



TT Club Loss Prevention

2024 – Обзор года

TT Talk: Реагируем на изменение климата

Лоуренс Джонс: Взгляд на 50-летнюю карьеру

Кражи грузов: Тенденции года

Управление договорными рисками

TT Talk: Безопасная швартовка – внимание на болларды

Ядерные вердикты



Предотвращение убытков: Обзор года

Настоящий отчёт содержит важные темы и рекомендации по предотвращению убытков в транспортно-логистической отрасли. Ежегодно ТТ Клуб выпускает различные информационные материалы по управлению рисками и в годовом обзоре традиционно представляет ключевые публикации и наиболее значимые направления работы за прошедший период. Годовой отчёт отражает глобальный охват деятельности ТТ Клуба. В тексте размещены ссылки на дополнительную информацию онлайн, все публикации ТТ Клуба по теме предотвращения убытков можно найти на сайте по адресу: www.ttclub.com/loss-prevention/.

Если у вас есть вопросы, идеи или предложения, напишите по адресу: riskmanagement@ttclub.com или обратитесь к вашему контактному лицу в ТТ Клубе.

Содержание

Представляем вашему вниманию обзор ключевых тем, событий, мероприятий и инициатив ТТ Клуба, направленных на устойчивое развитие и повышение безопасности в глобальной цепочке поставок.

- 04 Соединяя прошлое и будущее
- 06 ТТ Talk: Реагируем на изменение климата
- 08 ТТ Клуб в авангарде событий отрасли
- 10 Пять минут со Сьюки Кван
- 11 ESG: Факторы устойчивого развития
- 12 ТТ Talk: Энергетический переход к чистому будущему
- 14 Лоуренс Джонс: Взгляд на 50-летнюю карьеру
- 16 ТТ Live: Подкаст №1 по управлению рисками в глобальной цепочке поставок
- 18 ТТ Talk: Управление запасами
- 20 Кражи грузов: Тенденции года
- 21 Пять минут с Элисон Уиксли: UNCITRAL
- 22 Управление договорными рисками
- 24 ТТ Talk: Безопасная швартовка — внимание на болларды
- 26 Инновации
- 28 Пять минут с Керим Хусейн: Атаки в Красном море
- 30 Пять минут с Норин Арральде: Ядерные вердикты
- 32 ТТ Talk: Средства индивидуальной защиты как последняя линия обороны
- 34 Взаимодействие с членами ТТ Клуба
- 36 Пять минут с Генри Штайндлом
- 37 Новейшие публикации
- 38 Обращение к членам ТТ Клуба

Отказ от ответственности

Информация, содержащаяся в данной публикации, собрана из различных источников. ТТ Клуб, управляющая компания и авторы не несут ответственности за убытки или ущерб, которые могут возникнуть в результате использования содержащейся здесь информации.

© Through Transport Mutual Services (UK) Ltd, 2025. Все права защищены. Пользователи данного материала могут воспроизводить или распространять его только в неизменном виде. Любое другое использование, включая создание материалов на его основе, в любой форме и любыми средствами допускается только после получения письменного

Соединяя прошлое и будущее



Перегрин Сторс-Фокс

Директор по управлению рисками, Лондон

По мере того как ТТ Клуб приближается к своему шестидесятилетнему юбилею, для меня большая честь оглянуться на свою карьеру, охватывающую пять десятилетий, посвящённых изучению и развитию динамичной отрасли транспорта и логистики.

Хотя за последние десятилетия глобальная торговля пережила взрывной рост, многие аспекты грузоперевозок по всему миру остаются неизменными (см. подробнее в отчёте «Brave New World — контейнерные перевозки в 2043 году», приуроченном к 50-летию Клуба). Феноменальный успех концепции перевозок в стандартизованных контейнерах и их удобство привело к тому, что сегодня контейнеры широко используют для самых разных типов грузов, включая навалочные и генеральные.

Профессионалов транспортно-логистической отрасли отличает способность адаптироваться к постоянно меняющимся условиям и оперативно находить решения для новых вызовов. За прошедшие десятилетия было внедрено множество инноваций, и хотя логистам не раз приходилось работать на пределе возможностей, отрасль неизменно справляется с новыми задачами.

Несмотря на стремительное развитие цифровых технологий, многие операционные процессы в международной торговле и транспортировке грузов по-прежнему связаны со сложным и одновременно рутинным бумажным документооборотом. Это зона особой уязвимости отрасли, где возможны различные ошибки, злоупотребления и мошенничество. Мы видим здесь огромный потенциал для новых технологических прорывов и инноваций, которые повысят безопасность, укрепят защиту и сократят негативное воздействие на окружающую среду, принося выгоду не только бизнесу, но и обществу.

За прошедшие десятилетия в отрасли произошло много важных событий, но некоторые цифры особенно впечатляют. Например, первые контейнеровозы могли вместить не более 1 000 стандартных контейнеров (TEU); к середине 1980-х суда уже перевозили около 3 500 TEU. Сегодня самый распространённый размер судна в 4 раза больше, а крупнейшие контейнеровозы могут перевозить свыше 20 000 TEU.

Такое количество контейнеров в одном месте — это не просто аккумуляция рисков, но и экспоненциальное усложнение процесса

планирования безопасной и эффективной загрузки, который зависит от точной и полной декларации груза.

Поскольку суда загружаются и разгружаются в портах, инвестиции в портовую инфраструктуру критически необходимы, особенно с учётом волнообразного характера заходов судов и колебаний объёмов торговли. Это, в свою очередь, оказывает серьёзное влияние на всю внутреннюю логистическую систему. Несмотря на экономические потрясения и геополитическую напряжённость, процесс глобализации необратим.

Страховое покрытие ТТ Клуба также существенно эволюционировало за последние десятилетия, адаптируясь к переменам в отрасли. Наряду с решением задач в области страхования и урегулирования убытков, возросло значение деятельности, направленной на предотвращение убытков. За последние двадцать лет компетенции ТТ Клуба вышли далеко за пределы поддержки операционных процессов его членов.

Широкий спектр вопросов в области безопасности, защиты и устойчивого развития позволил ТТ Клубу активно сотрудничать с отраслевыми ассоциациями, разделяющими схожие цели, чтобы совместно добиваться успешных решений как для мировой торговли, так и для работников отрасли. Клуб активно участвует в анализе трендов и переосмыслении стандартов безопасности и защиты на отраслевом, национальном и международном уровнях.

Ключевым фактором успеха стала способность ТТ Клуба привлекать ведущих экспертов отрасли, таких как Лоуренс Джонс, завершивший свою карьеру в конце 2024 года после почти 50 лет работы в логистике.

Глубокое практическое понимание глобальной логистики остаётся визитной карточкой Департамента по предотвращению убытков ТТ Клуба, и Клуб последовательно развивает работу этого направления, привлекая разнопрофильных специалистов для выполнения своей главной миссии: делать отрасль безопаснее, надёжнее и устойчивее.

Мы с благодарностью смотрим в прошлое и с уверенностью — в будущее.



Мы с благодарностью смотрим в прошлое и с уверенностью — в будущее



TT Talk: Реагируем на изменение климата



Нил Далус

Менеджер по оценке рисков в регионе EMEA, Ньюкасл, Великобритания

Прогнозируемые последствия изменения климата для портов и водных путей представляют собой реальный риск для местной, национальной и глобальной экономики. Уже сейчас в результате экстремальных погодных явлений всё чаще случаются перебои в работе, повреждение инфраструктуры и оборудования, что также приводит к травмам и гибели людей. Кроме этого необходимо учитывать глобальные климатические тренды, связанные с потеплением, повышением уровня моря и усилением сезонных осадков. В этом материале Нил Далус рассматривает ключевые зоны риска и концепцию климатической адаптации.

Анализ инцидентов, вызванных экстремальными погодными условиями, свидетельствует о серьезных сбоях в работе глобальной цепи поставок. Широко признанные изменения климатических условий требуют пристального внимания к их потенциальным последствиям для всей логистической отрасли, особенно для судов и портовой инфраструктуры.

Климатические модели

Прогнозы климатических моделей свидетельствуют о глобальном потеплении, которое приводит к изменению погодных условий и повышению среднего уровня моря. Эти модели основаны на сложных физических характеристиках климата и научных законах и неизбежно содержат некоторую неопределённость.

В транспортно-логистической отрасли использование климатических моделей позволяет прогнозировать возможные изменения климата в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, чтобы заранее адаптировать инфраструктуру и операционные процессы к новым климатическим условиям.

Климатические воздействия

Последствия моделируемых климатических изменений зависят от конкретного региона, однако в целом для портовой и терминальной инфраструктуры возрастают следующие риски:

- Наводнения, вызванные повышением уровня моря и увеличением частоты штормов или ливней, которые могут превышать проектную пропускную способность ливневых систем.
- Сильные ветры, способные повредить инфраструктуру и привести к остановке операций из-за превышения допустимых условий эксплуатации оборудования.
- Высокие температуры, выходящие за допустимые диапазоны эксплуатации, что может привести к отказу оборудования, увеличить риск пожара и повлиять на условия труда персонала.

Эти последствия уже наблюдаются по всему миру, и прогнозы указывают на дальнейшее усиление их значимости.

Неопределённое будущее

Климатические параметры играют важнейшую роль в проектировании портовой и терминальной инфраструктуры. Поэтому для развития и поддержания объектов в будущем необходимо точно понимать, какие климатические параметры учитываются или уже были учтены.

Однако различия между верхними и нижними границами климатических прогнозов весьма существенны и во многом зависят от реакции общества на сокращение выбросов парниковых газов. Это создаёт вызов при планировании и управлении активами, поскольку требует заложенной гибкости в стратегии, позволяющей адаптировать инфраструктуру по мере развития климата и уточнения моделей.

С чего начать

При запуске крупномасштабного проекта, связанного с адаптацией к климатическим изменениям, самым трудным может быть первый шаг. На этом этапе необходимо обратиться за консультацией к специализированной компании, имеющей репутацию и опыт в данной области. Для начала работы вам потребуется:

- Анализ данных — порты и терминалы собирают большие объёмы данных в ходе своей повседневной работы, которые могут дать полезное представление о текущем климатическом воздействии. Например, фиксация простоев из-за штормов или ветра помогает со временем выявить тренды.
- Оценка долгосрочного влияния — понимание критической роли объектов инфраструктуры и возможных последствий их отказа или уязвимости к климатическим изменениям является необходимым условием для эффективного управления операционной деятельностью.
- Оценка рисков и уязвимости объектов — важно проводить систематический обзор объектов, чтобы определить, насколько оборудование и инфраструктура подвержены климатическим угрозам и как это может повлиять на надёжность операций. Такой анализ

позволит приоритизировать задачи по адаптации оборудования.

Путь климатической адаптации

Адаптация своих бизнес-процессов к изменениям климата и развитие климатической устойчивости — это не разовое мероприятие, а непрерывный цикл оценки моделей, рисков и корректировки плана действий, обеспечивающий не только устойчивость, но и эффективное использование ресурсов.

Процесс адаптации может быть представлен следующим образом:



1. Понимание изменения климата, анализ локального воздействия на основе глобальных и региональных данных.
2. Осознание рисков и угроз в вашем географическом регионе.
3. Разработка планов адаптации с учётом новых рисков, вызванных климатом.
4. Циклическая реализация плана адаптации.
5. Постоянный пересмотр эффективности принятых мер с учётом новых климатических данных и зафиксированных локальных последствий.

Основные выводы

1. Адаптация к изменению климата — это неизбежный путь, и для каждой организации и региона он имеет свои особенности.
2. Достижение устойчивости требует системного подхода с учётом всех уровней бизнес-рисков.
3. В анализе и обработке данных, прогнозов и вариантов адаптации на любом этапе могут помочь специализированные компании.
4. Учитывая долгий срок эксплуатации портовой инфраструктуры, необходимо тщательно и своевременно оценивать воздействие климата, чтобы разработать и внедрить адекватные долгосрочные стратегии.

