реконсигнация и т. д. Различаются след, категории отправок: пакетные, контейнерные, вагонные, маршрутные, групповые, судовые, сборные и мелкие отправки. В статистике перевозок грузов по каждой отправке учитываются также категория скорости, род груза, провозная плата и т.д.

ENVOI PEU PROFOND -ОТПРАВКА МЕЛКАЯ -предъявленный по одному перевозочному документу груз, не позволяющий использовать целиком грузоподъемность подвижного состава (средств производства), не соответствующий норме транзитной. При этом мелкой считается отправка партии груза массой от 20 кг до 5 т, занимающая до 1/3 вместимости четырехосного вагона, малотоннажной - отправка массой от 10 до 20 т, занимающая до 1/2 вместимости вагона. В начале 80-х гг. на советских железных дорогах наблюдалась тенденция сокращения удельного веса МЕЛКОЙ ОТПРАВКИ в связи с передачей их части на контейнерные перевозки, однако в конце 80-х гг. начался обратный процесс, связанный с развитием кооперативного движения, малых предприятий и т.д. Средняя масса МЕЛКОЙ ОТПРАВКИ в 80-е гг. составляла 1300 кг, а уровень использования грузоподъемности вагона не превышал 25 %, МЕЛКУЮ ОТПРАВКУ перевозят в сборных вагонах (pool car), подразделяемых на прямые, перегрузочные и др. Ускорение доставки МЕЛКОЙ ОТПРАВКИ в сборных вагонах может быть достигнуто концентрацией грузовых потоков на

основе применения различных методов, в том числе методов оперативно-календарного планирования. Понятие МЕЛКОЙ ОТПРАВКИ используется и на других видах транспорта общего пользования.

MARCHANDISES EXPÉDIÉES -ОТПРАВЛЕНО ГРУЗОВ -показатель статистики перевозок грузов; характеризует объем продукции отраслей сферы материального производства, предъявленной к перевозке и отправленной по назначению. Показатель ОТПРАВЛЕНО ГРУЗОВ характеризует начальный этап перевозочного процесса и дается в группировке по категориям отправок, родам грузов, и по видам транспорта общего пользования. Основным источником для расчета показателя ОТПРАВЛЕНО ГРУЗОВ являются перевозочные документы.

PARC DE LOCOMOTIVES -ПАРК ЛОКОМОТИВОВ - Различают ПАРК ЛОКОМОТИВОВ инвентарный и эксплуатируемый. ПАРК ЛОКОМОТИВОВ инвентарный — количество локомотивов, принадлежащих МПС. По назначению делятся на поездные (грузовые и пассажирские) и маневровые; по конструктивному устройству и типу двигателя — на электровозы, которые по роду питания делятся на постоянного, переменного тока и двойного питания, тепловозы и паровозы. ПАРК ЛОКОМОТИВОВ инвентарный определяется по состоянию на момент и выражается числом локомотивов по их типам. Показатель используется при характеристике технической вооруженности железных дорог, а также для определения фактического наличия локомотивов на дороге. ПАРК ЛОКОМОТИВОВ эксплуатируемый - количество локомотивов, непосредственно занятых перевозками, а также на пр. работе продолжительностью до 24 часов.

PARC DE MATÉRIEL ROULANT -ПАРК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА - количество тех или иных видов подвижного состава в физических единицах, находящихся на балансе транспортных предприятий (на дату или в среднем за период). Среднесуточное наличие за период определяется как простая арифметическая делением величины ПАРКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА в

предприятиях за период на число календарных дней в периоде. ПАРК АВТОМОБИЛЕЙ дается в группировке по типам: грузовые, легковые, автобусы, специального назначения с подразделением по виду используемого топлива (бензиновые, дизельные, на сжиженном газе) и по маркам, а также техническому состоянию (исправные, неисправные). ПАРК АВТОМОБИЛЕЙ, кроме того, характеризуется по грузоподъемности и грузовместимости. ПАРК ВАГОНОВ грузовых инвентарный — кол-во вагонов парка МПС, приписанных и находящихся на балансе железной дороги. Учитывается на первое число каждого года с распределением по роду, году постройки, техническим характеристикам. ПАРК ВАГОНОВ ГРУЗОВЫХ наличный - ежесуточное, по состоянию на конец отчетных суток наличие вагонов в каждом подразделении (станция, отделение, железная дорога, сеть). За декаду, месяц и др. периоды парк определяется как среднесуточная величина. Учет ведется двумя способами параллельно: балансовым и постанционным с разделением на парк в распоряжении дороги и вне её распоряжения (в аренде, на новостройках, рабочий парк, нерабочий парк). ПАРК ВАГОНОВ ПАССАЖИРСКИХ: вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров в местном и пригородном сообщении, обращаются преимущественно в пределах дороги приписки, а вагоны, курсирующие в поездах прямого сообщения, в пути следования также обслуживаются работниками депо приписки, которые несут ответственность за техническое состояние вагонов. Различают парк, находящийся в Распоряжении дороги и вне ее распоряжения (в запасе МПС, в спец. формированиях МПС, в аренде). Парк, находящийся в распоряжении дороги, группируют на рабочий парк (в пассажирских и неграфиковых поездах, ожидании постановки в поезда) и нерабочий парк (неисправные, для спец. надобностей, занятые жильем и служебными помещениями).

PARC DE BATEAUX -ПАРК СУДОВ -различают ПАРК СУДОВ морских и речных. ПАРК СУДОВ морских классифицируют по характеру перевозок - пассажирские, грузо-пассажирские и грузовые

(сухогрузные, наливные); по назначению - транспортные, служебно-вспомогательные, портовые и технические; по наличию двигателя - самоходные и несамоходные; по виду двигателя - пароходы, теплоходы, дизель-электроходы, с турбинными двигателями; по материалу корпуса - металлические, деревянные, железобетонные, композитные и другие. ПАРК СУДОВ речных подразделяют: по назначению - на транспортные, технические и вспомогательные; по составу перевозок - на пассажирские, грузопассажирские и грузовые (сухогрузные и наливные); по способу движения — на самоходные и несамоходные (передвигающиеся при помощи др. судов); по гидрометеорологическим условиям р-на плавания — на суда плавания «река – море», суда озерного плавания с ограниченным выходом в море, суда рейдового плавания и для озеровидных бьефов крупных рек, суда для плавания на магистральных реках и больших притоках, суда облегченного типа для плавания по малым рекам и по верховьям крупных рек; по дальности перевозки и приписки - на местные (пригородные и внутригородские) и транзитные; по материалу корпуса - на металлические (сварные и клепаные), деревянные, композитные (деревянные в композиции с металлом) и железобетонные.

COMPAGNIE DE NAVIGATION -ПАРОХОДСТВО -транспортная организация, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов по водным путям. В ее ведении находятся флот, порты-пристани и судоремонтные предприятия. ПАРОХОДСТВО несет ответственность перед грузоотправителями и грузополучателями за своевременную доставку и сохранность грузов.

LOT OPTIMAL D'APPROVISIONNEMENT -ПАРТИЯ ПОСТАВКИ ОПТИМАЛЬНАЯ -объем партии поставки товаров и изделий народного потребления, отгружаемый поставщиком по заказу потребителя и обеспечивающий для потребителя мин. значение суммы двух составляющих - транспортно-заготовительных расходов и затрат на формирование и хранение запасов.

REDIRECTION -ПЕРЕАДРЕСОВКА -изменение места назначения принятого к перевозке или находящегося в процессе транспортировки груза. Порядок переадресовки определяется уставами, правилами перевозки и др. нормативными актами, действующими на соответствующих видах транспорта общего пользования.

TRANSBORDEMENT LATÉRAL -ПЕРЕВАЛКА БОРТОВАЯ, ОВЕРСАЙД-ДЕЛИВЕРИ -перевалка грузов с одного судна на другое по варианту «борт-борт». Обычно в чартерах делается оговорка о праве грузополучателя принять в порту разгрузки груз непосредственно в лихтеры, минуя склады. При этом лихтеры должны принимать груз с такой скоростью, с какой судно может выдавать его.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES -ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ - показатель статистики перевозок грузов, отражает кол-во грузов в тоннах, перевезенных в отчетном периоде предприятием транспорта общего пользования. Расчет показателя ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ для различных видов транспорта имеет свои особенности. Для пароходства этот показатель рассчитывается как сумма грузов чистого отправления и грузов входных, принятых им для продолжения перевозки. На железных дорогах этот показатель определяется по-разному. Например, для некоторых дорог объем перевозок нельзя определить только показателями «ОТПРАВЛЕНО ГРУЗОВ» или «ПРИБЫЛО ГРУЗОВ» (не учитываются транзитные перевозки); поэтому в данном случае показатель ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ рассчитывается как сумма грузов, отправленных дорогой и принятых ею от соседних дорог (назначением на данную или другую дорогу). Показатель ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ может быть определен и по конечному моменту учета перевозок, в данном случае он равен сумме грузов, прибывших на данную дорогу и сданных ею на соседние дороги такой же ширины колеи под разгрузку или для дальнейшей перевозки.

EXPÉDITION PAR LOTS -ПЕРЕВОЗКА ПАКЕТНАЯ - транспортирование грузов, сформированных из отдельных мест в таре (ящиках, мешках, бочках) или без тары (доски, шпалы, трубы, тарная дощечка), скрепленных между собой с помощью универсальных или спец. пакетирующих средств на поддонах или без них. Средства крепления фузов в пакеты должны иметь пломбы с наименованиями грузоотправителя, контрольные ленты и так далее.

TRANSPORT DE MARCHANDISES IRRATIONNEL -ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НЕРАЦИОНАЛЬНЫЕ -перевозки, которые увеличивают затраты труда и средств по сравнению с затратами рациональной организации транспортировки. К ним относятся: встречные, чрезмерно дальние, излишние, кружные. Встречными называются перевозки, когда на одном и том же транспорте или др. видах транспорта однородная продукция перевозится в противоположном направлении. Такие перевозки могут быть явно встречными - грузы одновременно перевозятся в противоположных (встречных) направлениях по одному и тому же участку пути; скрыто встречными - однородные фузы перевозятся в противоположных направлениях по разным участкам пути. Чрезмерно дальние — перевозки, при которых продукция завозится в пункты назначения из отдаленных районов, хотя имеется возможность завоза из близко расположенных пунктов. Излишними - перевозки грузов в пункт назначения, где однородная продукция производится в достаточном кол-ве. Повторными - перевозки, когда груз от грузоотправителя следует не прямо к потребителю, а завозится на промежуточную базу, а с базы или склада поступает на тот же вид транспорта для перевозки в транзитных количествах на другие базы или непосредственным потребителям. Кружными - перевозки, осуществляемые не по кратчайшим расстояниям. Нерациональные перевозки приводят к излишним транспортным издержкам, дополнительной зафузке транспортных путей и т. д.

TRANSPORT DE CONTENEURS -ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРНЫЕ - перевозка грузов в контейнерах различными видами транспорта.

TRANSPORT MIXTE -ПЕРЕВОЗКИ СМЕШАННЫЕ -перевозка грузов несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу с передачей грузов в пунктах перевалки одним видом транспорта другому без участия грузовладельца. Договор перевозки грузов в ПЕРЕВОЗКАХ СМЕШАННЫХ с грузоотправителем от имени всех перевозчиков, принимающих участие в его осуществлении, заключает первый перевозчик. Договор считается заключенным с момента приемки груза к перевозке, удостоверенной подписями отправителя и транспортной организации и календарным штемпелем последней. Сроки доставки груза исчисляются по совокупности срока его доставки каждым перевозчиком в соответствии с правилами, действующими на каждом виде транспорта. Каждый перевозчик несет ответственность за груз с момента принятия его от отправителя или другого перевозчика до момента передачи его смежному виду транспорта или выдачи грузополучателю. Условия передачи грузов с одного вида транспорта на другое в портах перевалки определяются узловым соглашением.

TRANSPORTS CENTRALISÉS -ПЕРЕВОЗКИ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЕ -перевозки, при которых предприятие автомобильного транспорта общего пользования обеспечивает доставку грузов (с транспортно-экспедиторским обслуживанием) от одного грузоотправителя всем грузополучателям или одному грузополучателю от всех грузоотправителей, а также перевозки автотранспортом общего пользования по завозу (вывозу) грузов на станции железных дорог, в порты (пристани), аэропорты и регулярные междугородные перевозки.

TRANSPORTEUR -ПЕРЕВОЗЧИК -юридическое или физическое лицо, использующее собственные или взятые в аренду транспортные средства для транспортирования грузов, пассажиров и др., действующее на основании соответствующих нормативных и других актов или имеющее на такую

деятельность соответствующее разрешение. Услуги ПЕРЕВОЗЧИКА могут предоставляться в рамках договора перевозки или на других условиях, предусматривающих права, обязанности и ответственность сторон (перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя и других), и оформляются в необходимых случаях перевозочными документами. Прибыль ПЕРЕВОЗЧИКА образуется как часть дохода от реализации продукции транспорта, формируемого в свою очередь в виде цены на эту продукцию, оплачиваемой на различных условиях. Законодательством ряда стран предусмотрено залоговое право ПЕРЕВОЗЧИКА на переданные ему для перевозки грузы в обеспечение провозных и других платежей. В США ПЕРЕВОЗЧИКОМ считается фирма (предприятие) транспорта общего пользования, принимающая различные грузы от практически неограниченного круга грузоотправителей по твердым тарифам; специализированное предприятие транспорта общего пользования (for hire carrier; contract carrier), осуществляющее перевозки грузов определенного вида, и/или на определенной территории, и/или обслуживающее ограниченный круг потребителей (оплата перевозки как по твердым, так и по договорным тарифам); иные юридические или физические лица (private carrier) при наличии у них специального разрешения (деятельность последней группы перевозчиков законодательством регулируется только в вопросах безопасности перевозки и страхования, применение твердых тарифов не предусмотрено). При выборе ПЕРЕВОЗЧИКА могут использоваться различные критерии, важнейшими из которых являются качество обслуживания и цена. Качество обслуживания является комплексным критерием и может определяться, так же и при выборе и оценивании поставщика, с помощью методов операций исследования.

RECENSEMENT DES WAGONS ET CONTENEURS -ПЕРЕПИСЬ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ -единовременная регистрация вагонов или контейнеров на всей сети железных дорог, новостройках, подъездных путях предприятий. ПЕРЕПИСЬ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ проводится, как

правило, в мае по определенной программе, предусматривающей станцию и дорогу переписи, номер вагона (контейнера), его род, грузоподъемность, время постройки или капитального ремонта и др. путем сплошной проверки. ПЕРЕПИСЬ КОНТЕЙНЕРОВ проводится одновременно на железнодорожном, морском и речном транспорте.

PÉRIODE HORS EXPLOITATION -ПЕРИОД ВНЕЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ -часть бюджета времени морских и речных трансп. судов, выраженная в судо-сутках или тоннаже-сутках. ПЕРИОД ВНЕЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ на речном транспорте — время от момента появления льда на реках, т. е. закрытия навигации в осенний период, до очищения реки ото льда, т.е. открытия следующей навигации; в течение этого времени транспортные суда могут находиться на доковании в резерве без команды, капитальном ремонте, ожидании зимнего ремонта при долгосрочной постановке на отстой. ПЕРИОД ВНЕЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ на морском транспорте - время, в течение которого суда находятся в подготовке к ремонту, в ремонте, отстое и консервации.

PÉRIODE DE NAVIGATION- ПЕРИОД НАВИГАЦИОННЫЙ - календарное время, в течение которого эксплуатируются суда флота речного. Определяется с момента выхода судов с зимнего отстоя до постановки их на следующий зимний отстой. Длительность НАВИГАЦИОННОГО ПЕРИОДА для отдельных пароходств исчисляется как средняя величина календарного времени работы судов в году в сутках. По самоходному флоту определяется делением сило-суток в эксплуатации на мощность судна, по несамоходному флоту - делением тоннаже-суток в эксплуатации на тоннаж судна.

PÉRIODE OPÉRATIONNELLE -ПЕРИОД ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ - часть бюджета времени водных судов; время их нахождения на транспортных и нетранспортных работах в навигационный период. Для речных пассажирских, грузопассажирских и грузовых судов ПЕРИОД

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ - это ходовое время в груженых и порожних рейсах, для буксирных судов - время буксировки груженых и порожних судов и плотов, а также время в порожних рейсах, время нахождения на вспомогательных работах (рейдовая работа трансп. флотом и буксирами), в навигационном ремонте, в резерве, на других работах нетранспортного характера (помощь аварийным судам, буксировка технического флота и т.д.); для несамоходных судов - время нахождения на трансп. работе, т. е. в груженых и порожних рейсах, время пребывания в навигационном ремонте, а также на работах нетранспортного характера. В продолжительность ПЕРИОДА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ всех видов флота включается дорейсовое и послерейсовое время. Средняя продолжительность ПЕРИОДА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ - показатель использования (во времени) флота (судна) на водном транспорте. Рассчитывается делением тоннаже-суток в эксплуатации на суммарную грузоподъемность флота (судов).

CHARGEMENT -ПОГРУЗКА -

1) показатель, характеризующий объем грузов, загруженных в транспортные средства на железнодорожном транспорте - в вагоны рабочего парка. Измеряется числом погруженных физических вагонов и тонн. Один из основных показателей грузовой работы железных дорог. Учет ПОГРУЗКИ ведется ежесуточно отдельно по колее широкой (1520 мм), сахалинской (1067 мм), западно-европейской (1435 мм), узкой (1000 мм и менее). За период, превышающий суточный, ПОГРУЗКА в отчетности и при анализе обычно приводится в среднесуточном выражении. В ПОГРУЗКУ не включаются вагоны, занятые при сортировке мелких отправок и контейнеров, если масса транзитных отправок, загруженных в вагон, вместе с отправками собственного приема станции превышает 50%; вагоны, занятые при перегрузке по неисправностям и в некоторых других случаях, когда занятие вагона не связано с появлением нового груза на эксплуатируемой сети железных дорог. Поэтому наряду с показателем ПОГРУЗКА исчисляется показатель «ЗАНЯТО ВАГОНОВ»;

2) логистическая операция, заключающаяся в подаче, ориентировании и укладке груза в транспортном средстве.

FOURNITURE DE MATÉRIAUX AUX ATELIERS ET AUX SITES DE TRANSIT -ПОДАЧА МАТЕРИАЛОВ ЦЕХАМ И УЧАСТКАМ ТРАНЗИТНАЯ -доставка непосредственно производству материалов, при которой поступающие на предприятие материальные ресурсы не разгружаются на общезаводских складах, а подаются непосредственно на места потребления производственного цеха.

PALETTE -ПОДДОН -горизонтальная площадка минимальной высоты, соответствующая способу погрузки с помощью вилочной тележки, вилочного погрузчика, используемая в качестве основания для сбора, складирования, перегрузки и перевозки грузов.

PALETTE DE NORME EUROPÉENNE, EUROPODDON -ПОДДОН ЕВРОПЕЙСКОГО СТАНДАРТА, ЕВРОПОДДОН -четырехзаходный поддон размерами 800×1200 мм. В соответствии с § 6 раздела 27 Правил перевозок грузов МПС размеры пакета на ЕВРОПОДДОНЕ при перевозке в крытом вагоне не должны превышать 840×1240 мм.

POSITION DU BATEAU -ПОЗИЦИЯ СУДНА -указываемый в чартере период времени, в течение которого судно должно быть подано под погрузку. Обычно позиция обусловливается двумя датами — начальной и конечной.

INDICATEURS D'APPROVISIONNEMENT -ПОКАЗАТЕЛИ ПОСТАВОК -показатели, характеризующие объем, структуру, ритмичность (равномерность) поставок. Выполнение обязательств по физическому объему поставок рассчитывается путем сопоставления объема фактически поставленной в счет договорных обязательств продукции с ее объемом, предусмотренным в договорах поставки. Выполнение обязательств по ассортименту поставленной продукции рассчитывается путем сопоставления фактического объема поставленной продукции в соответствии с

предусмотренным в договорах ассортиментом. Аналогично рассчитывается показатель выполнения обязательств по поставкам с учетом сроков.

POLICE -ПОЛИС -документ, выдаваемый страхователю страховщиком в Удостоверение заключения договора страхования, содержащий его условия. При морском страховании ПОЛИС обычно содержит след, данные: наименование сторон в договоре, а также лиц, уполномоченных на получение страхового возмещения, характеристику страхуемого имущества с указанием его стоимости, а по грузам — и способа перевозки (в трюме, на палубе); пункты отправления, назначения и захода судна; условия страхования; размер страховой суммы и страховой премии. В морском страховании различают рейсовые и генеральные ПОЛИСЫ. Рейсовым ПОЛИСОМ ответственность страховщика определяется продолжительностью одного рейса судна от порта погрузки до порта назначения. По генеральным ПОЛИСАМ, применяемым обычно при страховании грузов, страховщик принимает на себя ответственность за убытки по застрахованным грузам, отправляемым или получаемым страхователем в течение определенного периода времени. В генеральном ПОЛИСЕ обязательно указывается срок его действия, объем и пределы ответственности страховщика, сроки платежа страховой премии и ряд др. спец. условий. Оценка застрахованного имущества может быть установлена заранее и окончательно согласована между страховщиком и страхователем при оформлении ПОЛИСА. Такой ПОЛИС называется таксированным. ПОЛИС, в котором опека застрахованного имущества не носит окончательного характера, а при гибели полной имущества устанавливается документально, носит название нетаксированного.

VICE INTÉRIEUR -ПОРОК ВНУТРЕННИЙ -присущие застрахованному или перевозимому грузу свойства, могущие привести к его порче или гибели (взрывоопасность, самовозгораемость и т.п.).

PORT SÛR -ПОРТ БЕЗОПАСНЫЙ -понятие, обычно применяемое в чартерах, с помощью которого определяется сторона, на которую возлагается

ответственность за ущерб, причиненный в порту судну и/или грузу. Чтобы быть признанным безопасным, порт должен удовлетворять трем условиям безопасности: быть безопасным в навигационном, в политическом отношении (отсутствует риск задержания судна или груза, повреждения или захвата в связи с операциями военного характера), а также безопасным для груза, который судно перевозит или предполагает перевезти. Порт должен быть безопасным во всех трех отношениях не вообще, а именно тогда, когда там находится судно. БЕЗОПАСНЫЙ ПОРТ - это место, куда судно может войти и откуда оно может выйти в груженом состоянии без ущерба для себя и перевозимого груза. Порт может быть, например, признан небезопасным в физическом смысле, если в нем по каким-либо причинам вышло из строя навигационное оборудование или в нем не оказалось буксиров для швартовых операций, необходимых в данном порту судну данного класса и т.п. Судовладелец вправе отказаться от направления судна в небезопасный порт.

MANDAT DE TRANSPORT -ПОРУЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЕ - документ, вручаемый грузовладельцем экспедитору и представляющий собой заказ на выполнение им транспортно-экспедиторского обслуживания. ПОРУЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЕ обычно содержит след, сведения: наименование и адрес грузоотправителя и грузополучателя, наименование груза, его количество, род упаковки, маркировку, время и место отправки, путь следования и виды используемого транспорта, указания относительно документации, страхования и пр. сведения, необходимые для выполнения экспедитором заказанных ему услуг.

LIVRAISON -ПОСТАВКА -продажа продукции оптовым покупателям: торговым предприятиям - для последующей продажи; промышленным организациям и предприятиям - для переработки и производственного потребления, организациям, предприятиям сферы нематериальных услуг - для внерыночного потребления. ПОСТАВКА может быть транзитной, когда товар минует оптовое звено, и складской, когда товар поступает на оптовую

базу и лишь затем в магазин. В транзите выделяется поставка с участием в расчетах (организуемый транзит), когда все расчеты с поставщиком принимает на себя оптовая торговля, и без участия в расчетах, когда расчеты возлагаются на розничную торговлю. По признаку конечного использования выделяют три товарных фонда: рыночный фонд - поставка товаров в розничную торговлю; фонд промышленной переработки - поставка товаров промышленным предприятиям для переработки их в другие изделия народного потребления; внерыночный фонд - поставка товаров промышленным потребителям, использующим эти товары в качестве материалов вспомогательных, поставка в фонд снабжения армии и военизированных организаций и т. д.

LIVRAISONS NON FACTURÉES -ПОСТАВКИ НЕОТФАКТУРОВАННЫЕ - поставки товаров и средств производства, на которые от поставщика не поступили счета-фактуры или заменяющие их документы.

FOURNISSEUR -ПОСТАВЩИК -юридическое лицо, обеспечивающее какими-либо товарами другое юридическое лицо на определенных условиях. ПОСТАВЩИКОМ может быть изготовитель продукции или посредник, получающий продукцию от изготовителя или другого посредника. Потребитель по каждому виду сырья, комплектующих изделий может пользоваться услугами одного поставщика или нескольких поставщиков.

FLUX D'INFORMATION -ПОТОК ИНФОРМАЦИОННЫЙ - совокупность циркулирующих в логистической системе, между логистической системой и внешней средой сообщений, необходимых для управления и контроля логистических операций. ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОТОК соответствует материальному потоку и может существовать в виде, например, бумажного или электронного документа. Информационный поток характеризуется направлением, периодичностью, объемом, скоростью передачи и т. д. В логистике различают также горизонтальный,

вертикальный, внешний, внутренний, входной, выходной ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПОТОКИ. Если перечисленные выше характеристики ИНФОРМАЦИОННОГО ПОТОКА известны заранее, то под него можно зарезервировать ресурсы связи, выбрав оптимальный режим его транспортирования.

Управление ИНФОРМАЦИОННЫМ ПОТОКОМ заключается, например, в ограничении скорости передачи до величины, соответствующей скорости приема; в ограничении объема ИНФОРМАЦИОННОГО ПОТОКА до величины пропускной способности отдельного узла и/или участка пути. Затраты на обработку информационного потока являются важной составляющей издержек логистических.

FLUX MATÉRIEL -ПОТОК МАТЕРИАЛЬНЫЙ -продукция, рассматриваемая в процессе приложения к ней различных логистических операций (транспортировка, складирование и др.) и отнесенная к временному интервалу. МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК имеет, таким образом, размерность «Объем (количество, масса)/время».

Формой существования МАТЕРИАЛЬНОГО ПОТОКА могут быть грузооборот склада, грузовой поток и др. В случае, когда МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК отнесен не к временному интервалу, а к моменту времени, он переходит в запас. Например, грузовой поток, рассматриваемый в заданный момент времени, является запасом в пути. МАТЕРИАЛЬНЫЕ ПОТОКИ подразделяются на внутренние по отношению к данной логистической системе и внешние по отношению к ней. Каждому МАТЕРИАЛЬНОМУ ПОТОКУ соответствует некоторый информационный поток, но это соответствие, вообще говоря, не является взаимно однозначным, изоморфным. Данные информационного потока могут не соответствовать фактическому состоянию МАТЕРИАЛЬНОГО ПОТОКА (недопоставка, ассортиментное несоответствие и др.). МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК и информационный поток могут быть синхронными, т. е. совпадающими по времени, и асинхронными, т. е. несовпадающими

(запаздывание, опережение одного по отношению к др.). В реальных логистических системах МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК и информационный поток могут частично опережать и запаздывать по отношению к друг другу. МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК на микрологистическом уровне обычно складывается из нескольких составляющих. Например, на предприятии оптовой торговли МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК может состоять из потока на участке разгрузки, участке хранения, участке комплектации. Характеристиками МАТЕРИАЛЬНОГО ПОТОКА являются также ритмичность, детерминированность, интенсивность и другие. Логистические операции, выполняемые над некоторым МАТЕРИАЛЬНЫМ ПОТОКОМ, имеют характер случайных событий (например, подача железнодорожного вагона на подъездной путь предприятия оптовой торговли, наличие в момент подачи свободной погрузочно-разгрузочной техники), отдельные параметры которых можно вычислить с помощью математического аппарата теории вероятностей, массового обслуживания теории, графов теории и т.д. Моделью математического МАТЕРИАЛЬНОГО ПОТОКА может быть, например, многомерный случайный процесс и т.п.

FLUX D'ENTRÉE MATÉRIEL -ПОТОК МАТЕРИАЛЬНЫЙ ВХОДНОЙ -материальный поток внешний, поступающий в данную логистическую систему из внешней среды.