Больше информации:



Комментирует Абдул Фахл – директор TTMS (Gulf), Дубай

“ В течение только одних суток, с 14 по 15 апреля 2024 года, в ОАЭ выпало рекордное количество осадков за последние 75 лет с начала метеонаблюдений. В Дубае за один день выпала полугодовая норма дождя. Сильнее всего от проливных дождей и шторма пострадали авиа- и автоперевозки.

Это событие заставило участников рынка пересмотреть договорные обязательства перед клиентами, а также свои операционные процедуры. ”



Комментирует Флориан Блок – специалист по урегулированию убытков, Гамбург

“ Наводнения 2024 года продемонстрировали уязвимость транспортной отрасли Германии и Австрии, вызвав серьёзные перебои в железнодорожных и автоперевозках. Компании столкнулись с дефицитом поставок и ростом затрат из-за необходимости искать альтернативные маршруты, а ремонт и восстановление инфраструктуры привели к существенным расходам. Государство оказало поддержку, освободив от дорожных сборов гуманитарные перевозки и отменив запреты на движение грузовиков в Баварии. Многие логистические компании были вынуждены перестроить свои стратегии, начав инвестировать в цифровые решения для лучшего планирования и управления рисками. ”

ТТ Клуб в авангарде отраслевых событий

В 2024 году состоялось много отраслевых мероприятий, конференций, семинаров и встреч в разных точках мира. Эксперты ТТ Клуба делились своим опытом и идеями на глобальной арене, привлекая внимание к таким важнейшим рискам, как безопасное швартование, грузы с контролем температуры, кражи грузов, устойчивость к климатическим изменениям, инновации в области безопасности. Представляем краткий обзор ключевых мероприятий года.



Нил Далус,
Группа по безопасности портов Port Skills and Safety, Ливерпуль, Великобритания
24 сентября 2024 года



Оскар Эгерстрём и Нил Далус,
Семинар ТТ Клуба «Внутренние порты и изменение климата», Страсбург, Франция
6 июня 2024 года

Оскар тесно сотрудничал с Европейской федерацией внутренних портов (EFIP) при организации семинара, посвящённого влиянию изменения климата на внутренние порты, а также возможным мерам адаптации и снижения этих рисков.



Энди Стивен,
Саммит Lockton Transportation, Канзас-Сити, США
7–8 октября 2024 года



Майк Ярвуд и Джош Финч,
Конгресс FIATA, Панама
23–27 сентября 2024 года



Джош Финч,
Саммит по реагированию на чрезвычайные ситуации, порт Вирджиния, Норфолк, США
5–6 ноября 2024 года



Дорота Джилли,
Форум SPEDLOGSWISS, Цюрих, Швейцария
6 марта 2024 года



Элисон Уиксли,
Рабочая группа VI ЮНСИТРАЛ, Вена, Австрия
9–13 декабря 2024 года

ТТ Клуб аккредитован в качестве наблюдателя при Рабочей группе VI UNCITRAL, которая разрабатывает проект Конвенции о договорных транспортных документах. Элисон представляла Клуб на заседании в здании ООН в Вене.



Нил Далус,
Семинар по безопасной швартовке, Лондон, Великобритания
28 марта 2024 года

Швартовка судна требует точной координации между всеми участниками на борту и берегу. Междисциплинарный подход лёг в основу семинара, посвящённого повышению безопасности при швартовке. На мероприятии выступили капитаны портов и судов, представители портовых операторов и поставщиков швартовочного оборудования — все, кто стремится сделать швартовочные операции безопаснее. День получился насыщенным и содержательным.



Дорота Джилли,
Мировая портовая конференция IAPH, Гамбург, Германия
8–10 октября 2024 года



Майк Ярвуд,
ТОС Europe, Роттердам, Нидерланды
11–13 июня 2024 года



Джош Финч,
Семинар по портам и терминалам, Роттердам, Нидерланды
11 апреля 2024 года

ТТ Клуб провёл семинар для участников из стран Бенилюкса, посвящённый основным рискам и стратегиям их снижения в портах и терминалах. Среди обсуждаемых тем были контрабанда наркотиков, угроза дронов, кражи грузов, а также текущие тенденции на рынке.



Перегрин Сторкс-Фокс,
Семинар по предотвращению убытков, Тайбэй, Тайвань
22 марта 2024 года



Сьюки Кван,
Встреча участников Морской антикоррупционной сети (MACN), Куала-Лумпур, Малайзия
22 октября 2024 года



Сандро Чу,
Конференция ASEAN Ports and Shipping, Джохор, Малайзия
22 марта 2024 года



Нил Далус и Камель Тлили,
ТОС Asia, Сингапур
26–27 ноября 2024 года



Маркус Джон,
46-я конференция Pacific Maritime Transport Alliance, Нади, Фиджи
24–25 июля 2024 года

Маркус Джон выступил на конференции с докладом об удалении затонувших судов, в частности, о страховых и правовых аспектах этой процедуры для портов.



Карим Бизри,
Конференция зерновой отрасли Австралии, Мельбурн, Австралия
31 июля – 1 августа 2024 года



Маркус Джон,
Биеннале Ports Australia, Хобарт, Тасмания
29–31 октября 2024 года



Абдул Фахл,
Семинар ТТ Клуба «Температурный режим при транспортировке грузов», Дубай, ОАЭ
21 мая 2024 года



Абдул Фахл,
Saudi Maritime Congress, Даммам, Саудовская Аравия
18–19 сентября 2024 года

Пять минут со Сьюки Кван

Сьюки присоединилась к ТТ Клубу в 2004 году и занимается урегулированием убытков в гонконгском офисе. Она также отвечает за работу с членами Клуба в Японии и Южной Корее. В этом году Сьюки стала заместителем регионального директора по урегулированию убытков в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Команда ТТ Клуба по предотвращению убытков совместно со Сьюки Кван запустила серию вебинаров для членов Клуба в регионе, и мы побеседовали об этой инициативе.

Сьюки Кван

Заместитель регионального директора по урегулированию убытков в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Гонконг



Сьюки, поздравляем с новой должностью заместителя регионального директора по урегулированию убытков в Гонконге. Расскажите немного о вашем профессиональном пути и своей новой роли.

Спасибо! Я работаю в ТТ Клубе уже много лет и занималась различными направлениями в отделе урегулирования убытков. Мой опыт работы со сложными страховыми случаями и интерес к управлению рисками хорошо подготовили меня к новой должности. Для меня важно, что я могу вносить свой вклад в миссию компании — поддерживать членов Клуба и помогать в снижении рисков в отрасли.

Как родилась идея запуска серии вебинаров?

Идея возникла из регулярных обращений членов Клуба и анализа убытков, с которыми мы регулярно сталкиваемся. Мы заметили, что одни и те же вопросы и темы повторяются, что говорит о необходимости более глубоких и понятных рекомендаций. Вместе с командой по предотвращению убытков мы определили четыре ключевые темы, которые будут полезны для большинства участников в управлении рисками в их цепочках поставок: управление запасами, изменение климата и адаптация, управление договорными рисками и пожары на складах.



Очевидно, что компании заинтересованы в актуальной информации, которая помогает им эффективнее управлять рисками.



Почему именно эти темы особенно важны для членов ТТ Клуба?

Они отражают наиболее острые проблемы, с которыми сталкиваются участники логистической отрасли. Управление запасами имеет ключевое значение для повышения эффективности и минимизации убытков, потому что многие страховые случаи можно предотвратить при наличии чётких процедур учёта. Надёжная система управления позволяет своевременно выявлять отклонения, сокращать излишки и оптимизировать логистические процессы. Адаптация к изменениям климата сегодня тоже становится обязательной мерой. Экстремальные погодные явления, такие как ураганы и наводнения, всё чаще оказывают влияние на логистику и регулярно становятся предметом обсуждения в новостях. Договорные риски традиционно остаются одной из существенных проблем региона. Мы продолжим уделять им особое внимание, помогая членам ТТ Клуба ориентироваться в юридических нюансах и снижать вероятность возникновения споров. Наконец, пожары на складах представляют серьёзную угрозу для имущества и непрерывности бизнеса, особенно в условиях повсеместных перевозок и хранения литиевых аккумуляторов. Здесь крайне важно иметь продуманные стратегии предотвращения угрозы пожаров и эффективного реагирования на них.

Первый вебинар, который вёл Джош Финч, был посвящён управлению запасами и прошёл в ноябре. В нём приняли участие более 100 специалистов из региона. Как вы оцениваете их реакцию?

Реакция участников очень мотивирует нас продолжать. Очевидно, что компании заинтересованы в актуальной информации, которая помогает им эффективнее управлять рисками. Мы с нетерпением ждём новых серий и обсуждения остальных тем в ближайшие месяцы.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе находится 580 членов Клуба, которые формируют около 25% от общего объёма страховых взносов Клуба. Как вы думаете, какую пользу серия вебинаров принесёт бизнесу именно в этом регионе?

Этот регион играет ключевую роль в глобальной деятельности ТТ Клуба, и местные игроки сталкиваются со специфическими вызовами. Адаптированный к местным особенностям контент помогает компаниям знакомиться с возникающими рисками и лучшими практиками. Проактивный подход не только укрепляет их навыки в управлении рисками, но и углубляет наши партнёрские отношения.

ESG (Факторы устойчивого развития)

Приверженность устойчивому развитию, социальной ответственности и корпоративному управлению (ESG) занимает центральное место в миссии ТТ Клуба по поддержке глобальной транспортно-логистической отрасли. Согласно результатам опроса удовлетворённости клиентов в этом году, 84% членов Клуба считают, что он может сыграть важную роль в поддержке инициатив в области ESG.

В 2024 году мы предприняли конкретные шаги для продвижения устойчивого развития, повышения безопасности и надёжности. Наш Отчёт об устойчивом развитии за 2024 год отражает стратегический подход к ESG, а практическое руководство ESG предлагает полезные аналитические материалы и ресурсы. Под руководством нашего CEO, Кевина Кинга, мы активизировали работу по выявлению климатических рисков и повышению устойчивости отрасли. Мы стремимся к позитивным изменениям и более устойчивому будущему для всех.



В сентябре ТТ Клуб опубликовал Отчёт об устойчивом развитии за 2024 год, в котором отражены актуальные цели и достижения в этом направлении.

Career Ready

Thomas Miller начал сотрудничать с благотворительной организацией Career Ready, которая соединит работодателей с молодыми людьми из разных социальных групп. Джеральдин Савин, старший исполнительный директор по урегулированию претензий, стала наставницей одной из участниц.



«В прошлом году мне посчастливилось стать наставником в программе Career Ready. Организаторы программы ответственно подошли к выбору и подобрали мне ученицу, близкую по интересам и характеру. Моя задача заключалась в том, чтобы познакомить её с профессиональной средой. Она знала, что значит усердно работать, но почти не имела представления о работе в офисе. Прошлым летом моя подопечная прошла четырёхнедельную стажировку в ТТ Клубе. Я уверена, что этот опыт придаст ей уверенности при выборе будущей профессии — юриста, специалиста по комплаенсу (это ей особенно понравилось), андеррайтера или специалиста по урегулированию убытков»



Руководство ESG Toolkit

В январе 2024 года ТТ Клуб выпустил практическое руководство ESG Toolkit, которое содержит более 15 практических кейсов от членов Клуба, поставщиков, технологических партнёров и управляющей компании Thomas Miller. Члены Клуба высоко оценили пользу кейсов и рекомендаций.



Modernising lighting infrastructure at APM Terminals Vado Ligure
01/03/2024
APM Terminals' port system in Vado Ligure comprises two integrated terminals: the existing Reefer Terminal and the newly established Vado Gateway, which operates semi-automated facilities. Positioned strategically, the Vado Port System provides efficient access to central and northern European markets such as Switzerland, Germany, France, and various regions in Northern Italy.



Steps to prevent persistent wildlife crime
06/03/2024
Wildlife crime is a topic TT has profiled before, but remains a critical threat to biodiversity, local and national economies, national and international security, and global health. The global pandemic itself highlighted emerging infectious diseases, 60% of which are able to pass between animals and humans, and elevated discussions around the impact of wildlife crime and unregulated trade.



Together in Safety - The Golden Safety Rules
25/10/2024
The Golden Safety Rules provide insight to the risk, prompt a risk assessment and encourage individuals not to rush.

Форум по вопросам разнообразия, равенства и инклюзии (DEI)

В мае 2024 года года Thomas Miller организовал форум по вопросам разнообразия, равенства и инклюзии (DEI), в котором приняли участие четыре сотрудника ТТ Клуба. Среди них — менеджер по изменениям Рене Белл.

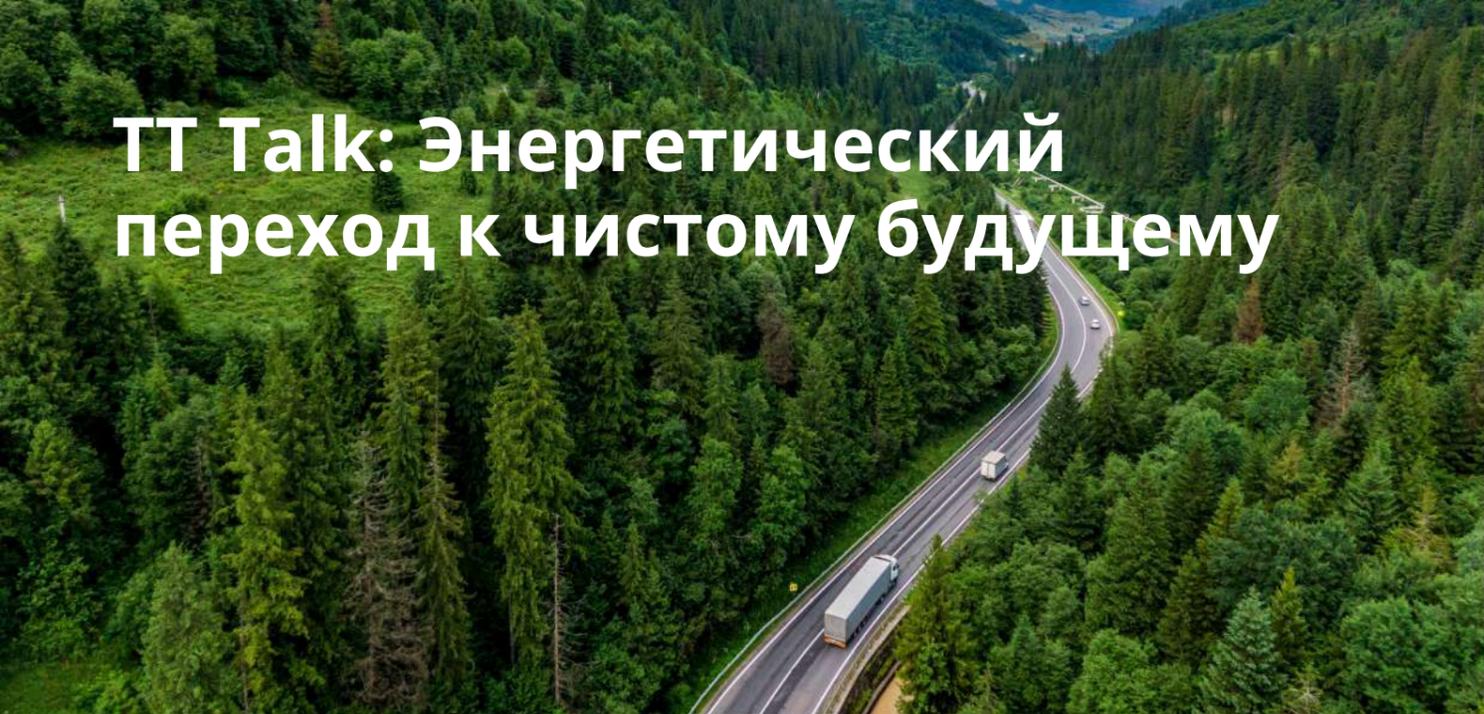


«Я присоединилась к форуму DEI, потому что верю в силу разнообразных взглядов и инклюзивной среды. Участвуя в этой инициативе, я стремлюсь способствовать созданию пространства, где каждый чувствует свою ценность. Кроме того, я хочу внести вклад в формирование культуры равенства для будущих поколений. Я считаю форум отличной инициативой, которая способствует благополучию сотрудников, повышает удовлетворённость работой, улучшает показатели и укрепляет командный дух»

Больше информации:



TT Talk: Энергетический переход к чистому будущему



Нил Далус

Менеджер по оценке рисков в регионе EMEA, Ньюкасл, Великобритания

Прошло почти десять лет с момента подписания Парижского соглашения, и по мере того как промышленность и общество постепенно отказываются от использования ископаемого топлива с целью снижения углеродных выбросов и борьбы с изменением климата, порты, терминалы и операторы логистики оказываются на энергетическом перепутье. В этой статье Нил Далус рассматривает, как порты и терминалы могут перейти на более чистые источники энергии.

В условиях сложного энергетического перехода новаторы отрасли стремятся разработать новые чистые источники энергии, которые будут устойчивыми не только с точки зрения сокращения выбросов, но смогут обеспечивать необходимый объём производства для удовлетворения растущего глобального спроса. Научно-исследовательские подразделения производителей изучают весь спектр альтернативных видов топлива при проектировании следующего поколения оборудования для портов, терминалов и логистических операций.

Хотя возобновляемая электроэнергия сегодня занимает

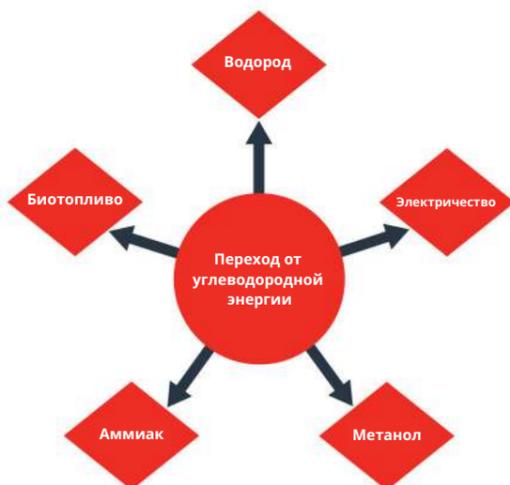


Рис. 1. Ключевые направления энергетического перехода

лидирующие позиции как масштабируемый источник чистой энергии, производство аккумуляторов для её накопления и передачи также сопряжено с воздействием на окружающую среду, особенно по завершении срока их эксплуатации. Так, значительная часть сырья для производства литий-ионных батарей на сегодняшний день поступает из ограниченного числа стран, что вызывает опасения по поводу устойчивости поставок и этических аспектов добычи ресурсов.

Кроме того, во многих странах предложение электроэнергии отстаёт от стремительно растущего спроса (см. рис. 2). Нужно признать, что национальные энергосистемы, как в части генерации, так и в части инфраструктуры, не способны обеспечить достаточный объём электроэнергии одновременно для нужд транспортной отрасли, логистики и привычного уровня потребления. Согласно прогнозу Международного энергетического агентства, в ближайшие два года спрос увеличится примерно на 900 тераватт-часов в год, и в краткосрочной перспективе это лишь усугубит проблему дефицита.

Внедрение альтернативных видов топлива, таких как аммиак, метан и водород, сопровождаются рисками для безопасности и требуют значительных капиталовложений в обновление инфраструктуры. Сегодня первопроходцы с определённым успехом исследуют потенциальные возможности этих источников энергии, но создание инфраструктуры, способной обеспечить необходимые объёмы, сегодня выглядит делом нескольких десятилетий.

Важно отметить, что ни правительства, ни отрасль пока не сделали окончательного выбора в пользу какого-либо одного вида топлива. Наличие единой стратегической позиции, поддержанной отраслевым сообществом, безусловно, способствовало бы прогрессу. Порты, терминалы и логистические операторы, скорее всего, будут избегать масштабных инвестиций в инфраструктуру для

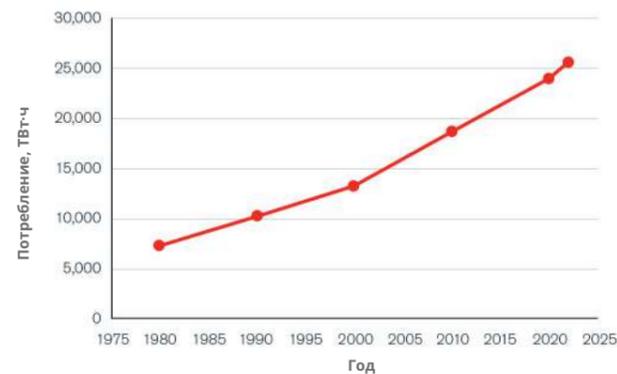


Рис. 2. Рост глобального потребления электроэнергии (по данным www.statista.com)

заправки оборудования — будь то электричество, водород, аммиак или иное топливо — до тех пор, пока не будет обеспечена долгосрочная стабильность поставок и совместимость с оборудованием, используемым в их операционной деятельности.

Глобальная цепочка поставок включает множество этапов, которые объединяет необходимость перемещения грузов и задача снижения углеродного следа.

Недавно опубликованный совместный аналитический доклад APMT, DP World и других участников стал важным шагом в определении приоритетного направления для отрасли грузообработки — электричества. В документе изложено долгосрочное видение электрификации грузооборудования в портах и терминалах, которое должно укрепить уверенность производителей техники в построении бизнес-моделей, соответствующих растущему рыночному спросу. Основываясь на многолетних испытаниях и наблюдениях, авторы приходят к выводу, что электрификация грузообработки является наиболее жизнеспособным решением.

Этот доклад также может повлиять на стратегию других заинтересованных сторон. Хотя это не «волшебная таблетка» для достижения нулевого уровня выбросов, она открывает реальные возможности для повышения производительности в производстве и ускорения прогресса.

При отсутствии государственного регулирования объединение отрасли для формирования единой позиции в отношении альтернативных видов топлива для морского и автомобильного транспорта или перегрузочного оборудования представляется разумным шагом. Это, вероятно, наиболее реалистичный путь к широкому

внедрению альтернативного топлива, который подтолкнёт других участников к принятию решений об инвестициях в необходимую инфраструктуру.

TT Клуб поддерживает устойчивое развитие своих членов и отрасли в целом. Стремясь разъяснить сложные вопросы, с которыми отрасль столкнётся в ближайшие годы, Клуб выпустил практическое руководство ESG Toolkit, которое будет регулярно дополняться и расширяться, охватывая вопросы, связанные с экологическим, социальным и корпоративным управлением (ESG). Подход TT Клуба не предписывает готовые решения, а предлагает ссылки и полезные материалы, объединяя разрозненную информацию в одном доступном ресурсе. Мы планируем в дальнейшем добавлять кейсы с технологическими решениями и практическими шагами компаний в рамках энергетического перехода.



При отсутствии государственного регулирования объединение отрасли для формирования единой позиции в отношении альтернативных видов топлива для морского и автомобильного транспорта или перегрузочного оборудования представляется разумным шагом.