CONSOMMATEUR -ПОТРЕБИТЕЛЬ -физическое или юридическое лицо, использующее товары и изделия народного потребления, услуги, продукцию транспорта, продукцию производственно-технического назначения, научно-техническую продукцию и др. для удовлетворения личных нужд или для изготовления других товаров, оказании других услуг и т.д. В рыночной экономике в интересах потребителя, являющегося конечным звеном логистической цепи, действуют поставщики, посредники и перевозчики, требования рынка в значительной мере определяют структуру логистических каналов. ПОТРЕБИТЕЛЬ может получать нужные ему товары непосредственно от поставщиков или через посредников.

DROITS DE DOUANE -ПОШЛИНЫ ТАМОЖЕННЫЕ -налоги, взимаемые таможней при пропуске товаров через таможенную границу. Перечень облагаемых ТАМОЖЕННЫМИ ПОШЛИНАМИ товаров и ее ставки сводятся в таможенный тариф. Различаются ввозные и вывозные ПОШЛИНЫ ТАМОЖЕННЫЕ. ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ взимаются либо по твердым ставкам за единицу измерения товара (специфические пошлины), либо в процентах от цены товара (адвалорные пошлины), либо комбинированным методом.

PRIME D'ASSURANCE -ПРЕМИЯ СТРАХОВАЯ -вознаграждение, выплачиваемое страхователем страховщику по договору страхования. СТРАХОВАЯ ПРЕМИЯ начисляется в определенном проценте от страховой суммы, называемом ставкой премии. Размер ставки премии зависит от условий страхования.

MARCHANDISES ARRIVÉES -ПРИБЫЛО ГРУЗОВ -показатель статистики перевозок грузов, характеризует конечный момент процесса перевозок и охватывает грузы, перевозка которых по эксплуатируемой сети путей сообщения в отчетном периоде завершена. Показатель ПРИБЫЛО ГРУЗОВ включает не только грузы, выданные грузополучателям после завершения процесса перевозки, но и сданные другим перевозчикам. Основным источником для расчета показателя ПРИБЫЛО ГРУЗОВ являются перевозочные документы.

EMBARCADÈRE -ПРИЧАЛ -элемент портового комплекса, представляющий собой часть береговой линии порта, оборудованный причальными устройствами для швартовки и стоянки одного судна и устройствами для перегрузочных работ или для посадки и высадки пассажиров. По расположению различают береговой и плавучий (дебаркадер) ПРИЧАЛ; по назначению - грузовой, пассажирский и грузо-пассажирский ПРИЧАЛ; по специализации - ПРИЧАЛ отправления и ПРИЧАЛ прибытия или для посадки и высадки пассажиров.

QUAI PRÊT -ПРИЧАЛ ГОТОВЫЙ -встречающееся в чартерах условие, в соответствии с которым фрахтователь обязан предоставить судну причал и приступить к грузовым операциям по прибытии судна.

PERFORMANCES DU MOYEN DE TRANSPORT - ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ СРЕДСТВА ТРАНСПОРТА - сводный обобщающий показатель, отражающий объем работы, выполняемой транспортным средством в единицу времени (час, сутки и др.). ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ автомобиля измеряется: для грузовых автомобилей — количеством тонно-километров (тонн) в среднем на 1 т грузоподъемности; для автобусов - количеством пассажиро-километров (пассажиров) в среднем на одно место вместимости. Определяется как отношение величины объема выполненной работы (тонно-километров, пассажиро-километров) к величине соответственно автотонн, автобусо-мест. ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ грузового вагона измеряется в эксплуатационных тонно-километрах нетто за одни вагоно-сутки. Рассчитывается как отношение величины грузооборота нетто эксплуатационного к величине рабочего парка в вагоно-сутках. Зависит от нагрузки вагона, коэффициента порожнего пробега грузовых вагонов, скорости движения поездов, рейса вагонов груженых, простоев на станциях под грузовыми и транспортными операциями. ПРОИЗВОДИТЕЛЬ-НОСТЬ локомотива - объем работы, приходящийся в среднем на один локомотив эксплуатируемого парка в сутки. Определяется делением величины грузооборота брутто на величину эксплуатируемого парка в локомотиво-сутках за отчетный период. Зависит от массы поезда брутто, скорости движения локомотива средней, средней продолжительности простоев на станциях оборота, приписки и смены локомотивных бригад, длины участков обращения локомотива. ПРОИЗВОДИТЕЛЬ-НОСТЬ морского судна - объем работы морского грузового судна в единицу времени; измеряется количеством тонно-миль, приходящихся на 1 т грузоподъемности в среднем в сутки. Определяется как отношение

грузооборота в тонно-милях к величине времени нахождения в эксплуатации в тоннаже-сутках. Зависит от грузоподъемности, времени и пробега судна. ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ речного судна - объем работы, приходящейся на 1 судно в единицу времени, определяет, сколько тонно-километров (пассажиро-километров) за сутки эксплуатации или хода с грузом (пассажирами) приходится на единицу грузоподъемности, 1 кВт мощности или 1 пассажирское место. Рассчитывается как отношение общего количества выполненных тонно-километров к общему количеству тоннаже-суток на перевозках. ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ транспортного самолета (вертолета) измеряется количеством тонно-километров загрузки самолета коммерческой в среднем на 1 самолет (вертолет). Определяется как отношение выполненного грузооборота коммерческой загрузки в тонно-километрах к среднему списочному числу транспортных самолетов (вертолетов). Зависит от степени использования вместимости (грузоподъемности) самолетов (вертолетов), расстояния и времени их полетов.

WAGONS SIMPLES -ПРОСТОЙ ВАГОНОВ -затраты времени вагонами на станциях под грузовыми и техническими операциями, определяется на основе непосредственного учета по вагонам рабочего парка в целом и отдельно по цистернам и вагонам рефрижераторных поездов и секций, а также по категориям простоя: транзитный (без переработки и с переработкой) и под грузовыми операциями. К транзитному ПРОСТОЮ ВАГОНОВ без переработки относится время нахождения на станции вагонов, с которыми на участках или сортировочных станциях не проводится маневровая работа. К транзитному ПРОСТОЮ ВАГОНОВ с переработкой относится время нахождения вагонов на станции, прибывающих в подлежащих расформированию поездах; вагонов и групп вагонов, с которыми на станции проводится маневровая работа, и т.п. К грузовому ПРОСТОЮ ВАГОНОВ относится время нахождения на станции вагонов, с которыми производится погрузка, разгрузка, сортировка мелких

отправок и т.п. Учет ПРОСТОЯ ВАГОНОВ может вестись номерным способом (вагонооборот - до 50 вагонов в сутки) и безномерным (вагонооборот - свыше 50 вагонов в сутки).

PROCESSUS LOGISTIQUE -ПРОЦЕСС ЛОГИСТИЧЕСКИЙ - упорядоченная на оси времени последовательность логистических операций, направленная на обеспечение потребителя продукцией соответствующего ассортимента и качества в нужном количестве в требуемое время и место. Формой существования ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА может быть, например, перевозочный процесс, технологический процесс грузопереработки на складе, процесс снабжения промышленного предприятия сырьем и материалами и т.п. ПРОЦЕСС ЛОГИСТИЧЕСКИЙ характеризуется следующими основными параметрами: а) управляющие воздействия (например, инструкции, приказы, цены на продукцию, тарифы транспортные); б) возмущающие воздействия, нарушающие функциональную связь между управляющими воздействиями и выходными переменными; могут быть внешние и внутренние (недопоставка, нарушение сроков доставки, искажение или запаздывание управляющего воздействия и т.п.); в) выходные переменные или регулируемые величины, т.е. параметры, достижение которых является целью ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА (например, доходы транспортного предприятия от перевозок, уровень надежности снабжения и т.д.). Выходная переменная оценивается по некоторому критерию оптимальности. Отклонение фактического значения выходной переменной от требуемого значения можно оценить с помощью функции потерь. ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС является оптимальным, если математическое ожидание функции потерь обращается в минимум. В реальных условиях выходная переменная так или иначе влияет на управляющие воздействия, т.е. осуществляется обратная связь. На практике математической моделью ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА в ряде случаев с той или иной степенью точности можно рассматривать, например, марковский процесс с дискретными состояниями и непрерывным временем

(множество состояний процесса конечно или счетно; процесс переходит из одного состояния в др. скачкообразно под влиянием потоков однородных событий). ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС может быть описан с помощью блок-схемы, на которой в виде условных обозначений показаны типы операций, технологические режимы, средства технического оснащения, материальные и трудовые затраты; в виде технологической карты, маршрутной карты и т.п.

POOL EUROPÉEN DE WAGONS DE MARCHANDISES -ПУЛ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ЕВРОПЕЙСКИЙ - основан в 1953 г.; коллективные члены (ж.-д. компании) в 9 европейских странах. ЕВРОПЕЙСКИЙ ПУЛ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ содействует обмену и совместному использованию участников пула определенной пропорции принадлежащего им парка грузовых вагонов. Структура ЕВРОПЕЙСКОГО ПУЛА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ включает комитет, бюро и два постоянных подкомитета. Штаб-квартира ЕВРОПЕЙСКОГО ПУЛА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ в Брюсселе (Бельгия).

ANALYSE COMPARATIVE DES PROCESSUS -ПРОЦЕССНЫЙ БЕНЧМАРКИНГ – изучение и применение успешного опыта других организаций, которые базируются на глубоком функциональном исследовании деятельности фокусной компании цепи поставок и компании – партнера по бенчмаркингу. При этом лучшие практики адаптируются и внедряются в собственные процессы фокусной компании на основе принципов экономической целесообразности.

FORCE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -ПРОЧНОСТЬ ЦЕПИ ПОСТАВОК- определяет неподверженность цепи поставок внешним возмущениям, а также снижение их отрицательного воздействия на ее эффективность. Формируется за счет избыточных мощностей в цепи поставок: дополнительных складов и производственных площадок; альтернативных поставщиков; страховых запасов; резервирования мощностей; альтернативных вариантов доставки грузов и пр.

FONCTIONNEMENT DU CHEMIN DE FER -РАБОТА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ -объем грузовых перевозок, выраженный количеством вагонов, погруженных на станциях данной железной дороги и принятых от других дорог в груженом состоянии. Учитывается за сутки и более длительные периоды и измеряется в вагонах (абсолютным числом или в среднесуточном выражении). Погрузка определяется по отчетам станции, а прием груженых вагонов - по сведениям со стыковых станций между дорогами (отделениями). Для железнодорожной сети показатель работы соответствует числу погруженных вагонов, так как прием груженных вагонов от других государств включается в погрузку пограничных станций.

DÉCHARGEMENT, DÉCHARGEMENT, «DÉCHARGÉ»-РАЗГРУЗКА, ВЫГРУЗКА, «ВЫГРУЖЕНО» -1) показатель, характеризующий освобождение транспортных средств от перевезенных в них грузов. Методика определения данного показателя аналогична методике расчета показателя Погрузка с той разницей, что учет ведется по конечному моменту перевозочного процесса. Учет разгрузки ведется на основе непрерывного наблюдения, а сам показатель определяется ежесуточно по состоянию на отчетный момент; 2) логистическая операция, заключающаяся в освобождении транспортного средства, тары от груза; этой операции обычно предшествуют другие логистические операции (погрузка, транспортирование, хранение). В отличие от погрузки грузовой поток при разгрузке направлен не к транспортному средству или таре, а от них.

DIMENSIONS LINÉAIRES -РАЗМЕРЫ ЛИНЕЙНЫЕ -одна из транспортных характеристик груза, определяющих его длину, ширину, высоту и диаметр. Основной мерой ЛИНЕЙНЫХ РАЗМЕРОВ служит метр (м) или фут (0,3048 м). ЛИНЕЙНЫЕ РАЗМЕРЫ могут быть ограничены как снизу (например, ряд авиакомпаний принимает к перевозке грузы, сумма ЛИНЕЙНЫХ РАЗМЕРОВ которых не менее 40 см), так и сверху.

BALISAGE RÉSEAU UNIFIÉ -РАЗМЕТКА СЕТЕВАЯ ЕДИНАЯ - цифровое обозначение железнодорожных станций, открытых для

выполнения грузовых операций, производящих перевалку грузов с железнодорожного транспорта на водный и обратно, и пограничных станций. Обозначение составляют код района, порядкового номера станций в районе и контрольный разряд.

PLACEMENT FIXE -РАЗМЕЩЕНИЕ ФИКСИРОВАННОЕ - закрепление за каждой отдельно хранящейся грузовой единицей определенной ячейки стеллажа склада, секций стеллажа или места под штабель.

DÉPENSES -РАСХОДЫ ДИСБУРСМЕНТСКИЕ -расходы судна, произведенные во время его пребывания в порту. ДИСБУРСМЕНТСКИЕ РАСХОДЫ включают затраты на оплату всех видов портовых сборов, стивидорных работ, услуг буксиров и швартовщиков, продовольствия и судового снабжения, а также услуг агентов, тальманов и прочие. Как правило, ДИСБУРСМЕНТСКИЕ РАСХОДЫ производятся через судовых агентов, которым судовладельцы переводят необходимые средства. ДИСБУРСМЕНТСКИЕ РАСХОДЫ включаются в так называемый дисбурсментский счет, направляемый агентом судовладельцу с приложением необходимых оправдательных документов.

DÉPENSES D'EXPLOITATION -РАСХОДЫ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ -сумма издержек перевозчика, непосредственно связанных с перевозочной деятельностью. Определяются как сумма материальных затрат, зарплаты, отчислений на социальное страхование, амортизации основных фондов и прочих расходов. При распределении ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ по видам перевозок в зависимости от характера расходов одни из них полностью относят на определенный вид перевозок, другие распределяют пропорционально по величинам показателей, определяющих размер издержек, или ранее распределенным расходам.

VOL DE MATÉRIEL ROULANT -РЕЙС ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (СРЕДСТВА ТРАНСПОРТА) -расстояние, которое в среднем проходит

вагон, судно и т. д. за один цикл перевозки. Полный РЕЙС ВАГОНА - среднее расстояние, которое грузовой вагон проходит в груженом и порожнем состоянии за время оборота, подразделяется на груженый и порожний. Если вагон после разгрузки подается на этой же станции под погрузку, то полный рейс равен груженому. РЕЙС РЕЧНОГО СУДНА учитывается по пройденному расстоянию и затраченному времени. РЕЙС с использованием менее 10% грузоподъемности судна относится к порожнему. РЕЙС с использованием более 50% грузовместимости судна, но менее 10 % грузоподъемности относится к груженому. В статистике перевозок грузов и для анализа работы флота речного пользуются также показателями тоннаже-рейса, тоннаже-километра и тоннаже-суток. РЕЙС самолета (вертолета) - транспортный полет по воздушной линии в одном направлении от начального до конечного пункта, предусмотренного расписанием. Учитывается по объему перевозок, расстоянию и времени полета.