Больше информации:



Комментарует Джек Дёрранс — стажёр-андеррайтер, команда лондонского страхового рынка



Великобритания взяла на себя обязательство достичь углеродной нейтральности к 2050 году. Учитывая рост потребления электроэнергии, необходимость в инновациях и внедрении чистых решений как никогда актуальна, особенно для портов и терминалов. Одно из самых перспективных направлений — энергия морских волн, которая использует естественное движение прибрежных волн для выработки больших объёмов возобновляемой и безуглеродной электроэнергии. Это может стать оптимальным решением для владельцев портов и терминалов. Британский Совет морской энергетики поставил амбициозную цель развернуть 300 МВт морской энергии к 2035 году в соответствии со стратегическим курсом Великобритании на интеграцию волновой энергии в портфель зелёной энергетики. Это создаёт возможности для британских портов, позволяя им стать частью энергетического перехода и получить поддержку со стороны государства. Сейчас в Великобритании работают несколько прототипов, которые используют новые технологии, и мы в Клубе следим за реализацией этих проектов, чтобы оценивать риски и поддерживать наших членов на пути к достижению углеродной нейтральности.





Лоуренс Джонс: взгляд на 50-летнюю карьеру

2024 год стал завершающим в 52-летней карьере Лоуренса Джонса, в том числе 18 лет он проработал в ТТ Клубе в должности директора по глобальной оценке рисков. За свою долгую карьеру Лоуренс накопил множество историй и мы встретились с ним, чтобы записать часть из них.

Лоуренс, у вас поистине впечатляющая карьера! Расскажите немного о своём профессиональном пути.

Мне действительно повезло поработать в разных отраслях. Я начинал с практики в ВНР, крупнейшей мировой компании по добыче полезных ископаемых. Получил диплом инженера-электрика в Ньюкасле в Австралии (не путать с Ньюкаслем в Англии). В ВНР я проработал 26 лет в самых разных сферах: металлургия, открытые и подземные шахты, проектирование, строительство.

Последние 15 лет в ВНР я занимался проектированием, строительством и управлением терминалами по перевалке навалочных грузов. Потом 8 лет работал в контейнерных терминалах компании P&O Ports, которую в 2006 году купила DP World. После этого я немного помогал с интеграцией, а затем пришёл в ТТ Клуб, где и проработал последние 18 лет.

Что вы сделали в первую очередь, когда пришли в Клуб?

Моей задачей было помогать членам ТТ Клуба снижать количество убытков. Первым делом я спросил: «Какие основные причины убытков?» Ответ был: «Ну, мы точно не знаем». Я инженер, поэтому сразу сделал таблицу в Excel и начал анализировать убытки, чтобы выявить главные риски и первопричины.

С тех пор за 18 лет мы накопили огромный объем данных по страховым случаям со всего мира. Это помогает понять, на что стоит делать акцент, чтобы сохранить жизни и деньги.

Затем мы начали искать способы предотвращения убытков, используя обучение, различные процедуры и технологии. Я делился этими выводами с членами Клуба во время своих командировок: за 18 лет я посетил 452 компании, в среднем по 25 в год.

Какие убытки были самыми частыми?

Наибольшие расходы среди членов ТТ Клуба-портов связаны с причальными кранами, которые являются самым дорогостоящим элементом оборудования в порту. Главный риск связан со столкновением стрелы крана с судном. И спустя 18 лет это всё ещё основная причина крупных убытков. Существуют технологии предотвращения таких аварий, но они требуют вложений. Часто слышу: «Зачем тратить? У нас есть страховка». Но приведу в пример один показательный случай: стрела повреждена, кран на ремонте 6 месяцев, \$2 млн требуется на восстановление и ещё \$6 млн убытков от простоя, который не покрыт страхованием. И это несмотря на то, что технологии для предотвращения таких происшествий уже существуют.

Какие технологии помогают предотвратить эти инциденты?

Существует несколько различных типов технологий, но основной на сегодняшний день можно считать электронные системы предотвращения столкновений стрел, которые используют лазерные датчики. Установка такой системы на один кран обойдётся примерно в \$ 30 000. Если сравнить эту сумму с потенциальными убытками, о которых я упоминал ранее, эта сумма кажется небольшой. Но если у терминала 80

кранов, инвестиции значительные. Конечно, дешевле устанавливать такую систему на этапе производства крана.

Работают ли эти технологии на практике?

Всё зависит от того, насколько корректно они установлены и используются. Одна из проблем, которую я неоднократно видел за эти годы, заключается в том, что третьи стороны или даже сами терминалы неправильно устанавливают оборудование. В одном из терминалов, который я посещал, собирались демонтировать систему из-за ложных срабатываний, которые задерживали операции. Оказалось, что датчики были установлены под стрелой и направлены вперёд, а кран смотрел на восток. По утрам солнце начинало светить прямо в датчики и вызывало ложные срабатывания. Я связался с поставщиком оборудования, который решил проблему простой настройкой программного обеспечения. Я часто вижу, что терминалы предпочитают обойти проблему, вместо того чтобы её устранить, но отключение системы безопасности просто сводит на нет все усилия.

Что изменилось за 18 лет вашей работы в Клубе?

Внимание к вопросам безопасности значительно возросло. 20 лет назад, когда я только начал выступать на конференциях ТОС, меня ставили в самую последнюю сессию в последний день конференции — фактически моя «миссия» заключалась в том, чтобы выключить свет и закрыть зал после окончания мероприятия. Тогда я был единственным, кто говорил о безопасности. Но пару лет назад на одной из конференций я услышал, как операционный директор крупного мирового оператора терминалов сказал, что их самые эффективные терминалы одновременно являются и самыми безопасными.

Вы много путешествовали. Были опасные ситуации?

К счастью, мне удалось избежать работы в наиболее опасных регионах, и я ни разу не оказался в зоне военных действий, хотя, к сожалению, сейчас в мире таких мест немало. Однако напряжённые ситуации случались. Однажды я оказался между двумя огнями — профсоюзами и правительством — во время приватизации одного терминала. Реструктуризация предполагала сокращения, и когда я находился на терминале на встрече, мне сказали, что нужно срочно уходить, потому что сотня докеров уже направлялись ко мне, чтобы «высказать своё мнение». Меня быстро вывели через запасной выход до того, как они туда добрались.

В другой раз я был в Венесуэле в 2000 году, прилетев в аэропорт Каракаса, который находится в сорока минутах езды до города по горной дороге. Это большое шоссе, вдоль которого нет никаких населённых пунктов, сплошная пустыня. Наш партнёр написал мне, что организует машину, чтобы меня забрали. Я, конечно, ответил, что беспокоиться не стоит: прилетаю в час ночи в воскресенье, и не хочу доставлять неудобства, сам возьму такси. Он немедленно ответил, что из соображений безопасности мне обязательно нужно воспользоваться машиной, которую он пришлёт, и отправил мне фотографию автомобиля и водителя. Я также проверил государственные предупреждения, где было прямо указано, что не стоит не ездить из аэропорта Каракаса в город ночью, особенно в выходные.

И вот я прилетаю в один час ночи в воскресенье — возможно, в самое худшее время. Этот маршрут был печально известен угонами и похищениями: часто угоняли машины с водителями, а затем преступники забирали пассажиров, чтобы требовать выкуп. К счастью, в аэропорту машина и водитель соответствовали фотографиям из письма. Мы помчались по горной дороге со скоростью 150 км/ч, и на каждом повороте я замирал в ожидании возможной засады. В конце концов мы добрались до Каракаса, но напряжение не исчезло. Когда мы проезжали по городу в 2.30 ночи, улицы были пусты, но водитель ни разу не остановился на красном сигнале светофора. Он объяснил, что именно в таких местах бандиты с оружием нападают на машины. Мы добрались до моего отеля без происшествий, но мне настоятельно рекомендовали не выходить из отеля после наступления темноты. Что ж, Венесуэла — красивая страна, но, скажу честно, в список мест для отдыха на пенсии она у меня не входит.

Какие основные вызовы вы видите для будущего портов и терминалов?

В первую очередь автоматизация. Мы знаем, что дистанционное управление техникой позволяет значительно сократить количество травм. Когда персонал не находится на территории терминала рядом с подвижной техникой, число травм и страховых случаев на автоматизированных складах снижается практически до нуля. Это моя мечта — видеть, как люди делают свою работу за пределами опасной зоны.

Далее — изменение климата. На мой взгляд, главные проблемы на терминалах: обрыв швартовочных линий у судов, стоящих у причала, и падение причальных кранов. Порты и терминалы, находящиеся в зонах риска циклонов или ураганов, обычно имеют отработанный план действий: например, отправить суда в открытое море при угрозе шторма. Но сейчас внезапные штормы всё чаще обрушиваются на порты, где никогда раньше не было таких опасностей, а соответственно и нет мер по снижению рисков и планов быстрого реагирования на подобные угрозы.

Не знаю, насколько это реально, но надеюсь, что законодательство будет требовать от производителей обязательного включения базовых стандартов безопасности в оборудование, а не оставлять их на собственное усмотрение как дополнительную опцию. Могу сравнить это с ремнями безопасности в автомобиле, которые однажды стали обязательны по умолчанию.

И напоследок: какие планы на пенсию?

Планирую путешествовать! За эти годы я много ездил, но командировки — это совсем не то же самое, что путешествия для удовольствия. Я уже предвкушаю несколько приятных поездок и хочу проводить гораздо больше времени с семьёй. У меня четверо детей, десять внуков и трое братьев и сестёр, с которыми я хотел бы видеться чаще. Также я планирую уделять больше времени своим увлечениям и найти новые хобби. Но, конечно, я буду скучать по Клубу и отрасли, в которой провёл столько лет.



Надеюсь, что законодательство будет требовать от производителей обязательного включения базовых стандартов безопасности в оборудование, а не оставлять их на собственное усмотрение как дополнительную опцию.



TT Live: подкаст №1 по управлению рисками в глобальной цепочке поставок

TT Live — подкаст TT Клуба, посвящённый предотвращению убытков.

Мы даём рекомендации и практические советы по предотвращению убытков для всех участников цепочки поставок, включая грузоотправителей, перевозчиков и упаковщиков груза. Понимая, насколько ограничено время у профессионалов, мы создали этот подкаст, чтобы информация была доступна в любое время и в любом месте.

Подкаст ведёт менеджер по рискам в логистике TT Клуба Джош Финч, который обсуждает с разными экспертами актуальные вопросы, влияющие на глобальные цепочки поставок.

TT LIVE

В 2024 году мы выпустили 8 эпизодов, которые доступны на сайте TT Клуба и любых платформах для подкастов.



Джош Финч
Ведущий подкаста



Инновации в области безопасности — решения для портов и складов 06/08/2024

Нил Далус, менеджер по оценке рисков в регионе EMEA, работающий в Ньюкасле (Великобритания) рассказывает о сложностях обеспечения безопасности и внедрения инноваций в глобальной цепочке поставок, обращая особое внимание на порты и склады. Опираясь на свой операционный опыт, Нил и Джош обсуждают ключевые вызовы, влияние климатических изменений и значимость современных технологий для повышения уровня безопасности.



Изменяющиеся риски: взгляд на 50-летнюю карьеру 03/12/2024

В этом эпизоде TT Live Джош Финч беседует с Лоренсом Джонсом, директором по глобальной оценке рисков, по случаю его выхода на пенсию после более чем 50 лет работы в отрасли. Лоренс делится воспоминаниями о своем карьерном пути, ключевых изменениях в индустрии, с которыми он столкнулся, и рассказывает о своих планах на будущее.