RECONVERSION -РЕКОНСИГНАЦИЯ -передача права на получение принятого к перевозке или находящегося в процессе перевозки груза другому грузополучателю, отличному от первоначально указанного в договоре перевозки или перевозочных документах. В ряде стран законодательством предусмотрено право грузоотправителей на РЕКОНСИГНАЦИЮ при транспортировке ряда товаров (лес, скоропортящиеся продовольственные товары и другое) с уплатой за это вознаграждения перевозчику, а также право перевозчика на РЕКОНСИГНАЦИЮ, например, в обеспечение причитающихся ему провозных платежей. Правом РЕКОНСИГНАЦИИ пользуется и грузополучатель. В США при приеме к перевозке некоторых массовых грузов оговаривается право грузоотправителя на РЕКОНСИГНАЦИЮ и/или переадресовку груза.

RYTHMICITÉ (UNIFORMITÉ) -РИТМИЧНОСТЬ (РАВНОМЕРНОСТЬ) ПОСТАВОК -поставка в сроки, установленные договором поставки, равномерность - поставка товаров равными партиями за равные отрезки

времени. Нарушение РИТМИЧНОСТИ (РАВНОМЕРНОСТИ) ПОСТАВОК приводит к затовариванию, росту уровня издержек обращения, потерям времени покупателей и т. д.

PEINTURE MURALE -РОСПИСЬ ДОСМОТРОВАЯ -документ, подтверждающий факт досмотра груза на таможне и являющийся основанием для начисления таможенной пошлины.

ROTATION GÉOGRAPHIQUE -РОТАЦИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ - условие чартера о направлении судна под погрузку или выгрузку в несколько портов в порядке их географической последовательности. Ротация может быть прямой, когда первым портом захода становится первый по ходу судна порт из числа обусловленных. Чартером может быть предусмотрена обратная либо даже ломаная ротация. Поскольку оба указанных случая могут привести к увеличению пробега судна, они обычно отражаются на размере ставки фрахта.

DROITS DE DOUANE -СБОРЫ ТАМОЖЕННЫЕ -различные сборы, взимаемые таможней помимо таможенных пошлин. К ним, в частности, относятся марочный, лицензионный, бандерольный и другие сборы.

LIBRE DANS LE WAGON (SUR LA PLATE-FORME), FORT, FOT - СВОБОДНО В ВАГОНЕ (НА ПЛАТФОРМЕ), ФОР, ФОТ -базисные условия поставки, согласно которым доставка товара продавцом к месту погрузки на ж.-д. транспорт производится за свой счет. Риски страховые переходят на покупателя после погрузки товара в вагон или на платформу. Покупатель оплачивает перевозку.

PROPRIÉTÉS ENVIRONNEMENTALES DU PRODUIT -СВОЙСТВА ТОВАРА ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ - свойства товара, заключающиеся в его воздействии на окружающую среду в процессе транспортирования, хранения, потребления производственного или непроизводственного. В ряде случаев к ЭКОЛОГИЧЕСКИМ СВОЙСТВАМ ТОВАРА относят также степень утилизации товара, после того как он утратил свои потребительские свойства в результате физического или морального износа и степень воздействия

неутилизируемой части отходов на окружающую среду. Согласно законодательству ряда стран, ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ СВОЙСТВА ТОВАРА подлежат обязательной сертификации. В настоящее время изучается вопрос создания общеевропейской системы сертификации ЭКОЛОГИЧЕСКИХ СВОЙСТВ ТОВАРА и разработки единой эко-маркировки. Эко-маркировка уже используется в ряде стран мира и может обозначать безвредность для окружающей среды товара в целом; возможность использования самого изделия и его частей или его упаковки в качестве отходов потребления (знак рециклирования и т.д.); конкретную опасность, которую товар представляет для окружающей среды или человека («огнеопасно»; «взрывоопасно» и т.д.). В рамках ИСО создана рабочая группа по эко-маркировке, и в будущем, по всей вероятности, эко-маркировка станет столь же привычным элементом упаковки, как и штриховые коды.

COÛT DU TRANSPORT -СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК- выраженная в денежной форме величина расходов эксплуатационных транспортного предприятия, приходящихся в среднем на единицу продукции транспорта. На железнодорожном, речном, морском и воздушном транспорте определяется как отношение величины эксплуатационных расходов транспортного предприятия к величине приведенной продукции. Показатель СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК определяют, как отношение величины эксплуатационных расходов по перевозкам грузов, приходящихся в среднем на 10 тонно-километров грузооборота, себестоимость пассажирских перевозок - как величину эксплуатационных расходов по перевозкам пассажиров, приходящихся в среднем на 10 пассажиро-километров пассажирооборота. На автомобильном транспорте СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК определяется для отдельных видов трансп. работы, за единицу которой принимаются: по перевозкам на грузовых автомобилях, работающих по тарифу за перевезенную тонну, - 10 тонно-километров, по перевозкам на автомобилях, работающих по часовому тарифу, - 10 автомобиле-часов, по пассажирским автобусным перевозкам - 10

пассажиро-километров. Себестоимость перекачки ед. продукции определяется: на нефтепроводном транспорте - 10 тонно-километров и 10 тонн перекачанного нефтегруза, на газопроводном - 10 тыс. $м^3$ газа. СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК может быть снижена за счет устранения перевозок грузов нерациональных, уменьшения коэффициента порожнего пробега подвижного состава, увеличения коэффициента использования грузоподъемности подвижного состава, внедрения прогрессивных норм погрузки-выгрузки, механизации погрузочно-разгрузочных работ; повышения эффективности материальных ресурсов, внедрения прогрессивных норм расхода горюче-смазочных материалов и т.п.

CERTIFICAT DE L'EXPÉDITEUR POUR LES MATIÈRES DANGEREUSES/RADIOACTIVES -СЕРТИФИКАТ ОТПРАВИТЕЛЯ ПО ОПАСНЫМ/РАДИОАКТИВНЫМ МАТЕРИАЛАМ -документ, составляемый грузоотправителем и содержащий точное химическое название груза, количество, способ упаковки, условия перевозки и хранения (температура воспламенения, период полураспада и т.д.). Один из экземпляров СЕРТИФИКАТА ОТПРАВИТЕЛЯ ПО ОПАСНЫМ/ РАДИОАКТИВНЫМ МАТЕРИАЛАМ остается у перевозчика, другой следует с грузом в пункт назначения.

SILO-REIS -СИЛО-РЕЙС -законченный цикл работы самоходного судна от пункта отправления до пункта назначения с учетом мощности этого судна в лошадиных силах. Рассчитывается как произведение мощности судна на кол-во совершенных им рейсов.

SILO-JOUR -СИЛО-СУТКИ -единица измерения времени пребывания самоходного судна в том или ином состоянии (в работе, простое) или в том или ином виде использования (с грузом, порожняком), выраженное с учетом мощности его главного двигателя. Используется также показатель «эффективная мощность», т.е. отнесенная к единице времени полезная механическая работа, отдаваемая двигателем его валу.

SYNERGIE LOGISTIQUE -СИНЕРГИЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ -эффект взаимного усиления связей одной логистической системы с другими, при котором общий эффект одновременного действия каких-либо факторов превышает арифметическую сумму эффектов этих факторов при их действии в отдельности. ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИНЕРГИЯ может быть положительной или отрицательной. Положительная ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИНЕРГИЯ возможна, например, в случае выполнения всеми поставщиками своих обязательств по поставкам перед головной фирмой; выражается в повышении равномерности выпуска продукции, ритмичности (равномерности) поставок, улучшения технологической дисциплины и в конечном итоге в повышении качества продукции. Отрицательная ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИНЕРГИЯ возникает в случае одновременного невыполнения двумя и более поставщиками основными своих обязательств. В таких случаях потери от дефицита, которые несет головная фирма, являются, как правило, весьма значительными. Вероятность возникновения отрицательной ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИНЕРГИИ относительно невелика у фирм с высоким уровнем вертикальной интеграции, сохраняющих контроль или владеющих предприятиями, поставляющими им комплектующие изделия, сырье и т. д. По этой причине ряд фирм стремится создавать так называемы синергический портфель (synergy portfolio), т. е. группу предприятий, подчиненных им и связанных логистической цепью. Примером синергического портфеля может быть торговое предприятие, владеющее складами общего пользования, осуществляющее транспортно-экспедиционное обслуживание, оказывающее пакет услуг по выбору и оцениванию поставщика, по подготовке продукции к потреблению производственному; транспортная фирма, осуществляющая мультимодальные перевозки и т.п. Противоположностью синергического портфеля является конгломеративная диверсификация.

SYSTÈME DE CONTRÔLE DE LA POSITION DES VÉHICULES - СИСТЕМА КОНТРОЛЯ МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ

СРЕДСТВ - автоматизированная глобальная спутниковая система, разработанная в США и предназначенная для определения широты и долготы точки местонахождения транспортного средства (судна, самолета, грузового автомобиля и др.), а также для управления перемещениями войск. В СИСТЕМЕ КОНТРОЛЯ МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ используются искусственные спутники Земли (три из которых являются резервными), оснащенные атомными часами. Каждый спутник непрерывно передает в эфир сигналы времени и координаты своего местонахождения. Транспортное средство должно быть оснащено специальным приемным устройством, имеющим индикатор. Приемное устройство принимает сигналы с трех спутников одновременно, обрабатывает их и выводит координаты точки местонахождения на индикатор .

SYSTÈME LOGISTIQUE MULTICANAL, SYSTÈME LOGISTIQUE REDONDANT -СИСТЕМА ЛОГИСТИЧЕСКАЯ МНОГОКАНАЛЬНАЯ, РЕЗЕРВИРОВАННАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА -логистическая система, в которой размещение потребителем заказов на поставку однотипного комплектующего изделия, сырья одного наименования и т.п. производится у нескольких поставщиков одновременно или поочередно. Возможен случай, когда один из этих поставщиков рассматривается как поставщик основной, другие - как поставщики-дублеры. Теоретически, МНОГОКАНАЛЬНАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА повышает надежность снабжения, однако доля транспортно-заготовительных расходов в логистических издержках в этой системе выше, чем в логистической системе одноканальной.

SYSTÈME LOGISTIQUE MONOCANAL, SYSTÈME LOGISTIQUE NON RÉSERVÉ -СИСТЕМА ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОДНОКАНАЛЬНАЯ, НЕРЕЗЕРВИРОВАННАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА -логистическая система, в которой размещение заказа на поставку продукции определенного вида производится у одного поставщика (без страхования поставок у

поставщика-дублера). Теоретически, ОДНОКАНАЛЬНАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА обеспечивает более низкую надежность снабжения по сравнению с логистической системой многоканальной. Однако в реальных ОДНОКАНАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ (например, в системе Канбан) случаи простоев производства из-за недопоставок или поставок просроченных имеют место достаточно редко.

SYSTÈME LOGISTIQUE AVEC DES LIENS DIRECTS -СИСТЕМА ЛОГИСТИЧЕСКАЯ С ПРЯМЫМИ СВЯЗЯМИ -логистическая система, в которой материальный поток доводится до потребителя без участия посредников, на основе прямых хозяйственных связей.

SYSTÈME LOGISTIQUE FLEXIBLE -СИСТЕМА ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГИБКАЯ -логистическая система, в которой доведение материального потока до потребителя может осуществляться как по прямым связям, пак и с участием посредников. Примером ГИБКОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ является система снабжения запасными частями, в которой отгрузка деталей редкого спроса производится обычно с центрального склада непосредственно в адрес потребителя, а отгрузка деталей стандартного и повышенного спроса - со склада дилера или дистрибьютора.

SYSTÈME LOGISTIQUE ÉCHELONNÉ, SYSTÈME LOGISTIQUE À PLUSIEURS ÉTAGES, SYSTÈME LOGISTIQUE À PLUSIEURS NIVEAUX - СИСТЕМА ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ЭШЕЛОНИРОВАННАЯ, МНОГОКАСКАДНАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, МНОГОУРОВНЕВАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА -логистическая система, в которой материальный поток на пути от производителя до потребителя проходит по крайней мере через одного посредника.

SYSTÈME OPTIQUE DE SUIVI DE ROUTE DE ROBOCARS - СИСТЕМА МАРШРУТОСЛЕЖЕНИЯ РОБОКАРОВ ОПТИЧЕСКАЯ - система задания маршрута робокара, основанная на эффекте отражения светового сигнала. Маршрут прокладывается в виде полосы на поверхности пола (используется светоотражающая лента или флюоресцирующая краска).

Светоотражающая полоса освещается источником света, расположенным на робокаре. Отраженный от полосы свет воспринимается расположенными на робокаре чувствительными элементами, посылающими сигнал управления к сервоприводам ходовой части. Светоотражающая полоса освещается источником света, расположенным на робокаре, который отличается от источников света для освещения производственных помещений по частоте или цветности. Свет, отраженный от полосы, воспринимается расположенными на робокаре фотосопротивлениями или фотодатчиками, посылающими сигналы управления через усилители и преобразовательное устройство к сервоприводам ходовой части. Сопротивление и ток изменяются в зависимости от величины освещенности датчиков, т.е. в зависимости от отклонения робокара от трассы движения. Робокары следуют тем командам движения и остановки, которые нанесены на трассе движения. Остановки осуществляются путем прерывания светлой полосы, пуск - вручную или с помощью дистанционного управления. Оптические направляющие полосы можно прокладывать быстро и с малыми затратами, они не потребляют электроэнергии. Оптическая система слежения отличается высокой гибкостью, т.к. изменение трассы движения не представляет труда. Однако полосы недостаточно надежны и долговечны: попадающие на них грязь, масло и другие вещества могут вызвать сбои в работе системы.

SYSTÈME FLEXIBLE DE MANUTENTION DES MARCHANDISES EN ENTREPÔT, GSSG -СИСТЕМА СКЛАДСКОЙ ГРУЗОПЕРЕРАБОТКИ ГИБКАЯ, ГССГ -совокупность в разных сочетаниях гибких складских и гибких производственных модулей, роботизированной внутрискладской транспортной сети, систем обеспечения их функционирования в автомат, или полуавтомат, режиме в течение заданного интервала времени. ГИБКАЯ СИСТЕМА СКЛАДСКОЙ ГРУЗОПЕРЕРАБОТКИ предназначена для автоматизации технологических процессов на складах, рассматриваемых как организационное и функциональное целое, т.е. прежде всего на складах

снабженческо-сбытовых и торговых организаций, не связанных непосредственно с процессом производства продукции. ГИБКАЯ СИСТЕМА СКЛАДСКОЙ ГРУЗОПЕРЕРАБОТКИ обеспечивает местных потребителей продукцией в нетранзитных количествах и обладает свойством адаптации к изменяющимся параметрам перерабатываемой продукции в установленных пределах. ГИБКИЕ СИСТЕМЫ СКЛАДСКОЙ ГРУЗОПЕРЕРАБОТКИ дают максимальный эффект на складах с широкой и постоянно меняющейся номенклатурой перерабатываемой продукции (например, склады запасных частей), но их применение может быть экономически оправдано и на складах с узкой и относительно стабильной номенклатурой (например, склады бумажной продукции).

CIRCUIT D'ALIMENTATION ACTIF -СИСТЕМА СНАБЖЕНИЯ АКТИВНАЯ -способ доставки материалов со склада предприятия (объединения) подразделениям, при котором выдачу, погрузку и передачу материалов осуществляет отдел снабжения или склад. АКТИВНАЯ СИСТЕМА СНАБЖЕНИЯ предусматривает: установление лимитов и графиков доставки материалов; расчет потребности в погрузочно-разгрузочных и транспортных средствах, установление графиков их работы и рациональных маршрутов, расчет размеров партий доставки; контроль за использованием материалов; установление материальной ответственности за сохранность поставляемых грузов и передачу их материально ответственным лицам.

SYSTÈME D & APOS; APPROVISIONNEMENT DÉCENTRALISÉ - СИСТЕМА СНАБЖЕНИЯ ДЕЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ -получение, погрузка и доставка материалов работниками цехов-потребителей. Для получения материала со склада отдела снабжения предварительно оформляется требование, в котором указывается подлежащее отпуску кол-во материалов. Такой способ получения материалов требует больших затрат времени и средств, чем при активной системе снабжения. Поэтому ДЕЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ СИСТЕМА СНАБЖЕНИЯ целесообразна при

получении материалов с небольшой потребностью, разового или случайного потребления производственного. Для сокращения затрат времени рекомендуется направлять требования в отдел снабжения заблаговременно или оформлять месячные лимитные карты, лимитные ведомости.

CIF (COÛT, ASSURANCE, FRET)-СИФ (СТОИМОСТЬ, СТРАХОВАНИЕ, ФРАХТ) -базисные условия поставки, согласно которым продавец обязан зафрахтовать судно, доставить товар в порт и погрузить его на борт судна, застраховать товар от гибели или порчи на время перевозки и оплатить страховку.

ENTREPÔT BOND, ENTREPÔT COLLATÉRAL -СКЛАД БОНДОВЫЙ, ЗАЛОГОВЫЙ СКЛАД -склад, на котором находятся принятые на ответственное хранение товары, облагаемые акцизными сборами и различными налогами. Местные власти, как правило, пользуются залоговым правом на хранящиеся товары в обеспечение причитающихся платежей.

VITESSE MOYENNE -СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ СРЕДНЯЯ -среднее число км (миль), пройденное подвижным составом в единицу времени (час, сутки). Зависит от конструктивных характеристик транспортных средств, профиля пути, сопротивления движению и некоторых других факторов. СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ. Различают техническую и эксплуатационную скорости. Техническая - расстояние, пройденное в среднем за 1 час времени в движении; определяется как отношение величины пробега автомобиля общего к величине времени автомобиля в движении; эксплуатационная - расстояние, пройденное в среднем за 1 час в наряде, определяется как отношение величины пробега автомобилей общего к величине пробега автомобилей в наряде.

VITESSE MOYENNE DE LA LOCOMOTIVE -СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ЛОКОМОТИВА. Различают техническую и участковую скорости. Техническая рассчитывается как отношение величины пробега линейного ко времени нахождения локомотивов на перегонах в локомотиво-часах; участковая - как отношение величины пробега линейного к затратам

времени локомотивов в работе (времени нахождения локомотивов на перегонах и промежуточных станциях).

VITESSE MOYENNE DU NAVIRE -СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ МОРСКОГО СУДНА. Для совокупности судов определяется на единицу грузоподъемности судов как отношение величины пройденного судами расстояния в тоннаже-милях к величине затрат времени судов в тоннаже-сутках. Различают эксплуатационную и валовую скорости. Эксплуатационная скорость определяется на единицу времени судов в ходу, валовая — на единицу времени в ходу, на маневрах и швартовке.

VITESSE MOYENNE DU BATEAU FLUVIAL- СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ РЕЧНОГО СУДНА. Для совокупности судов исчисляется на единицу грузоподъемности грузовых или мощности пассажирских, грузопассажирских и буксирных судов как отношение соответственно величины пробега судов в тоннаже километрах/сило-километрах к величине затрат времени судов в тоннаже-сутках/сило-сутках. Различают техническую и путевую скорости. Техническая рассчитывается на единицу времени чистого хода судна; путевая - на единицу времени нахождения несамоходного судна с грузом (время хода плюс время стоянок с грузом).

ENVIRONNEMENT LOGISTIQUE -СРЕДА ЛОГИСТИЧЕСКАЯ - понятие, характеризующее совокупность условий обращения продукции. ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СРЕДА включает уровень тарифов трансп., оптовых цен, развитие инфраструктуры района, состояние рынка посреднических услуг и т. п.

DÉLAI DE LIVRAISON -СРОКИ ДОСТАВКИ -период времени, в течение которого груз должен быть перемещен из места отправления в место назначения. СРОКИ ДОСТАВКИ на различных видах транспорта общего пользования регулируются уставами, кодексами и другими нормативными актами. В международных морских перевозках СРОКИ ДОСТАВКИ, как правило, не устанавливаются, однако в чартерах может быть оговорена обязанность перевозчика следовать в порт назначения со всей возможной

скоростью. Нарушение этого условия влечет ответственность перевозчика так же, как и при девиации. В СРОКИ ДОСТАВКИ включается также время, необходимое для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, вспомогательных операций и т.д. Груз считается доставленным морским транспортом в место назначения с момента извещения грузополучателя о готовности груза к выдаче. На железных дорогах СРОКИ ДОСТАВКИ устанавливаются с учетом времени на операции по отправлению и прибытию грузов, расстояния между станциями отправления и назначения; скорости продвижения грузов, зависящей от категории отправки (повагонная, маршрутная, мелкая отправка); времени на дополнительные операции (переадресовка, перевалка) и т.д. В случае задержки груза для выполнения таможенных формальностей, ветеринарного досмотра и т.п. СРОКИ ДОСТАВКИ удлиняются на все время задержки. СРОКИ ДОСТАВКИ грузов негабаритных определяются исходя из условий перевозки, на железных дорогах при перевозках в местном сообщении определяются начальником дороги. При смешанных перевозках СРОКИ ДОСТАВКИ определяются по совокупности сроков доставки, предусмотренных нормативными актами для соответствующих видов транспорта. Груз, не выданный грузополучателю по истечении определенного срока с даты его приема к перевозке или с окончания срока доставки, считается утраченным. За нарушение сроков доставки, происшедшее по вине перевозчика, последний уплачивает грузовладельцу штраф, исчисляемый, как правило, в процентах от провозной платы.

TAUX DE FRET -СТАВКА ФРАХТОВАЯ -цена морской перевозки одной фрахтовой единицы груза. Размер ФРАХТОВОЙ СТАВКИ обычно зависит от вида и трансп. характеристик груза, условий рейса и связанных с ним расходов и конъюнктуры фрахтового рынка.

STRATÉGIE LOGISTIQUE -СТРАТЕГИЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ - стратегия долгосрочного планирования (на уровне предприятия или района) размещения капитальных вложений в транспортную сеть, складское хозяйство и другие элементы инфраструктуры; формирования длительных

хозяйственных связей, методик расчета за логистические операции и др. элементов хоз. механизма на перспективу. В рамках ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ определяются места строительства новых складов, дорог автомобильных, терминалов, железных дорог; анализируются грузовые потоки, определяются центры района тяготения и т.д.

STRATÉGIE LOGISTIQUE GLOBALE -СТРАТЕГИЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГЛОБАЛЬНАЯ -формирование устойчивых торгово-экономических связей между отдельными странами или группами стран на основе международного разделения труда, особенно в форме подетальной и технологической специализации и межотраслевого кооперирования.

ASSURANCES SUR FACULTÉS -СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ -один из важнейших видов страхования транспортного, основные условия которого перечислены ниже. По условию страхования «с ответственностью за все риски» подлежат возмещению убытки, расходы и взносы по общей аварии, а также убытки от повреждения или гибели полной всего или части груза, происшедшие по любой причине, кроме военных рисков, прямого или косвенного воздействия радиации, умысла и грубой небрежности страхователя, а также особых свойств и специфики транспортирования груза. По договоренности сторон исключенные из объема ответственности риски могут быть застрахованы за дополнительную страховую премию. По условию «с ответственностью за частную аварию» возмещаются убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза в результате пропажи судна без вести; расходы по спасению груза и др. Применяется также условие «без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения». В отличие от предыдущего условия по данному условию возмещаются только убытки от полной гибели всего или части груза.

ASSURANCE TRANSPORT -СТРАХОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЕ - совокупность различных видов страхования от опасностей, возникающих на различных путях сообщения (водных, воздушных, наземных). Объектами страхования могут быть как сами средства транспорта, так и перевозимые

ими грузы. В специальной литературе ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ первого вида может упоминаться как каско, второго - как карго. В договор ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ может быть также включено страхование багажа, водителя, пассажира (пассажиров) и самого автотранспортного средства (в литературе этот вид комбинированного страхования известен под названием авто-комби). ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ может проводиться как с применением франшизы, так и без нее.

ASSURANCE FRET -СТРАХОВАНИЕ ФРАХТА -один из видов страхования судовладельцев. Страховой интерес во фрахте имеет не только судовладелец, но и грузоотправитель или грузополучатель, в зависимости от того, на чьем риске страховом находится фрахт. Это обстоятельство зависит от условий оплаты фрахта, предусмотренных договором морской перевозки, и действующего законодательства. Если страховой интерес имеет перевозчик, то фрахт страхуется в том же порядке, что и судно (как правило, в качестве доп. условия). Если же в СТРАХОВАНИЕ ФРАХТА заинтересован грузовладелец, то фрахт страхуется в том же порядке, что и груз.

SUDO-JOUR -СУДО-СУТКИ -показатель, характеризующий использование судна за определенный период времени на трансп. работе по перевозке грузов и пассажиров и связанных с ней вспомогательных работах, нетранспортной работе, а также пребывание в резерве с сокращением команды, навигационном ремонте или капитальном ремонте, нахождении на приколе со снятием команды и т.п.

NAVIGATION LINÉAIRE -СУДОХОДСТВО ЛИНЕЙНОЕ -морские перевозки грузов по направлениям устойчивых грузовых потоков. ЛИНЕЙНОЕ СУДОХОДСТВО предполагает организацию движения закрепленных за линией судов по расписанию с взиманием провозной платы по заранее объявленному тарифу.

TRANSPORT MARITIME -СУДОХОДСТВО ТРАМПОВОЕ -способ транспортирования массовых грузов, перевозимых судовыми отправками, при котором работа грузовых судов не связана с постоянными районами плавания, портами погрузки и выгрузки, не ограничена определенным видом груза, а цена перевозки устанавливается по соглашению сторон в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка.

JOUR DE COURSE AVEC LA CARGAISON -СУТКИ ХОДОВЫЕ С ГРУЗОМ -показатель, характеризующий время пребывания судов в движении с грузом в цельносуточном исчислении (без учета их мощности). Из-за различия мощности и грузоподъемности судов время их пребывания в движении с грузом определяют: по буксирным судам - в сило-сутках с составом грузовых судов или плотов, по самоходным и несамоходным судам - в тоннаже-сутках с грузом.

SCHÉMA DES DIRECTIONS NORMALES DES FLUX DE MARCHANDISES -СХЕМЫ НОРМАЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ГРУЗОПОТОКОВ -документ, определяющий, с каких железных дорог или участков на какие дороги или участки разрешено перевозить данный груз. СХЕМЫ НОРМАЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ГРУЗОПОТОКОВ могут быть разработаны на основе транспортной задачи; требуется найти такую корреспонденцию грузовых перевозок, чтобы издержки транспорта были минимальными. Имеются методики, позволяющие при составлении СХЕМ НОРМАЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ГРУЗОПОТОКОВ учитывать пропускную способность путей сообщения.

TABLEAU DE BORD ÉQUILIBRÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -СБАЛАНСИРОВАННАЯ СИСТЕМА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЦЕПИ ПОСТАВОК-– способ конкретизации, представления и реализации стратегии цепи поставок в разрезе формирования инструмента адекватной оценки ее функционирования. Эта концепция способствует повышению вероятности реализации намеченной стратегии цепи поставок. Стратегические цели разрабатываются на основе

имеющегося видения и стратегии и имеют статус решающих целей цепи поставок. Чтобы спланировать и обеспечить процесс реализации целей, для каждой из них разрабатываются соответствующие финансовые и нефинансовые ключевые показатели функционирования цепи (KPI), по которым, в свою очередь, определяются целевые и фактические значения.

SYSTÈMES DE PLANIFICATION ET DE RÉPARTITION AVANCÉS - СИСТЕМЫ РАСШИРЕННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И ДИСПЕТЧИРОВАНИЯ -осуществляют поддержку процессов планирования и конфигурирования сетевой структуры цепей поставок. «Расширенное планирование» в данном контексте интерпретируется в качестве новой логики планирования, при помощи которой можно преодолеть недостатки традиционных систем планирования и управления производственным предприятием.

VITESSE DE RÉATION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT - СКОРОСТЬ РЕАЦИИ ЦЕПИ ПОСТАВОК – скорость, с которой данная цепь поставок обслуживает конечного потребителя, выражаемая в следующих показателях: длительность цикла выполнения заказа; длительность производственного цикла; длительность логистического цикла.