Что происходит при морском инциденте? Взгляд изнутри 21/03/2024

Керим Хусейн, старший исполнительный директор по страховым случаям, работающая в лондонском офисе TT Клуба, рассказывает о морских инцидентах, таких как пожары и нападения пиратов, и их влиянии на глобальную цепочку поставок. Керим также говорит о роли страховых компаний в управлении рисками при морских перевозках, процессах, связанных со спасательными операциями и объявлением общей аварии.



Меры реагирования и документирование: что делать после инцидента 04/07/2024

Андреа Джентиле, старший исполнительный директор по страховым случаям из миланского офиса, присоединяется к Джошу, чтобы обсудить оптимальный алгоритм действий после кражи груза или его повреждения. Он подчеркивает важность немедленного уведомления страховщиков, полиции и всех вовлечённых сторон для обеспечения надлежащего расследования и эффективного управления ответственностью.



Стратегические кражи грузов: растущая угроза в Северной Америке 17/01/2024

Гильермо Кансио, старший исполнительный директор по урегулированию убытков офиса TT Клуба в Нью-Джерси, присоединился к Джошу Финчу, чтобы обсудить растущую угрозу стратегических краж грузов в Северной Америке, где преступники похищают грузы ещё до отправки. Гильермо и Джош рассказывают о различных тактиках преступных организаций и подчёркивают необходимость повышенной бдительности и сотрудничества внутри отрасли.



Требования клиентов и их влияние на логистические операции 12/03/2024

Майк Ярвуд, управляющий директор TT Клуба по предотвращению убытков, обсуждает с Джошем, как требования клиентов могут повлиять на логистические операции, и акцентирует внимание на рисках неправильной упаковки и пренебрежения мерами безопасности. Майк подчёркивает важность сотрудничества между заказчиками и логистическими операторами для минимизации этих рисков.



Стратегические кражи грузов: растущая угроза в Северной Америке 17/01/2024

Майк Ярвуд, управляющий директор TT Клуба по предотвращению убытков, обсуждает с Джошем, как требования клиентов могут повлиять на логистические операции, и акцентирует внимание на рисках неправильной упаковки и пренебрежения мерами безопасности. Майк подчёркивает важность сотрудничества между заказчиками и логистическими операторами для минимизации этих рисков.

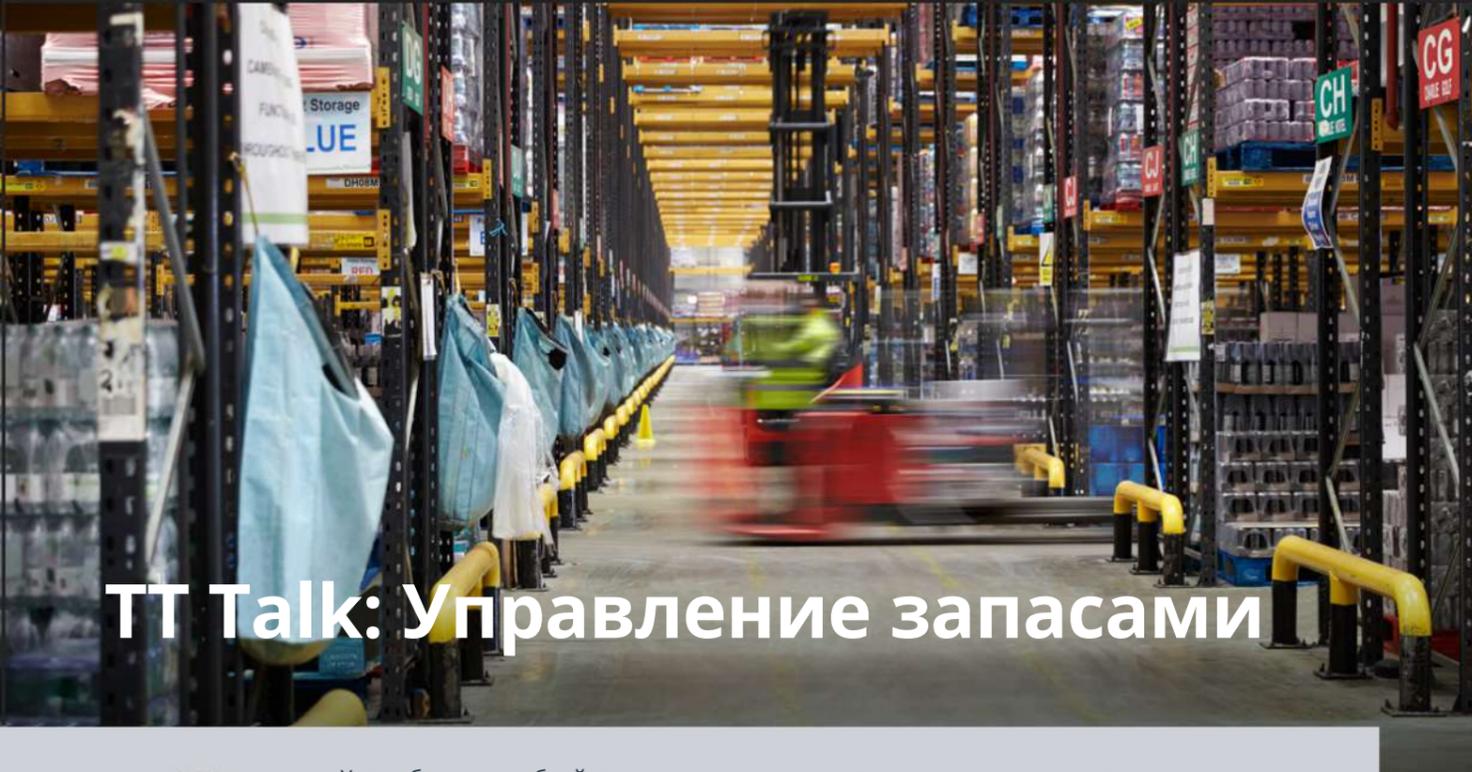


ESG — взгляд из Южной Африки 10/09/2024

Элисон Уиксли, старший исполнительный директор по страховым случаям из лондонского офиса, присоединяется к Джошу, чтобы обсудить новые инициативы в области экологии, социальной ответственности и корпоративного управления (ESG) в Южной Африке. В центре внимания вопрос о том, как компании могут внедрять эффективные ESG-подходы без значительных затрат, принося пользу окружающей среде и местным сообществам.

Больше информации:





TT Talk: Управление запасами



Джош Финч
Менеджер по управлению логистическими рисками, Лондон

Хотя образы кораблей, поездов и грузовиков стали символами грузоперевозок, эффективное управление цепочкой поставок охватывает гораздо более широкий спектр операций. Риски, присущие каждому этапу цепи поставок, напрямую и косвенно зависят от множества факторов. Одним из них является грамотное управление запасами и потоками заказов, обозначаемое здесь как управление запасами. Недостаточный контроль может повлечь серьёзные последствия для безопасности, репутации компании и исполнения договорных обязательств. Опираясь на знания и опыт в складской логистике, менеджер по управлению логистическими рисками Джош Финч объясняет, почему эффективное управление запасами может стать одним из самых мощных инструментов в арсенале компании для снижения рисков.

Системная организация

Риски хищения возрастают в условиях хаоса и дезорганизации. Управление запасами играет ключевую роль в обеспечении безопасности, поскольку именно оно определяет систему, на которой строится организационный порядок. Как правило, система управления запасами работает «в фоновом режиме» и остаётся незаметной до тех пор, пока не произойдёт сбой. Даже незначительные ошибки могут привести к серьёзным последствиям, если не будут своевременно обнаружены и устранены. Более того, такие сбои создают прямую угрозу безопасности.

Управление складами зачастую осуществляется с помощью набора специализированных систем, включая систему управления складом (WMS), систему управления заказами (OMS) и систему управления транспортировкой (TMS). При совместном функционировании эти системы связаны через электронный обмен данными (EDI), что позволяет синхронизировать действия: информация, внесённая в одну систему, отображается в остальных. В случае, если запасы хранятся и управляются сторонней организацией, это усложняет координацию и управление данными.

Ошибки могут возникать из-за сбоев в обмене информацией между системами, каждая из которых предназначена для выполнения конкретной функции. Система TMS отвечает за перемещение грузов по всей цепочке поставок. После поступления товара на склад WMS отслеживает его перемещение внутри склада. OMS управляет клиентскими заказами и, таким образом, часто выступает связующим звеном между WMS и ERP. Точность ввода данных и надёжность передачи информации имеют критическое значение для предотвращения ошибок. Когда за управление данными в разных системах отвечают различные компании или подразделения, на выявление несоответствий может уйти

значительное время, что влечёт за собой продолжительные и дорогостоящие ошибки.

Прослеживаемость

Конечная цель управления данными в цепочке поставок — обеспечение полной прослеживаемости товаров на всех этапах перемещения. Грамотно спроектированная система должна отражать все физические перемещения грузов. При аудите безопасности конкретной единицы груза особое внимание следует уделять ситуациям, в которых прослеживаемость нарушается. Такое может происходить при несоблюдении установленного порядка действий. Например, процедура приёмки может требовать сканирования каждой палеты по прибытии на склад. Однако, действуя в спешке, сотрудник может разгрузить контейнер и переместить все палеты в зону хранения, не отсканировав их. Впоследствии товар, вероятно, будет внесён в систему путём сканирования или задним числом, но в цепочке прослеживаемости образуется разрыв.

В некоторых случаях отсутствие прослеживаемости закреплено на уровне стандартных операционных процедур. Это может быть связано как с недостаточной проработкой физического процесса, так и с техническими ограничениями самих систем. Например, некоторые системы не допускают размещения «отобранного» товара обратно на складские ячейки.

Непрослеживаемый товар подвержен высокому риску кражи или потери, и крайне сложно определить, на каком этапе произошёл сбой. Именно поэтому операторы цепочки поставок, ответственные за управление товарными запасами, должны стремиться к максимальной прослеживаемости на всём пути следования каждой единицы груза.



Риски хищения возрастают в условиях хаоса и дезорганизации.



Лучшие практики vs. коммерческая реальность

Учёт и управление запасами требуют постоянного контроля. Частичная инвентаризация должна проводиться с установленной периодичностью, чтобы каждое складское место проверялось несколько раз в год. Полная инвентаризация, при которой пересчитываются все запасы, должна проводиться как минимум один раз в год. Для точного проведения такой проверки может потребоваться полное приостановление обработки заказов, приёмки и отгрузки товаров. В ряде случаев целесообразно привлекать независимого аудитора для наблюдения за процессом инвентаризации и подтверждения её результатов. Однако это связано с высокими затратами, и на деле процедуры управления запасами зачастую определяются решениями лиц, которые далеки от вопросов обеспечения безопасности склада. Поскольку управление запасами является наименее прозрачной частью цепочки поставок, коммерческие менеджеры могут недооценить значимость договорённостей, заключаемых в этой области. Несмотря на возможную неготовность клиентов вкладываться в управление запасами, не следует недооценивать потенциальную стоимость ошибок и сбоев в этой сфере.

Культура безопасности

Управление запасами сильно влияет на формирование эффективной культуры безопасности. Чётко сформулированные процедуры контроля запасов позволяют поддерживать порядок в системе хранения и минимизировать хищения. Кроме того, строгое соблюдение процедур, которые обеспечивают прослеживаемость товаров на протяжении всей цепочки, имеет критически важное значение, даже если их выполнение требует дополнительного времени и ресурсов.