PLANIFICATION CONJOINTE, PRÉVISION ET RÉAPPROVISIONNEMENT - СОВМЕСТНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ, ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ПОПОЛНЕНИЕ ЗАПАСОВ- совместный процесс создания между двумя и более партнерами цепи поставок с различными навыками и знаниями единого подхода к созданию оптимальных условий для удовлетворения потребностей клиентов (определение Добровольной межотраслевой ассоциации по разработке коммерческих стандартов – Voluntary interindustry commercial standards – VICS – vics.org).

PLANIFICATION STRATÉGIQUE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК – комплексный, всесторонний и интегрированный процесс планирования для достижения конкурентных преимуществ цепи за

счет роста добавленной ценности и улучшения параметров сервиса, обеспечивающих наибольшее удовлетворение клиентов, предугадывая их будущие потребности в отношении качества услуг и оптимально управляя ресурсами во всей цепи поставок.

CHARTER À TEMPS -ТАЙМ-ЧАРТЕР -договор фрахтования судна на время, по которому судовладелец, оставаясь собственником судна и сохраняя контроль над экипажем, предоставляет его на определенный срок в распоряжение фрахтователя для перевозки любых законных грузов, за исключением тех, перевозка которых не допускается по условиям чартера. В ТАЙМ-ЧАРТЕРЕ обычно предусматривается определенный район плавания судна, и фрахтователь вправе направить его в любые порты мира в пределах указанного района, за исключением мест, недоступных для данного судна. Арендная плата по ТАЙМ-ЧАРТЕРУ, как правило, оплачивается авансом, обычно вперед за месяц. При этом фрахтователь имеет право загружать судно по грузовую марку, используя для этого все грузовые помещения. Практикой торгового мореплавания выработан ряд стандартных типов ТАЙМ-ЧАРТЕРОВ, каждый из которых отражает особенности района плавания и вида перевозок. Различаясь в деталях, все типы ТАЙМ-ЧАРТЕРОВ исходят из следующих общих положений: судовладелец предоставляет фрахтователю судно, полностью укомплектованное командой, и несет все расходы на содержание экипажа. поддержание судна в пригодном для эксплуатации состоянии, его страхование и приобретение смазочных материалов; фрахтователь несет все расходы на приобретение топлива, воды, оплату налогов, портовых сборов, услуг лоцманов и буксиров, производство погрузочно-разгрузочных и других работ, связанных с перевозкой грузов; фрахтователь оплачивает арендную плату за все время нахождения в ТАЙМ-ЧАРТЕРЕ, за исключением времени, когда он не смог полностью использовать судно (авария или поломка судна и т.п.), которое называется временем вне аренды. Во время нахождения судна в ТАЙМ-ЧАРТЕРЕ капитан обязан подчиняться распоряжениям фрахтователя,

касающимся коммерческой эксплуатации судна и других вопросов, связанных с перевозками. При этом фрахтователь несет ответственность за все последствия своих распоряжений, а также за обязательства, возникшие в результате подписания капитаном, командным составом или агентами судна коносаментов и других документов, связанных с эксплуатацией судна. Фрахтователь отвечает также за убытки и вред, причиненные судовладельцу в результате неправильных или небрежных действий самого фрахтователя или его служащих. Если в ТАЙМ-ЧАРТЕРЕ не оговорено иное, фрахтователь может сдать судно в субаренду, но при этом он полностью отвечает за надлежащее выполнение всех условий чартера.

TALMAN -ТАЛЬМАН -лицо, обеспечивающее счет тарно-штучных грузов при их погрузке и разгрузке, а также выполнение обмера, контрольной перевески грузов и других операций. После окончания погрузки администрации судна вручается тальманская расписка, где указывается заверенное подписями тальманов перевозчика и грузоотправителя количество грузовых мест по каждой накладной. В порту разгрузки кроме тальманских расписок после завершения грузовых работ составляется акт выдачи судном груза, при этом пароходство обязано предоставить тальману грузовой план и др. документы, необходимые для своевременной выгрузки груза. Тальман несет имущественную ответственность за понесенные по его вине убытки (недостача, пересортица и т. д.).

DOUANE -ТАМОЖНЯ -государственный орган, осуществляющий контроль над провозом грузов и багажа через границу, их учет, взимание установленных таможенных пошлин и иных налогов и сборов, а также временное хранение грузов в тех случаях, когда это предусмотрено таможенными правилами. Обычно ТАМОЖНЯ располагаются в морских и речных портах, на железнодорожных станциях, в аэропортах, а также в автомобильных пунктах пересечения границы, через которые осуществляется провоз экспортно-импортных и транзитных грузов.

TARE -ТАРА -1) элемент и/или разновидность упаковки, представляющий собой изделие для размещения продукции, транспортирования, складирования и других логистических операций (например, контейнеры, поддоны, ящики, бочки и т.п.). ТАРА подразделяется на: деревянную, металлическую, стеклянную, комбинированную; крупногабаритную и малогабаритную; разовую, возвратную, оборотную (многооборотную); жесткую, мягкую и полужесткую; неразборную, разборную, складную и разборно-складную; закрытую и открытую; герметичную (изотермическую — сохраняющую заданную температуру в течение определенного времени и изобарическую - сохраняющую заданное давление) и негерметичную. ТАРА по функциональному назначению подразделяется на транспортную и потребительскую. Отдельную группу составляет тара-оборудование, т.е. изделие для размещения, транспортирования, хранения и продажи из него товаров методом самообслуживания. По принадлежности и условиям использования ТАРА классифицируется на производственную, инвентарную и складскую. Производственная ТАРА предназначена для внутризаводских и/или межзаводских технологических и/или логистических операций. Инвентарная ТАРА - это оборотная тара, являющаяся собственностью предприятия и подлежащая возврату владельцу. Складская ТАРА предназначена для приемки, размещения, хранения и комплектации продукции на складе; 2) масса собственно тары и/или трансп. средства (вагона, автомобиля и т. д.); представляет разность массы брутто (сумма массы груза и тары) и массы нетто (чистая масса груза).

TARIF DOUANIER -ТАРИФ ТАМОЖЕННЫЙ -систематизированный перечень таможенных пошлин, взимаемых с грузовладельцев при прохождении товаров через таможню. ТАМОЖЕННЫЙ ТАРИФ включает в себя перечень товаров, облагаемых пошлиной, с указанием ставок пошлин и способа обложения с учетом установленных скидок и надбавок. Закон РФ о «О таможенном тарифе» введен в действие с 1 июля 1993 г.

TARIFS -ТАРИФЫ -плата и сборы, взыскиваемые за перевозку грузов, а также правила их исчисления. Как экономическая категория ТАРИФЫ являются формой цены на продукцию транспорта и должны быть построены так, чтобы обеспечивать нормально работающему перевозчику возмещение себестоимости перевозок и получение прибыли. Системы тарифов на различных видах транспорта общего пользования имеют свои особенности. На железнодорожном транспорте применяются: общие тарифы (основной вид тарифов, применяемый на всей сети железных дорог); исключительные (применяются для перевозки отдельных грузов на определенных направлениях или в отдельные периоды времени; бывают запретительные или поощрительные); льготные и местные, а также договорные. На воздушном транспорте применяются грузовые и исключительные (повышенные на 50 %) тарифы, а также льготные тарифы (на незагруженных линиях). Международные грузовые тарифы делятся на основные (без скидок или надбавок; подразделяются на нормальные для грузов массой до 45 кг и количественные); специальные, применяемые при перевозках определенных категорий грузов (это льготные тарифы со скидкой); классовые (для ценных грузов, книжно-журнальной продукции и т.п.). Процент надбавок или скидок с тарифов зависит от того, между какими или внутри каких зон ИАТА производится перевозка. На морском транспорте цена перевозки может существовать в виде тарифа (линейное судоходство) или фрахтовой ставки (трамповое судоходство). На внутреннем водном транспорте ТАРИФЫ дифференцируются в зависимости от группы пароходства, расстояния и вида перевозки (сухогрузные, нефтеналивные, буксировка плотов), рода отправки, сообщений видов. На автомобильном транспорте применяются сдельные (оплата за фактическую массу груза в зависимости от расстояния и класса груза; подразделяются на общие и исключительные) и повременные ТАРИФЫ (оплата за каждый час работы и за каждый километр пробега в зависимости от грузоподъемности

автомобиля). К ТАРИФАМ могут применяться поясные поправочные коэффициенты.

TÉLÉGRAMME SUR LE CHARGEMENT DU VOL -ТЕЛЕГРАММА О ЗАГРУЗКЕ РЕЙСА -сообщение с данными о загрузке воздушного судна, посылаемое по всему маршруту рейса. Высылается немедленно после вылета воздушного судна. Ее содержание основано на сводной загрузочной ведомости.

TEL-KEL -ТЕЛЬ-КЕЛЬ -условие договора поставки, договора купли-продажи и т. п., в соответствии с которыми поставщик не несет обязательств по качеству определенной партии поставки или всех поставок в течение срока действия договора; на проданный товар не устанавливается гарантийный срок. Условие ТЕЛЬ-КЕЛЬ широко применяется в торговле отходами производства и отходами потребления, при комиссионной торговле подержанным промышленным оборудованием и др.

TERRITOIRE DOUANIER -ТЕРРИТОРИЯ ТАМОЖЕННАЯ - территория, на которой действует единое таможенное законодательство и ведется единый статист, учет внешней торговли. Границы ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ не совпадают с государственными в тех случаях, когда в стране имеются свободные гавани, зоны и др.

TECHNOLOGIE DE CONCEPTION D'APPROVISIONNEMENT SANS PAPIER -ТЕХНОЛОГИЯ ОФОРМЛЕНИЯ ПОСТАВОК БЕЗБУМАЖНАЯ - фиксирование обязательств по поставкам, предполагающее сведение к минимуму документооборота на бумажных носителях. Информационный поток между поставщиками и потребителями существует в форме электронных документов. На современном этапе развития информатики БЕЗБУМАЖНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ОФОРМЛЕНИЯ ПОСТАВОК в строгом смысле этого термина пока отсутствует, т. к. некоторое количество бумажных документов (например, графиков поставок) используется даже в наиболее компьютеризированных логистических системах.

TIR-CARNET-ТИР-КАРНЕТ -международный таможенный документ, держатель которого имеет право на упрощенные таможенные формальности при перевозке грузов между странами, подписавшими конвенцию о ТИР-КАРНЕТЕ (1975 г.). К конвенции о ТИР-КАРНЕТЕ присоединилось свыше 30 стран.

UNE TONNE -ТОННА ОБМЕРНАЯ -применяемая в линейном судоходстве ед. объема, за которую взимается ставка тарифа. Величина ОБМЕРНОЙ ТОННЫ устанавливается условиями применения линейных тарифов и составляет обычно 40-50 фут или 1 $м^3$. В тарифах за судовладельцем обычно оговаривается право расчета провозных платежей по его выбору за ОБМЕРНУЮ ТОННУ или тонну массы груза. Если укладочная кубатура груза менее ОБМЕРНОЙ ТОННЫ, установленной тарифами, провозная плата взимается по массе груза, если же она превышает этот объем, плата взимается за каждую ОБМЕРНУЮ ТОННУ. Определение ОБМЕРНОЙ ТОННЫ не из объема тонны груза, а исходя из занятого грузом объема грузового помещения, компенсирует перевозчику неравномерную укладку (broken stowage), т.е. потерю кубатуры между отдельными грузовыми местами, которая не учитывается при определении укладочной кубатуры навалочных грузов. Так, например, при перевозке оборудования и средств транспорта объем занимаемой ими кубатуры определяется путем перемножения их макс, размеров (длины, ширины и высоты), в результате чего все выступающие части оказываются внутри расчетного параллелепипеда, объем которого служит основой для определения размера провозных платежей.

TONNAGE-KILOMÈTRE -ТОННАЖЕ-КИЛОМЕТР -единица измерения пройденного расстояния грузовыми самоходными и несамоходными судами с учетом их грузоподъемности. Для самоходного флота показатель дается в группировке: ТОННАЖЕ-КИЛОМЕТРЫ пройденные в груженом состоянии вверх, в груженом состоянии вниз, всего в груженом состоянии, в порожнем в оба направления. У несамоходных судов пройденное расстояние

учитывается в ТОННАЖЕ-КИЛОМЕТРАХ, километрах по видам работ (с грузом, порожним и всего) и с подразделением вверх, вниз, в оба направления. По грузопассажирскому флоту пройденное расстояние учитывается в сило-километрах, ТОННАЖЕ-КИЛОМЕТРАХ и пассажиро-километрах.

TONNAGE-VOL -ТОННАЖЕ-РЕЙС -единица измерения перевозок грузов судном от пункта отправления до пункта назначения с учетом грузоподъемности судна в тоннах. Определяется как произведение грузоподъемности судна на кол-во совершенных им рейсов.

TONNAGE-JOUR -ТОННАЖЕ-СУТКИ -единица измерения времени пребывания судна в том или ином состоянии (в пути, под погрузкой, в простое) с учетом его грузоподъемности. Определяются как произведение грузоподъемности судна в тоннах на время пребывания его в том или ином состоянии в сутках.

TONNE-KILOMÈTRE -ТОННО-КИЛОМЕТР -единица измерения грузооборота транспорта, характеризующая перемещение 1 т груза на расстояние 1 км.

TONNE-KILOMÈTRE -ТОННО-КИЛОМЕТР ПРИВЕДЕННЫЙ -показатель, характеризующий объем всей выполненной отдельными видами транспорта работы по перевозке грузов и пассажиров. Приведение выполняется суммированием тонно-километров и пассажиро-километров (на воздушном транспорте для этой цели используют коэффициент, равный 0,09). Показатель используется также в статистике производительности труда. Например, производительность труда работников железных дорог может быть измерена количеством ТОННО-КИЛОМЕТРОВ ПРИВЕДЕННЫХ, приходящимся на 1 работника контингента эксплуатационного. ТОННО-КИЛОМЕТР ПРИВЕДЕННЫЙ для этих целей рассчитывают суммированием грузооборота и удвоенного пассажирооборота.

TONNE-KILOMÈTRE TARIFAIRE -ТОННО-КИЛОМЕТР ТАРИФНЫЙ -Единица измерения грузооборота транспорта, исчисленная по

фактическому пути следования грузов с учетом кратчайшего расстояния перевозки по моменту прибытия. Характеризует в натуральном выражении объем работы железнодорожного транспорта по перевозкам.

TONNE-MILE -ТОННО-МИЛЯ -единица измерения транспортной работы морского судна; исчисляется как произведение 1 т груза, перевезенной на расстояние 1 миля. 1 морская миля равна 1,852 км, поэтому 1 тонно-миля приравнивается к 1,852 тонно-километра.

TRANSIT FERROVIAIRE -ТРАНЗИТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ - осуществляемые железной дорогой перевозки пассажиров и грузов, станции отправления и назначения которых находятся за пределами этой дороги. Учитывается в тоннах и тонно-километрах в целом и по видам грузов по моменту прибытия грузов. Аналогично определяется транзит в статистике перевозок пассажиров (в пассажиро-километрах).

TRANSIT INTERNATIONAL -ТРАНЗИТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ - осуществляемые страной перевозки грузов, пункты отправления и назначения которых находятся за ее пределами. Различают прямой и косвенный транзит. К прямому относятся перевозки иностранных товаров под таможенным обеспечением, без помещения на таможенный склад, к косвенному - перевозки иностранных товаров, поступающих на таможенные склады, а оттуда - за границу.

FACILITÉ DE TRANSIT -ТРАНЗИТНАЯ ЛЬГОТА -предоставляемое за дополнительную плату перевозчиком право грузоотправителю и/или грузополучателю прерывать перевозку в промежуточном пункте на пути следования, но оплачивать перевозку по сквозному тарифу (through rate). ТРАНЗИТНАЯ ЛЬГОТА обычно предоставляется по различным массовым грузам (древесина, зерно, металлопродукция и др.) железными дорогами и другими видами транспорта общего пользования для переработки груза в пути следования (fabrication in transit; milling in transit) - распиловки древесины, помола зерна и т. п. или промежуточного хранения (storage in transit). Одновременно грузоотправитель (грузополучатель) имеет право

забрать из промежуточного пункта соответствующее кол-во ранее переработанного в нем груза. ТРАНЗИТНАЯ ЛЬГОТА может также предоставляться грузоотправителю при распродаже крупнопартионного груза мелкими партиями в пути следования (stop-off privilege), например, при продаже скоропортящихся продовольственных товаров мелкооптовым покупателям в пути следования железнодорожного состава.

TRANSPORTS EN COMMUN -ТРАНСПОРТ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ -совокупность отраслей сферы материального производства, обеспечивающих потребности отраслей народного хозяйства и населения в продукции транспорта, перевозках грузов, багажа, почты и пассажиров. Понятие ТРАНСПОРТ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ охватывает железнодорожный транспорт, водный транспорт (морской и речной), автомобильный, воздушный транспорт и транспорт трубопроводный. Связь ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ с промышленными и торговыми предприятиями и др. осуществляется через так называемый промышленный транспорт (подъездные и технологические пути и т.д.).

TRANSPORTABILITÉ -ТРАНСПОРТАБЕЛЬНОСТЬ -свойство груза сохранять качественные и количественные параметры при транспортировании в установленных стандартами и др. нормативными актами условиях; пригодность для перевозки. ТРАНСПОРТАБЕЛЬНОСТЬ скоропортящегося груза определяется исходя из его качественного состояния на день погрузки. При нарушении перевозчиком температурного режима, приведшем к понижению качества скоропортящегося груза, и/или при несоблюдении сроков доставки с него взыскивается штраф.

DÉCLIN NATUREL (CARGO)-УБЫЛЬ ЕСТЕСТВЕННАЯ (ГРУЗОВ) - недостача массы грузов, возникающая при их транспортировании и хранении вследствие присущих им естественных свойств (улетучивание, усушка, утечка, утруска). ЕСТЕСТВЕННАЯ УБЫЛЬ зависит от расстояния перевозки, времени хранения, кол-ва перевалок, вида тары и других факторов. К ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ относятся также не поддающаяся

сбору крошка, образующаяся при нарезке или рубке некоторых продуктов; потери массы продуктов за счет окисления (эти потери уменьшаются при понижении температуры хранения) и т.д. ЕСТЕСТВЕННАЯ УБЫЛЬ обычно не включается в число рисков страховых, однако за дополнительную страховую премию может быть принята на страхование (с установлением франшизы или без нее).

EMBALLAGE -УПАКОВКА -средство или комплекс средств, обеспечивающих защиту продукции от повреждения или потерь при транспортировке, складировании, при перевалке, облегчающих выполнение логистических операций, УПАКОВКА, как правило, является носителем информации; например, наименования товара и его изготовителя, штрихового кода, инструкции по эксплуатации, манипуляционных знаков, эко-маркировки; рекламы других товаров того же изготовителя или рекламы продукции другого поставщика. Затраты на УПАКОВКУ - часть логистических издержек; эти затраты могут составлять от долей процента до нескольких десятков процентов от себестоимости продукции. УПАКОВКА - важное средство предотвращения потерь груза сверх норм естественной убыли. УПАКОВКА играет также немаловажную роль и в мероприятиях маркетинга, удачный дизайн упаковки может значительно повысить объем продаж. Упаковочная промышленность играет заметную роль в создании валового национального продукта многих высокоразвитых стран. В 1968 г. создана Всемирная организация по упаковке (World Packaging Organisation, WPO) — международная профессиональная некоммерческая организация, содействующая обмену научно-технической информацией по УПАКОВКЕ и развитию упаковочной промышленности. Эта организация объединяет свыше 50 стран. В ряде стран мира имеются специализированные научно-исследовательские и конструкторские организации, работающие над проблемами УПАКОВКИ.

CONDITIONS DE LIVRAISON -УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ -1) предусмотренные договором, поставки или иным нормативным актом

требования к количеству и качеству продукции, ее ассортименту, срокам доставки, форме оплаты, упаковке и т.д.; 2) особые условия поставки - нормативные акты, учитывающие специфику поставки товаров и средств производства в зависимости от предмета либо субъекта договора поставки. УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ регулируют отношения, не предусмотренные общими положениями соответствующих актов гражданского права; возможные изъятия из общих положений и т.д. УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ разрабатываются и утверждаются в установленном порядке.

CONDITIONS DE LIVRAISON DE BASE -УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ БАЗИСНЫЕ -признанные в международной практике условия поставки, применяемые при заключении договоров купли-продажи, договоров поставки и т.п. БАЗИСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ определяют основные права и обязанности поставщика и потребителя при распределении издержек транспортных, место и время перехода рисков; место поставки, правила выполнения таможенных формальностей; сторону, несущую расходы по разгрузке, и т.п. В действующую редакцию словаря «Инкотермс» включены след. БАЗИСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ, разделенные на 4 категории (приведены принятые в «Инкотермс» англоязычные аббревиатуры; в скобках - используемые в России аббревиатуры): «E» - один термин - EXW - франко-завод (ФРЗ или EXB); «F» - три термина - FAS - франко вдоль борта судна (ФАС), FCA - франко-перевозчик (ФРП или ФСА), FOB — франко-борт судна (ФОБ); общим для категории «F» является обязанность поставщика передать товар перевозчику, указанному потребителем; «C» - четыре термина - CFR - стоимость и фрахт (КАФ или СФР), CIF - стоимость, страхование и фрахт (СИФ), CPT - перевозка оплачена до места назначения (ПРО или СПТ), CIP - перевозка и страхование оплачены до места назначения (ПСО или СИП), общим для категории «C» является обязанность поставщика заключить договор перевозки, не принимая на себя риск утраты груза или повреждения груза; «D» - пять терминов - DAF - франко-граница (ФРГ или ДАФ), DES - поставлено с судна (порт назначения) (ПСС или ДЕС), DEQ -

поставлено с причала (порт назначения) (ПСП или ДЕК), DDP - франко (место назначения), сборы оплачены (ФОП или ДДП), DDU - франко (место назначения), сборы не оплачены (ФНО или ДДУ). Общим для категории «D» является обязанность поставщика принять на себя расходы и риски, связанные с доставкой товара в страну назначения. Детализация БАЗИСНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ в части времени погрузки (выгрузки), норм простоя и т.п. содержится в договорах перевозки и в чартерах.

GESTION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК-Термин SCM (Supply Chain Management) был сформулирован Оливером и Вебером в 1982 году и означал, что «... только внимание топ-менеджеров может гарантировать устранение конфликтов и балансировку интересов различных функциональных звеньев в рамках всей цепи поставок (закупок, производства, поставок готовой продукции)...»

NIVEAU DE SERVICE LOGISTIQUE -УРОВЕНЬ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА-Уровень сервиса - достаточно емкое понятие, определяющее то, насколько компания и ее цепь поставок (логистика) способны удовлетворять потребности рынка в целом и отдельных клиентов. Данный показатель имеет множество граней, анализ которых позволяет выстроить такое управление в логистике и цепях поставок, которое позволит достичь важных для компании конкурентных преимуществ.

FAS -ФАС -базисные условия поставки, согласно которым производится поставка товара продавцом на пристань вдоль судна, указанного покупателем. Продавец при этом не обязан производить погрузку товара на борт судна. Покупатель с этого момента оплачивает все расходы и несет все риски гибели или порчи товара. Покупатель должен выполнить все необходимые таможенные формальности, зафрахтовать судно и оплатить фрахт.

FIXTURE-NOTES -ФИКСЧЮР-НОТ -предварительный документ, фиксирующий факт фрахтования судна и его основные условия: наименование судна и срок его подачи; количество и род груза; порты

погрузки и выгрузки; нормы погрузки-выгрузки; фрахтовую ставку. Впоследствии заменяется чартером.

MARINE -ФЛОТ МОРСКОЙ -совокупность судов, предназначенных для перевозки грузов и пассажиров по морским путям сообщения. При учете суда группируются по назначению, характеру перевозок, способу передвижения, материалу корпуса, виду двигателя. По назначению - транспортные, специализированные, технические, служебно-вспомогательные. К транспортным относятся суда, предназначенные для перевозок грузов и пассажиров, буксиры для буксировки транспортных судов; к специализированным — контейнеровозы, лихтеровозы, железнодорожные паромы, арктического плавания, ледоколы; к техническим - дноуглубительные и дноочистительные суда; к служебно-вспомогательным - суда, предназначенные для обслуживания транспортного и технического флота (портовые буксиры для швартовых и других работ, бункеровочные баржи, разъездные катера и т.д.). По характеру перевозок различают пассажирские, грузопассажирские, грузовые (сухогрузные и наливные). По способу передвижения - самоходные и несамоходные. По материалу корпуса - металлические, деревянные, композитные, железобетонные. По видам двигателя - теплоходы, дизель-электроходы, с турбинными двигателями и др. МОРСКОЙ ФЛОТ определяется на дату и в среднем за отчетный период; выражается как числом судов, так и суммарной мощностью.

FLOTTE FLUVIALE -ФЛОТ РЕЧНОЙ -совокупность судов и иных плавучих сооружений, предназначенных для перевозок по внутренним водным путям пассажиров и грузов или для выполнения путевых и подсобных работ, связанных с перевозкой. При учете суда группируются: по назначению - транспортные, технические и вспомогательные; по составу перевозок - пассажирские, грузопассажирские и грузовые (сухогрузные и наливные); по способу движения - самоходные и несамоходные (передвигающиеся при помощи других судов (толкачей-буксиров) или береговых тяговых средств (тракторов, электровозов); по

гидрометеорологическим условиям района плавания - суда плавания «река-море», суда озерного плавания с ограниченным выходом в море, суда рейдового плавания и для озеровидных бьефов, крупных рек, суда для плавания на магистральных реках и больших притоках, суда облегченного типа для плавания по малым рекам и по верховьям крупных рек; по дальности перевозок и приписке - местные (пригородные и внутригородские) и транзитные; по материалу корпуса - металлические (сварные и клепаные), деревянные, композитные (деревянные в композиции с металлом) и железобетонные. РЕЧНОЙ ФЛОТ - важнейший элемент активной части основных фондов внутреннего водного транспорта (его доля превышает 75 % стоимости основных фондов).

FOB -ФОБ -базисные условия поставки, согласно которым продавец обязан за свой счет поставить товар на борт судна, зафрахтованного покупателем, в согласованном порту погрузки в установленный срок. Покупатель обязан зафрахтовать судно и своевременно известить продавца о сроке и месте погрузки, названии, времени прибытия судна, условиях погрузки. Риск гибели или порчи товара переходит с продавца на покупателя в момент погрузки товара на борт судна. В контрактах употребляется в виде, например, ФОБ Ростов-на-Дону (Ростов-на-Дону - согласованный порт отгрузки).

FOB-AÉROPORT, FOA -ФОБ-АЭРОПОРТ, ФОА -базисные условия поставки, согласно которым предусматривается поставка товара продавцом в аэропорт, указанный продавцом в контракте. Риск гибели или порчи товара переходит с продавца на покупателя после поставки товара в аэропорт. Покупатель оплачивает транспортировку товара.

FONDS DE PÉRÉQUATION-ФОНД УРАВНИТЕЛЬНЫЙ -институт расчетов по диспачу, существующий при ряде чартеров на перевозку массовых грузов. Фонд образуется за счет взимаемых с судовладельцев уравнительных сборов за каждую единицу погруженного или выгруженного груза. Средства фонда расходуются на оплату диспача, начисляемого

согласно условиям чартера. Судовладелец, внесший уравнительный сбор, освобождается от оплаты диспача фрахтователю независимо от его суммы.

FRANCO TRANSPORTEUR -ФРАНКО-ПЕРЕВОЗЧИК -базисные условия поставки, согласно которым предусматривается поставка товара продавцом в назначенное место в распоряжение экспедитора покупателя. Это условие применяется в тех случаях, когда эксплуатируются современные виды транспорта, такие, как контейнеровозы, суда и паромы с горизонтальной погрузкой и выгрузкой. Покупатель назначает своего экспедитора, организует и оплачивает перевозку.