Не менее важно правильно реагировать в тех случаях, когда что-то идёт не по плану. Все несоответствия должны подвергаться тщательному расследованию. Такие расхождения могут быть вызваны как фактом хищения, так и ошибками оператора, однако следует учитывать вероятность



Комментирует Нил Далус — менеджер по оценке рисков региона EMEA, Ньюкасл, Великобритания



Ещё один важный аспект управления запасами, который часто не замечают или игнорируют, — это управление запасами запасных частей, включающих множество различных деталей, необходимых для поддержания работы портов, терминалов и логистических операций. К тому моменту, когда проблему обнаружат, она уже может оказать серьёзное влияние на операционную деятельность компании. Вы не хотите тратить месяцы на восстановление работы оборудования из-за отсутствия нужной запасной части, а поставщик не может предоставить её быстрее. В зависимости от типа оборудования эта задержка может серьёзно повлиять на ваш оборот и прибыль. По мере того как наши операции и оборудование развиваются, должна меняться стратегия управления запасами запасных частей.



расхождений между данными, хранящимися в различных ИТ-системах. Системные несоответствия трудно выявить, но они могут привести к большим финансовым потерям.

Выводы

Управление запасами имеет критическое значение для безопасности цепочки поставок, способствуя лучшей организации процессов и снижению рисков хищений. Важна точность ввода данных и надёжная коммуникация между различными системами. Прослеживаемость на всех этапах позволяет быстро выявлять расхождения. Лучшие практики включают регулярные аудиты и строгое соблюдение процедур, однако зачастую снижение затрат может казаться более важной задачей, чем вопросы безопасности.

Важно понимать, что последствия недостаточного управления запасами могут выходить за рамки потерь от краж и повреждённого товара, а включать также риски для репутации и коммерческих отношений.

Эффективное управление запасами играет ключевую роль в формировании культуры безопасности в цепочке поставок, обеспечивая соблюдение процедур, поддержание прослеживаемости и оперативное реагирование на несоответствия.



Системные несоответствия трудно выявить, но они могут привести к большим финансовым потерям.



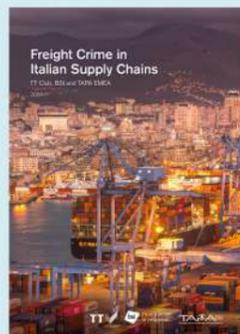
Больше информации:



Кражи грузов: Тенденции года

Мировые тенденции в области краж грузов продолжают меняться, оказывая всё более значительное влияние на всех участников цепочки поставок и за её пределами. Хотя наиболее очевидным следствием краж остаются прямые финансовые потери, нельзя недооценивать и сопутствующий ущерб для репутации и бренда, который, как правило, не покрывается страхованием.

ТТ Клуб последовательно укрепляет сотрудничество с членами для более глубокого понимания изменений в профиле рисков. Мы регулярно информируем о новых угрозах и доступных мерах защиты, взаимодействуя с организациями на всех уровнях.



Преступления в сфере грузоперевозок в итальянских цепочках поставок



Анализ данных по страховым случаям выявил двух лидеров по частоте происшествий: США и Италию. Команда по предотвращению убытков изучила региональные особенности и сопутствующие факторы и подготовила практические рекомендации, опубликованные в Бюллетене по безопасности цепочек поставок, а также отдельный отчёт по Италии, посвящённый оценке региональных рисков.



Внутренняя угроза



Анализ заявлений о кражах, поступающих в ТТ Клуб, всё чаще приводит к теме внутренней угрозы. Она проявляется в виде доступа к данным, конфиденциальной информации или к физическим объектам. В рамках серии публикаций ТТ Brief был подготовлен новый выпуск, посвящённый данному виду риска и мерам, которые операторы могут предпринять для его минимизации.



Повышение стандартов безопасности на парковках для грузовиков

Майку Ярвуду предложили возглавить новую рабочую группу Министерства транспорта (Department for Transport Task and Finish Group), задачей которой является повышение стандартов безопасности на парковках для грузовиков в Англии. В состав рабочей группы вошли операционные руководители, представляющие страховые компании, перевозчиков, отраслевые организации, Министерство транспорта, градостроительные департаменты, полицию и регулирующие органы, операторов парковок для грузовиков, организации по разработке стандартов безопасности и операторов придорожных сервисных зон. Результатом работы группы станет совместный отраслевой отчёт, который будет опубликован в первом квартале 2025 года. В отчёте будут представлены аналитические данные, результаты экспертной оценки рисков, интервью и опросы, а также полное сравнительное исследование действующих стандартов безопасности, выполненное Джошем Финчем. Кроме того, в отчёт войдут кейсы с положительными примерами операторов парковок, которые внедрили меры по обеспечению безопасности на своих объектах.

Команда по предотвращению убытков использует разные каналы для распространения информации, понимая важность воздействия как на высшее руководство и менеджмент, так и на линейный персонал, который непосредственно участвует в работе с грузами. Все материалы доступны на сайте ТТ Клуба.

Наши каналы:

- Animations
- TTLive
- Supply chain security bulletin
- TTBrief
- Reports

Больше информации:



Пять минут с Элисон Уиксли: UNCITRAL

Элисон присоединилась к ТТ Клубу в качестве старшего специалиста по урегулированию убытков в марте 2023 года. У неё за плечами более 15 лет опыта работы в логистической отрасли, включая урегулирование убытков грузообрабатывающих и транспортных операторов. Раньше она занимала должность главы юридического отдела и по рискам в компании Bidvest Freight в Южной Африке, отвечая за страховой портфель, юридические консультации, управление рисками и отчётность по вопросам ESG. В этом году ТТ Клуб пригласили принять участие в рабочей группе UNCITRAL по договорным транспортным документам. Элисон посетила встречу и рассказывает о проекте.

Элисон, расскажите о роли UNCITRAL в международном торговом праве.

Комиссия ООН по праву международной торговли (UNCITRAL) является вспомогательным органом Генеральной Ассамблеи ООН, основанном в 1966 году. Её основная цель — способствовать постепенной унификации и модернизации международного торгового права. UNCITRAL разрабатывает и принимает как законодательные, так и не законодательные инструменты. В этом процессе участвуют все государства-члены ООН, приглашённые межправительственные организации (IGOs), неправительственные организации (NGOs) и отраслевые наблюдатели, такие как ТТ Клуб.

В 2019 году UNCITRAL начала работать над международным инструментом по договорным транспортным документам. Что стало причиной этой инициативы?

Инициатива была вызвана несколькими факторами. Часто в международной торговле товары не продаются напрямую конечным пользователям, а идут через посредников и перепродаются несколько раз в процессе перевозки. Разработка договорного транспортного документа позволит продавать товары в пути, независимо от способа транспортировки, как в мультимодальных перевозках, так и в перевозках одним видом транспорта. Выпуск электронных транспортных документов ещё больше облегчит этот процесс.

Какие преимущества дают эти документы?

Гибкость в продаже товаров другому покупателю становится важным элементом устойчивости цепочек поставок, особенно в периоды сбоев. Например, решение многих судоходных компаний о перенаправлении судов из Красного моря и Суэцкого канала привело к появлению новых сервисов, которые комбинируют морские, автомобильные, железнодорожные и/или воздушные перевозки. Возможность переключаться между видами транспорта и продавать товар другому покупателю представляет большой интерес для отправителей.

Можете привести пример, как это может повлиять на торговое финансирование?

В Китае, например, покупатели часто сталкиваются с трудностями при получении торгового финансирования, особенно аккредитивов, когда продавцы в Европе выбирают перевозку груза по железной дороге. Аккредитивы — это, по сути, гарантии, выданные банками, которые обещают оплатить продавцу полную сумму, если будут представлены определённые документы. Банки могут снизить риски, требуя предъявления товарных транспортных документов, которые подтверждают право собственности, и могут использовать их в качестве залога. Это основывается на установленной правовой базе и может снизить требования банков в зависимости от применяемых регламентов. Поэтому банки

Элисон Уиксли
Старший специалист по урегулированию убытков,
Лондон



часто предпочитают морские коносаменты, а не транспортные накладные.

На какой стадии находится реализация проекта?

Рабочая группа VI начала работу над проектом UNCITRAL в 2022 году. С тех пор состоялось четыре заседания группы в Вене и Нью-Йорке. Представители ТТ Клуба участвуют в этом процессе с 2023 года, и в начале 2024 года Клуб был официально аккредитован в качестве наблюдателя, чтобы консультировать рабочую группу по вопросам морского страхования ответственности.

Какие вопросы поднимает ТТ Клуб?

Например, о дополнительных рисках для транспортного оператора, который выдает договорный транспортный документ, и способах их минимизации. Также возникают опасения относительно того, как это повлияет на покрытие ответственности оператора. Другой важный вопрос касается взаимодействия новой конвенции с уже существующими международными правилами и договорами, регулирующими ответственность сторон в транспортных операциях (например, в случае ущерба, потери или повреждения груза) и того, как решать возможные конфликты.

Какие следующие шаги?

Следующее заседание рабочей группы VI состоится в марте 2025 года. ТТ Клуб изучит последний проект конвенции и при необходимости представит свои комментарии. Ожидается, что конвенция будет готова для принятия UNCITRAL в конце 2025 года.

Больше информации:



Управление договорными рисками



Управление договорными рисками относится к области защиты бизнеса при заключении контрактов с клиентами или субподрядчиками. Результатом переговорного процесса должно стать заключение справедливых и разумных договоров, в которых чётко и недвусмысленно определены обязанности, ответственность и обязательства каждой из сторон. В этом году ТТ Клуб выпустил документ «Risk Bytes: Управление договорными рисками», чтобы обеспечить членов Клуба необходимой юридической информацией на тот случай, если груз будет, например, утерян или повреждён. Поддерживая распространение этого документа, мы обратились к коллегам в разных офисах ТТ Клуба, чтобы узнать, какие договорные проблемы больше всего волнуют членов Клуба.



Генри Штейндел, Сидней

Мы видим, как сложно находить баланс между достижением коммерческих целей и работой по предотвращению рисков. Прибыль, разумеется, ключевой фактор, но важно понимать все риски, чтобы эффективно ими управлять.

Важно чётко понимать, какие именно услуги оказывает компания и какое место она занимает в договорной цепочке. Исходя из этого можно определить, какие законы или конвенции применимы, где положения о правовой ответственности могут быть свободно согласованы, какие защиты и ограничения доступны, и каких рисков следует избегать.

Мы продолжаем помогать нашим членам управлять рисками договорной ответственности, проводя семинары по управлению контрактами и внедряя управление контрактами в процессы закупок. Это может включать создание чек-листов для отслеживания, назначение ответственных за проверку контрактов в компании, а также, опираясь на данные о убытках, рекомендации по рискам, которые компания может принять на себя. Компании, у которых налажены эффективные процессы управления контрактами, как правило, имеют более хорошие истории убытков, что помогает им контролировать расходы на страхование.

Для наших членов в Австралии недавние изменения в «Законе о недобросовестных договорных условиях» стали серьёзным вызовом в управлении договорными рисками при взаимодействии с малым бизнесом — как клиентами, так и поставщиками. Отрасль продолжает адаптироваться к новым требованиям, и ТТ Клуб совместно с своими членами, страховыми брокерами и отраслевыми организациями разработал пакет практических решений. В него вошли обновлённые типовые условия стандартных торговых соглашений, помогающие учитывать изменения в законодательстве и минимизировать риски.



Джон Томпсон, Сидней

Управление контрактными рисками имеет ключевое значение для снижения ответственности в случае возникновения убытков. Найти правильный баланс между коммерческими интересами и защитой интересов членов Клуба особенно важно в Австралии, где новый «Закон о недобросовестных договорных условиях» наделяет суды правом исключать «несправедливые» условия в контрактах с малыми предприятиями, что может привести к неограниченной ответственности для членов ТТ Клуба.