FRET- ФРАХТ - плата за перевозку грузов морем. Размер ФРАХТА может либо оговариваться в каждом отдельном случае (при заключении чартера), либо исчисляться на основе тарифа. В зависимости от условий договора ФРАХТ оплачивается за единицу массы или объема либо в виде общей суммы за перевозку. Как правило, ФРАХТ оплачивается за количество груза, доставленное и сданное судном в пункте назначения. Однако в некоторых случаях он исчисляется по количеству груза, принятому в пункте отправления. Такой порядок исчисления ФРАХТА применяется, например, при перевозке некоторых гигроскопичных грузов, а также пропсов и балансов, количество которых определяется на берегу перед их погрузкой на судно. Право на получение ФРАХТА возникает у судовладельца после того, как он выполнит свои обязательства перед фрахтователем. При этом никакие обстоятельства, в том числе гибель судна или груза, не дают судовладельцу права на получение ФРАХТА, если груз не доставлен по назначению. В ряде случаев, однако, судовладельцы добиваются включения в чартер условия, в соответствии с которым право на ФРАХТ возникает у судовладельца независимо от того, погибло судно и/или груз или нет. Момент, когда у судовладельца возникает право на получение ФРАХТА, не обязательно совпадает с фактическими сроками платежа. В соответствии с условиями чартера ФРАХТ может быть выплачен как в порту назначения, так и в порту отправления.

FRET MORT -ФРАХТ МЕРТВЫЙ -возмещаемый судовладельцу фрахтователем убыток за недогруз судна по чартеру против полного груза. Право на МЕРТВЫЙ ФРАХТ возникает у судовладельца как при недоиспользовании грузоподъемности судна, так и при недоиспользовании его грузовместимости. При оплате МЕРТВОГО ФРАХТА из него обычно удерживают стоимость погрузочно-разгрузочных работ, если по условиям чартера они производятся за счет судовладельца.

RETOUR DE FRET -ФРАХТ ОБРАТНЫЙ -фрахт, который грузовладелец обязан оплатить перевозчику за обратную доставку груза в порт отправления, если груз не может быть сдан в порту назначения по не зависящим от перевозчика причинам.

AFFRÈTEMENT DE NAVIRES -ФРАХТОВАНИЕ СУДОВ -процесс заключения условий договора фрахтования судна. В более широком смысле под фрахтованием понимается также работа по бронированию линейного тоннажа, которое оформляется подписанием букинг-нота. ФРАХТОВАНИЕ СУДОВ в трамповом судоходстве обычно осуществляется через экспедиторов - фрахтовых брокеров, а в линейном судоходстве - через разветвленный аппарат аквизиторов. В торговом мореплавании применяются следующие основные виды ФРАХТОВАНИЕ СУДОВ: 1. Фрахтование на условиях рейсового чартера (voyage charter) которое делится на: а) фрахтование на один рейс (single voyage) - соглашение, по которому судовладелец за определенную плату (фрахт) обязуется на обусловленном судне перевезти обусловленный груз из одного или нескольких портов отправления в один или несколько портов назначения. Этот вид ФРАХТОВАНИЯ СУДОВ оформляется рейсовым чартером; б) фрахтование на последовательные рейсы (consecutive voyages) - разновидность рейсового чартера, применяемого при перевозках большого кол-ва однородного груза в одном и том же направлении одним и тем же судном. Обычно такие договоры заключаются с условием, что судно после окончания выгрузки должно немедленно вернуться в порт погрузки для

совершения след, рейса или же вправе в балластном направлении перевозить грузы других фрахтователей. Количество последовательных рейсов может быть твердо оговорено в чартере либо ограничено определенным периодом времени. Соглашение обычно оформляется одним чартером с указанием кол-ва рейсов, которое должно совершить судно; в) фрахтование по генеральному контракту (general contract) - соглашение, по которому судовладелец обязуется в течение определенного времени перевезти обусловленное количество груза. При перевозках по генеральному контракту судовладелец вправе выделить для перевозки любые пригодные для этой цели суда, причем их наименование в соглашении не указывается. На каждый рейс судна, осуществляющего перевозку по генеральному контракту, выписывается отдельный чартер либо составляется лишь букинг-нот, в котором делается ссылка на то, что перевозка совершается в счет исполнения генерального контракта. В настоящее время контрактация тоннажа получила широкое распространение, что поставило вопрос о создании стандартной формы контракта. Такая форма (volume contract) была разработана совместными усилиями Балтийской и международной морской конференцией и Международной ассоциацией судовладельцев. 2. Фрахтование на условиях тайм-чартера (time charier), которое в зависимости от способа определения продолжительности нахождения судна в аренде делится на обычный тайм-чартер и на круговые рейсы. По условиям кругового рейса время аренды определяется фактической продолжительностью обусловленного рейса. 3. Фрахтование на условиях бэрбоут-чартера или димайз-чартера.

AFFRÉTEUR -ФРАХТОВАТЕЛЬ -сторона в договоре фрахтования судна. При рейсовом фрахтовании в обязанности ФРАХТОВАТЕЛЯ входит предоставление предусмотренного договором груза и уплата обусловленного вознаграждения. При фрахтовании на время в обязанности ФРАХТОВАТЕЛЯ входит эксплуатация судна в соответствии с условиями договора и уплата установленной арендной платы.

AFFRÉTEUR -ФРАХТОВЩИК -сторона в договоре фрахтования судна. При рейсовом фрахтовании в обязанности ФРАХТОВЩИКА, именуемого чаще судовладельцем, входит перевозка за определенное вознаграждение грузов фрахтователя из одного обусловленного договором порта в др. При фрахтовании на время ФРАХТОВЩИК предоставляет судно на определенное время в распоряжение фрахтователя для перевозки грузов, получая за это обусловленную арендную плату.

FONCTION LOGISTIQUE-ФУНКЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ:

1) одно из наиболее распространенных понятий логистики, определение которого во многих случаях задается на контекстуальном уровне. Ряд специалистов к основным («базисным») ЛОГИСТИЧЕСКИМ ФУНКЦИЯМ относит производство, снабжение и сбыт. В рамках базисных ЛОГИСТИЧЕСКИХ ФУНКЦИЙ участниками логистического канала могут выполняться различные материальные и нематериальные логистические операции. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ФУНКЦИИ реализуются в тесном взаимодействии с функциями маркетинга, например, управления ассортиментом продукции, прогнозирования емкости рынка, формирования политики цен и другое. Д. Бауэрсокс (США), М. Капуто и В. Мининно (Италия) и др. выделяют шесть ЛОГИСТИЧЕСКИХ ФУНКЦИЙ: управление заказами; контроль за состоянием запасов; хранение; грузопереработка; упаковывание и пакетирование; транспортирование. В данном определении, в отличие от предыдущего, понятия «логистическая операция» и «ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ФУНКЦИЯ» находятся в отношении не «часть — целое», а в отношении пересечения.

FONCTION INVERSE LOGISTIQUE -ФУНКЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ОБРАТНАЯ -логистическая функция, предполагающая движение материального потока и информационного потока в направлении, противоположном исходному. При этом, если продукция или тара возвращаются от потребителя к производителю, они не обязательно проходят ту же логистическую цепь, по которой они были доставлены от

производителя потребителю. Наиболее распространенные примеры реализации ОБРАТНАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ФУНКЦИЯ - возврат дилером товара с истекшим сроком реализации своему дистрибьютору, возврат дефектного товара покупателем дилеру, возврат тары потребителем поставщику или сдача ее тарособирающей организации, отходов утилизация; возврат товара, отгрузка которого произведена из-за ошибки комплектации (поставка незаказанной продукции). По оценкам западных специалистов, при ошибках комплектации логистические издержки примерно в 10 раз выше, чем на обработку материального потока в прямом направлении.

CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT -ЦЕПЬ ПОСТАВОК-Объединение всех видов бизнес-процессов (проектирование, производство, продажи, сервис, закупки, дистрибуция, управление ресурсами, поддержка), необходимых для удовлетворения спроса на продукцию или сервис - от начального момента получения исходного сырья или информации до доставки конечному потребителю».

CHARTER -ЧАРТЕР -документ, удостоверяющий наличие и содержание договора фрахтования судна, заключаемого судовладельцем и фрахтователем. В зависимости от того, какую степень риска ведения морского предприятия на данный период принимает на себя фрахтователь, применяются три группы фрахтовых сделок, каждая из которых оформляется соответствующим видом ЧАРТЕРА: 1) рейсовый чартер; 2) тайм-чартер; 3) бэрбоут или димайз-чартер. Большое разнообразие условий перевозки, вытекающих как из свойств самих грузов, так и из направления их перевозки, породило применение в торговом мореплавании различных форм и типов ЧАРТЕРА. Будучи сходными в своей основе, они тем не менее существенно различаются в деталях.

CHARTE APPROUVÉE -ЧАРТЕР ОДОБРЕННЫЙ -форма стандартного чартера, получившая одобрение со стороны Балтийской и международной морской конференции (БИМКО) и Генеральского совета британского

судоходства. Одобренная форма является менее строгим вариантом согласованной формы чартера.

CHARTER À QUAI -ЧАРТЕР ПРИЧАЛЬНЫЙ -термин, означающий, что судно считается прибывшим в момент его постановки к обусловленному в чартере причалу. Т. е., в зависимости от того, какое место назначения предусмотрено при подписании чартера, он может быть «причальным», «доковым», «портовым» и т. п.

CHARTE CONVENUE -ЧАРТЕР СОГЛАСОВАННЫЙ -форма стандартного чартера, условия которого полностью согласованы с Балтийской и международной морской конференцией и Генеральным Советом британского судоходства. Гриф «согласованный» обязывает членов конференции строго придерживаться текста чартера, не допуская дополнений и извлечений из него.

FRÉQUENCE MOYENNE DES MOYENS DE TRANSPORT -ЧАСТОТА ДВИЖЕНИЯ СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА СРЕДНЯЯ -число средств транспорта, проследовавших по участку в среднем за сутки. Определяется делением выполненных за определенный период времени поездо-километров (общего пробега автомобилей, судов) на эксплуатационную длину участка железной дороги, дороги автомобильной, речного пути.

FRÉQUENCE DE LIVRAISON -ЧАСТОТА ПОСТАВКИ -число поставок в отчетном периоде. ЧАСТОТУ ПОСТАВКИ может быть выражен средний интервал поставки.

EDIFACT -ЭДИФАКТ -стандарт электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте. Над созданием этого стандарта более 10 лет работали Американский комитет по стандартам при Американском национальном институте стандартов и Экономическая комиссия ООН по упрощению торговых операций, в результате чего в 1987 г. был утвержден международный стандарт ИСО 9735, названный ЭДИФАКТ, который регламентирует электронный обмен документами в сферах административной, коммерческой и трансп. деятельности. В 1988 г. сессия

Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН приняла специальное решение по вопросу внедрения правил ЭДИФАКТ, которые в том же году получили статус правил ООН. В ЭДИФАКТ выделены четыре основных компонента, подлежащих стандартизации при подготовке документов для передачи по каналам связи. Это элементы данных (data elements), стандартные группы элементов данных (standard data segments), стандартные сообщения (standard messages) и правила создания форматов документов (syntax rules). Элементы данных представляют собой самые мелкие, не поддающиеся делению части информации, например, дата документа, название места назначения, сумма налога на добавленную стоимость. Более 600 элементов данных, используемых в международной торговле и на транспорте, опубликованы в специальном справочнике UNTDID, а также утверждены в качестве специального стандарта (ИСО 7372). Периодическое пополнение этого справочника осуществляется под руководством Секретариата ЕЭК.

ÉQUIVALENT DE VINGT PIEDS, DFE -ЭКВИВАЛЕНТ ДВАДЦАТИФУТОВЫЙ, ДФЭ - условная единица учета парка контейнеров и контейнерных перевозок, за которую принят интермодальный контейнер ИСО размерами 20 х 8 х 8 футов (6058 х 2438 х 2438 мм) типа 1СС. В ДФЭ (TEU) также рассчитываются показатели грузооборота портов, контейнерных терминалов; грузовместимость судов-контейнеровозов и т. п. В статистике перевозок грузов контейнер ИСО типа 1А принимается за 2 ДФЭ, контейнер ID — за 0,5 ДФЭ и т. д. В ДФЭ может также планироваться работа агента, осуществляющего букировку (квота грузовместимости трапспортного средства, доходная ставка в расчете на ДФЭ).

EFFET FOUET (PARASITE)-ЭФФЕКТ ХЛЫСТА (БИЧА) -Процессы нарастания дисбаланса в цепи поставок, при котором даже незначительные колебания спроса на продукцию в конце цепочки могут оказать серьезное влияние на поставщиков и производственные звенья, находящиеся в начале цепочки. Возникновение данного эффекта объясняется нарастанием

неопределенности по мере движения информации о потребности в товарной продукции от одних звеньев логистической цепочки к другим.

TRANSITAIRE -ЭКСПЕДИТОР -физическое или юридическое лицо, являющееся, как правило, агентом перевозчика, действующее на основе договора поручения и организующее транспортно-экспедиторское обслуживание, но не принимающее непосредственного участия в перевозочном процессе. Важную роль ЭКСПЕДИТОРЫ играют в оформлении мелких отправок, не соответствующих нормам транзитным, и их консолидации. ЭКСПЕДИТОРЫ участвуют также в оформлении перевозочных документов, претензионно-исковой работе и т.д. Во внешней торговле ЭКСПЕДИТОРЫ, обслуживающие морской флот, могут также называться транспортными брокерами или фрахтовыми брокерами (shipping broker; chartering broker). Эти брокеры участвуют также в выполнении таможенных формальностей и других операциях, получая при этом вознаграждение по соглашению сторон. Организационными, правовыми, техническими и др. вопросами деятельности ЭКСПЕДИТОРОВ занимается международная организация ФИАТА (Federation Internationale des Associations des Transporteurs et Assimiles) (штаб-квартира — г. Берн, Швейцария), которая объединяет ЭКСПЕДИТОРОВ и других юридических лиц, осуществляющих транспортно-экспедиторское обслуживание; участвует в решении вопросов, касающихся организации контейнерных перевозок, страхования транспорта, разработки и совершенствования перевозочных документов и т. п. Деятельность ФИАТА осуществляется через специализированные комиссии.

ÉTIQUETTE -ЯРЛЫК -1) Изготовленная из картона, фанеры или другого материала бирка унифицированной формы, заполняемая на каждый шифр товарно-материальных ценностей на складе и прикрепляемая к ячейке стеллажа. 2) Изготовленный из бумаги или др. материала бланк определенной формы и размеров, прикрепляемый к продукции или ее упаковке? или являющийся элементом продукции (упаковки); может

содержать товарный знак, наименование продукции, штриховой код, маркировку, гарантийный срок хранения и т. п.

CELLULE DE RAYONNAGE -ЯЧЕЙКА СТЕЛЛАЖА -часть стеллажа, ограниченная стойками, полками, стенками.