Абдул Фахл, Дубай

Включение стандартных торговых условий (STCs) часто присутствует в разговорах с членами ТТ Клуба и страховщиками. Хотя суды ОАЭ считают явное согласие (например, подписание STCs) достаточным, также считается достаточным упоминание STCs в электронном письме или на первой странице договора, при условии, что клиент оператора получил соответствующее уведомление о STCs до заключения контракта или в момент его заключения. Мы рекомендуем членам ТТ Клуба убедиться, что соответствующие STCs отправлены по электронной почте или вместе с предложением/квитанцией в момент их предоставления.

Включение STCs является важным инструментом для защиты бизнеса оператора. Если есть сомнения, были ли они включены, суды, вероятно, примут сторону клиента оператора и вынесут решение против оператора.



Кейт Эндрюс

С точки зрения андеррайтинга, контракты, которые заключают члены ТТ Клуба, являются основой для понимания рисков, с которыми они сталкиваются. Помимо стандартных условий контрактов, таких как сроки исковой давности, форс-мажор, право и юрисдикция и т.д., мы обращаем внимание на такие аспекты, как актуальность, ясность, ограничения, ответственность за халатность и отсутствие ненужных дополнений. Мы часто встречаем контракты, которые не соответствуют этим требованиям и могут привести к разным проблемам в зависимости от того, как они составлены и на каком этапе мы подключаемся к процессу. Это может быть, например, основной контракт, который не соответствует заявленной услуге (иногда он даже предназначен для другой цели, например, для закупок), или дополнения к контракту, которые выходят за рамки условий страхования. Конечно, мы стараемся помочь членам Клуба найти решения, если это возможно, но важно, чтобы компании понимали, что некоторые условия и обязательства в контрактах могут привести бизнес к реальным финансовым рискам, которые не покрываются их страховым полисом.

Наша задача не в том, чтобы диктовать, какие контракты могут или не могут заключать члены Клуба, но я должна подчеркнуть важность грамотных контрактов и их тщательной проверки для защиты всех сторон — как финансово, так и репутационно. Принятие риска должно быть осознанным решением, подкрепленным правильно составленным контрактом.



Принятие риска должно быть осознанным решением, подкрепленным правильно составленным контрактом.



Больше информации:



TT Talk: Безопасная швартовка — внимание на болларды



Нил Далус
 Менеджер по оценке рисков в регионе EMEA, Ньюкасл, Великобритания

Хотя за последние 50 лет размер контейнеровоза увеличился на 1500%, значительно больше стали и другие суда, в том числе круизные лайнеры и автомобильные паромы. Независимо от будущих тенденций, риски для операций в порту очевидны. Если добавить к этому опасности, связанные с изменением погодных условий по всему миру, вопросы безопасной навигации и швартовки в портах требуют всё большего внимания. Нил Далус имеет более 20 лет опыта в инженерии, из которых половину он провел в портовой отрасли, и хорошо понимает, как порты могут обеспечить безопасную швартовку крупных судов.

Швартовка — процесс закрепления или прикрепления судна к фиксированному (или плавучему) объекту с целью обеспечения его безопасного нахождения в определенном месте, обычно для передачи людей или груза.

Для успешной и безопасной швартовки требуется эффективное взаимодействие между судном и береговыми операторами, при этом все должны быть правильно обучены, иметь опыт и необходимое оборудование для выполнения операции. Каждый должен четко понимать не только свою роль, но и роли своих коллег.

Хотя ответственность за координацию швартовки лежит на капитане судна, существуют другие заинтересованные стороны:

- Начальник порта
- Лоцман
- Портовая администрация

Компоненты швартовки, необходимые для подключения судна к причалу, включают:

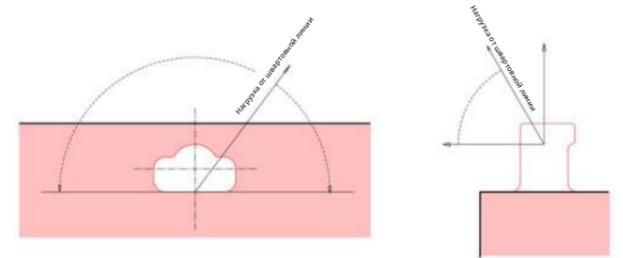
Швартовая тумба (Боллард)	<ul style="list-style-type: none"> • Предназначена для создания натяжения между судном и причалом, чтобы удерживать судно на месте с помощью швартовых канатов. • Обеспечивает конструктивную связь (передачу нагрузок) между причалом и судном.
Кранец (Отбойник)	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечивает безопасное соединение судна с причалом, предотвращая повреждения как судна, так и причальной инфраструктуры. • Предназначен для передачи энергии удара (бертинговой энергии) от судна на конструктивные элементы причала.
Швартовый конец или канат	Обычно предоставляется судном и служит для связи между судном и швартовой тумбой на причале.

“
Для успешной и безопасной швартовки требуется эффективное взаимодействие между судном и береговыми операторами.
 ”

Потенциальные риски

Риски, которые могут привести к проблемам эксплуатации:

1. Перегрузка, вызванная нагрузками выше расчётных из-за более крупных судов или экстремальных погодных условий (сильный ветер, высокое волнение).
2. Снижение несущей способности тумбы из-за ухудшения её состояния вследствие негативного воздействия окружающей среды или механических повреждений (удар или перегрузка).
3. Неравномерное распределение нагрузки на конструкцию причала из-за неправильного или некачественного монтажа (в том числе недостаточная затяжка болтов или ненадлежащее подготовка основания тумбы).



Что следует учитывать при проектировании и эксплуатации тумб

Конструктивные особенности

Расстояние между тумбами обычно составляет от 5 до 30 м. Несущая способность зависит от размера судна и проектных параметров конкретного причала. В таблице ниже указаны типичные расстояния между тумбами и допустимые нагрузки. Размер судна значительно влияет на несущую способность тумб и их размещение на причале.

Размер судна (водоизмещение в тоннах)	Несущая способность тумбы	Расстояние между тумбами (м.)
2,000	10.2	10
5,000	20.4	15
10,000	30.6	20
20,000	51.0	20
30,000	61.2	25
50,000	81.6	25
100,000	102.0	30
200,000	153.0	30
>200,000	203.9	35

Несущая способность

Швартовый конец выполняет свои функции при натяжении под любым углом в пределах 180° по направлению к судну и в диапазоне от горизонтального положения до угла подъёма 60° вверх по направлению к судну, как показано ниже.

Управление инфраструктурой

Швартовые тумбы расположены в наиболее открытых участках портовой инфраструктуры. Они подвержены негативному влиянию погодных условий и риску повреждений в результате причальных операций. Необходимо проводить регулярные технические осмотры и проверку состояния тумб, а также дополнительно оценивать

их возможность их дальнейшей эксплуатации после любых инцидентов, связанных с ударами или перегрузками.

Управление швартовыми тумбами в порту требует понимания проектных нагрузок и расчётных нагрузок от судов, которые швартуются у причала. Это необходимо для того, чтобы гарантировать, что тумбы не будут перегружены сверх допустимой рабочей нагрузки (Safe Working Load, SWL). В условиях постоянных изменений в размере и типах судов, принимаемых портами, требуется регулярный пересмотр соответствующих расчётов.

Возможные риски

Швартовые тумбы не тот тип оборудования, который можно установить и забыть о нём. Они подвергаются значительным климатическим и механическим нагрузкам на протяжении длительного срока и не являются «самообслуживающимися» активами. Инциденты с швартовыми тумбами не редкость. Эти вроде бы незначительные элементы легко недооценить среди множества других активов и систем порта. Однако пренебрежение обслуживанием и проверками может привести к серьёзным повреждениям, финансовым потерям и даже гибели людей, учитывая величину действующих на них сил.

3 ключевых вывода

1. Швартовые тумбы — часто недооценённый элемент портовой инфраструктуры, обеспечивающий критически важную связь между судном и причалом. Проблемы с тумбами могут привести к крайне серьёзным последствиям из-за высвобождения значительной энергии.
2. Как и с любыми важными элементами инфраструктуры, особенно при наличии таких нагрузок, как при швартовке, эффективное управление этим активом жизненно важно. Оно должно включать регулярные осмотры, техническое обслуживание и предотвращение перегрузки.
3. После любого инцидента (будь то механическое повреждение или подозрение на перегрузку) тумбы должны быть осмотрены квалифицированными инженерами перед повторным вводом в эксплуатацию. Необходимо удостовериться, что тумба может безопасно принимать нагрузки от швартующихся судов.

Больше информации:



Комментирует Нил Далус

“ Швартовка судна требует чёткой координации действий множества участников как со стороны экипажа, так и со стороны береговых служб. Такой комплексный подход и был положен в основу семинара, посвящённого вопросам безопасности швартовки. В обсуждении приняли участие специалисты с разным профессиональным опытом: капитаны портов, штурманы, сотрудники портовых служб и представители компаний, занимающихся швартовочным оборудованием. Все участники были объединены общей целью повышения безопасности швартовочных операций, что сделало мероприятие насыщенным и содержательным. ”

Инновации



Майк Ярвуд

Управляющий директор по предотвращению убытков, Лондон

В прошлом году ТТ Клуб по-прежнему занимал ведущую позицию в продвижении инноваций в области безопасности мирового транспорта и логистики. Клуб активно сотрудничал с отраслевыми партнёрами, делаясь лучшими практиками и способствуя постоянному совершенствованию в вопросах безопасности. Усилия ТТ Клуба отражают его неизменную приверженность идее повышения безопасности и устойчивости мировой цепочки поставок. В этом материале Майк Ярвуд, управляющий директор по предотвращению убытков, подводит итоги года в области инноваций в области безопасности грузоперевозок.

Премия ТТ Клуба за инновации в области безопасности

Совместно с ICHCA, Клуб в шестой раз провёл вручение премии за инновации в области безопасности — престижной отраслевой награды, которая в 2024 году собрала 28 выдающихся заявок. На конкурс были представлены передовые технологии и новые практики управления, направленные на повышение безопасности в транспорте и логистике.

В 2024 году Премию получили Cross Currents 88 и G2 Ocean AS за инновацию “Spyder Netting” — тонкую пластиковую плёнку, предотвращающую падения с высоты при грузовых операциях. Это решение уже помогло спастись жизни, что и принесло проекту высшие баллы от жюри.

Жюри также отметило две другие заявки: Royal HaskoningDHV за разработку продвинутой технологии безопасного швартовки и Trendsetter Vulcan Offshore за инновационный подход к обеспечению устойчивости контейнеров на борту судов.

Жюри уже начало рассмотрение заявок на премию 2025 года, и победители будут объявлены на церемонии, которая состоится 26 февраля 2025 года при поддержке TOC Events.



Слева направо: Ричард Стил (ICHCA International), Дэвид Робинсон MBE, Ян Андреассен (G2 Ocean), Томас Кинан (Cross Currents 88), Майк Ярвуд (TT Club)



TOC Safety Village

ТТ Клуб вновь выступил партнёром ICHCA International и TOC в проведении третьей ежегодной TOC Safety Village на выставке TOC Europe в Роттердаме. Перед мероприятием был проведён опрос с целью выявить ключевые актуальные проблемы безопасности в портах и терминалах. В топ-3 попали:

- Безопасность при операциях в кранах краны и другим подъёмным оборудованием
- Срок службы оборудования и усталость материала
- Пожары

Мероприятие включало панельные дискуссии и воркшопы, зону нетворкинга и выставочные стенды компаний, которые представили новейшие решения в области безопасности. Состоялось обсуждение подходов к интеграции вопросов безопасности в бизнес-стратегию, оценки и анализа рисков. Компании также демонстрировали практические решения, направленные на устранение проблем, выявленных в ходе предварительного опроса. Mi-Jack Europe провёл сессию по безопасности подъёмных операций, Dafo Vehicle Fire Protection — по снижению рисков возгорания, Villari — по сроку службы оборудования и вопросам технического обслуживания.



Создание цикла

Инновации в области безопасности никогда не прекращаются. Мы в ТТ Клубе понимаем, что инновации — это постоянный процесс улучшения и развития, поэтому взяли на себя обязательство запустить и поддерживать непрерывный циклический процесс, который способствует и поощряет инновации в области безопасности на протяжении всего года.

Сентябрь 2024 года

Каждый год в сентябре открывается прием заявок на премию TT Club Innovation in Safety от ICHCA. Премия направлена на признание всех, кто может продемонстрировать, что продукт, процесс или иное нововведение способствовали ощутимому повышению безопасности в глобальной цепочке поставок. Прием заявок завершился в ноябре 2023 года.



26 февраля 2025 года

В феврале в Лондоне проходит церемония награждения, на которой объявляется победитель. Участники конкурса, операторы и отраслевые эксперты собираются, чтобы обсудить ключевые вопросы отрасли и увидеть презентации новых инновационных решений.

17–19 июня 2025 года

В июне 2025 года Safety Village возвращается на TOC Europe, чтобы продемонстрировать лучшие инновации в области безопасности в рамках программы презентаций по управлению рисками.

У вас есть возможности принять участие в продвижении инноваций в области безопасности в течение всего года. Свяжитесь с нами, если у вас есть идея или вы хотите узнать больше!

Больше информации:



Пять минут с Керим Хусейн: Атаки в Красном море

Керим присоединилась к ТТ Клубу в марте 2020 года в должности старшего менеджера по урегулированию убытков. Начав с изучения юриспруденции, Керим уже более 10 лет работает с урегулированием претензий в транспортной и логистической отрасли. В этом годовом отчёте Керим рассказывает о том, что тревожные события на Ближнем Востоке означают для судов, которые вынуждены теперь избегать прохода через Красное море и направляться в обход мыса Доброй Надежды.

Керим Хусейн
Старший менеджер
по урегулированию убытков,
Лондон



Керим, можете коротко объяснить, что происходит в Красном море?

На протяжении всего года происходили атаки с применением дронов и ракет на суда, следующие по маршруту через Красное море. Это самый короткий и удобный маршрут, соединяющий Европу с Ближним Востоком и Азией. Атаки начались вскоре после нападения ХАМАС на Израиль в октябре 2023 года. Считается, что боевики-хуситы целенаправленно атакуют любые суда, управляемые западными судоходными линиями. Атаки были совершены как на крупные коммерческие линии, так и на военные суда, не имеющие прямого отношения к конфликту.

С учетом растущих рисков при проходе через Красное море, какой существует альтернативный маршрут?

В результате атак большинство судоходных линий (перевозчиков) сейчас используют альтернативный маршрут через мыс Доброй Надежды. Этот путь увеличивает длину рейса на 3500 морских миль и удлиняет среднее время

доставки примерно на 10 дней по сравнению с маршрутом через Красное море и Суэцкий канал.

О чём следует думать экспедиторам и перевозчикам при выборе наилучшего маршрута?

Прежде всего, необходимо проявлять должную осмотрительность, принимая во внимание клиента, перевозчика, характер груза и маршруты. Я рекомендую анализировать следующие факторы:

- Географическое положение грузополучателя:** Типичен ли маршрут через Красное море для этих грузов?
- Маршрут рейса:** Известно ли экспедитору до бронирования перевозки, что судно пойдёт в обход, через мыс Доброй Надежды, а не через Красное море?
- Тип перевозки:** Это контейнерные, навалочные или проектные грузы? Это важно для определения типа коносамента, который выдаёт перевозчик.
- Тип груза:** Грузы, чувствительные ко времени доставки или температуре? В случае обхода через мыс, может ли груз клиента пострадать от задержки?
- Юрисдикция (страна регистрации) перевозчика:** Это поможет оценить, находится ли судно в зоне повышенного риска. Хотя ранее считалось, что атаки нацелены на суда, связанные с Израилем, недавние инциденты показывают, что под удар попадают и западные операторы без очевидной связи с конфликтом. Это означает, что любое судно, проходящее через Красное море, потенциально подвержено риску.
- Договорные условия перевозчика:** Является ли договор экспедитора с перевозчиком стандартным линейным коносаментом или же это договор фрахтования судна? В обоих случаях, как правило, применяются Гаагские или Гаагско-Висбийские правила.

Кроме того, экспедиторы и перевозчики должны учитывать потенциальную ответственность за задержку, утрату или повреждение груза. Ответственность экспедитора зависит от условий, включённых в его договор с клиентом.

Важно заключать договоры с подрядчиками на тех же условиях, чтобы сохранить те же права и средства правовой защиты, что и у фактического перевозчика.

Как экспедиторы могут определить свою ответственность?

Ответственность экспедитора определяется следующими источниками:

- Гаагскими/Гаагско-Висбийскими правилами
- Судебной практикой
- Стандартными условиями BIFA (Британской ассоциации экспедиторов)

Важно также учитывать последние изменения в судебной практике.

Гаагские/Гаагско-Висбийские правила

Если экспедитор/NVOCC выдал свой коносамент и заключил

«зеркальный» договор с перевозчиком, он может ссылаться на защиту, доступную для перевозчика. Экспедитор должен стремиться заключать с перевозчиком договор на тех же условиях, что и с клиентом, чтобы обеспечить «обратную» ответственность.

Статья 4, правило 4 Гаагских/Гаагско-Висбийских правил допускает отклонение от маршрута при необходимости спасения жизни или имущества на море или при «разумном отклонении». Ситуация в Красном море может считаться «разумным отклонением», что освобождает перевозчика от ответственности за убытки, вызванные отклонением.

Судебная практика

Если перевозка осуществляется по договору фрахтования, возможность отклонения зависит от того, были ли в него включены Гаагские/Гаагско-Висбийские правила. Если нет, то право на отклонение должно быть прямо указано в условиях договора. В противном случае оно может быть выведено только в случае крайней необходимости. В деле *Stag Line Ltd v Foscolo, Mango & Company Ltd* было подчеркнуто, что отклонение должно быть оправданным и необходимым.

В последнем деле *The Polar* [2024] указано, что если в договоре перевозки прямо оговаривается прохождение через Красное море, судовладелец не может отклониться от маршрута и следовать через мыс Доброй Надежды только для избежания военных рисков, если не произошло существенное изменение обстоятельств после подписания договора.

Стандартные условия BIFA

Если экспедитор не выдал домашний коносамент, но работает по стандартным условиям BIFA, которые по пунктам 5 и 6 разрешают привлекать субподрядчиков, он может ссылаться на пункт 25, который гласит: «Если иное не согласовано в письменной форме с уполномоченным сотрудником компании, компания не несёт ответственности за несоблюдение сроков отправки или прибытия груза». Это означает, что экспедитор не несёт ответственности за задержки, и следовательно, может защититься от требований, связанных с задержкой, вызванной событиями в Красном море.

Пункт 26(c) исключает претензии, связанные с задержкой и

отклонением от маршрута, независимо от причины. Пункт 24 освобождает от ответственности за утрату или повреждение, которых невозможно было избежать, даже при соблюдении должной осмотрительности.

Что насчёт форс-мажора, доктрины фрустрации и расторжения договора?

С момента начала атак перевозчики начали ссылаться на форс-мажорные оговорки и/или доктрину фрустрации. Форс-мажорная оговорка обычно освобождает одну или обе стороны от исполнения обязательств в случае наступления определённых событий, предусмотренных в договоре. Принцип состоит в том, что при наступлении таких событий, находящихся вне контроля сторон, сторона может быть освобождена от исполнения своих обязательств (полностью или частично).

Если в договоре нет прямой форс-мажорной оговорки, охватывающей соответствующее событие, перевозчик может ссылаться на доктрину фрустрации.

Она применяется, если после заключения договора произошло серьёзное, непредвиденное событие, которое делает исполнение договора невозможным либо радикально меняет характер обязательства. Простой факт отклонения маршрута через мыс Доброй Надежды сам по себе не считается достаточным основанием для фрустрации договора и необходимо доказать, что рейс существенно изменён.

Наконец, если на момент заключения договора уже известно, что судно будет следовать через мыс Доброй Надежды, такое отклонение не считается отклонением, и положения, упомянутые в пунктах 2.a–с выше, не применяются.

Спасибо, Керим. Подытоживая наш разговор, выделите ключевые моменты.

- Отклонения от маршрута и возникающая из этого ответственность — сложный вопрос, требующий анализа условий конкретного договора.
- Экспедиторы, желающие ссылаться на форс-мажор, фрустрацию или условия BIFA, должны получить юридическую консультацию.
- Рекомендуется заключать «зеркальные» договоры с перевозчиками (back-to-back), чтобы обеспечить себе надёжную правовую защиту.



“
Отклонения от маршрута и возникающая из этого ответственность — сложный вопрос, требующий анализа условий конкретного договора.
”

Пять минут с Норин Арральде: Ядерные вердикты

Норин Арральде — старший директор по урегулированию убытков в офисе ТТ Клуба в Нью-Джерси. Она работала в Thomas Miller с 2012 по 2018 год и вернулась в январе 2021 года после двух лет работы в одном из клубов IG Group. До этого Норин была партнёром в нью-йоркской юридической фирме, специализирующейся на морской защите. Норин и её команда обратили внимание на тревожную тенденцию появления так называемых «ядерных вердиктов» в США. Она поделилась с нами своим мнением о происходящем и способах защиты от подобных решений.

Норин Арральде

Старший директор
по урегулированию убытков,
Нью-Джерси



Норин, мы говорим о феномене «ядерных вердиктов» в судебной практике США. Можете пояснить, что это такое?

Разумеется. Термин «ядерный вердикт» обычно означает решение присяжных с присуждением суммы свыше 10 миллионов долларов США, либо ситуацию, в которой неимущественный ущерб (например, за боль и страдания) непропорционально высок по сравнению с экономическим ущербом.

Иногда это может быть и решение на меньшую сумму, но всё же значительно превышающее ожидаемый уровень компенсации для данного типа дела.

Как эти вердикты влияют на судебные процессы?

Помимо очевидного финансового давления, такие дела часто затягиваются, поскольку истцы ожидают более выгодного урегулирования. Это приводит к затяжному циклу апелляций, что становится настоящей головной болью, существенно увеличивая время и расходы на защиту.

Что говорят последние данные по этим делам?

Статистика показывает, что неимущественный ущерб, в первую очередь за боль и страдания, является наибольшей частью суммы ядерных вердиктов. В период с 2010 по 2019 годы в большинстве таких дел неимущественные компенсации превышали совокупный экономический и штрафной ущерб.

Исследование, проведённое Институтом правовой реформы Торговой палаты США, показало, что растут суммы и частота ядерных вердиктов. В результате анализа более 1300 таких решений выяснилось, что:

- Почти 50% составили решения в диапазоне от 10 до 20 миллионов долларов,
- 33% — от 20 до 50 миллионов,
- Остальные превышали 50 миллионов, включая 101 «мега-вердикт» на сумму свыше 100 миллионов долларов.

63% всех вынесенных ядерных вердиктов приходится на 6 штатов: Калифорнию, Флориду, Иллинойс, Нью-Йорк, Пенсильванию и Техас.

Какие факторы, на ваш взгляд, способствуют росту числа ядерных вердиктов?

Существует несколько факторов:

Теория рептилии. Это стратегия, которая фокусируется на вопросах безопасности и побуждает присяжных ставить себя на место истца. Она активизирует наиболее примитивные инстинкты: если поведение ответчика не наказано, это может угрожать всему обществу.

Эффект якоря и корректировки. Это ментальный приём, который влияет на восприятие чисел присяжными. Люди склонны полагаться на первую озвученную цифру («якорь») при принятии решений. Адвокаты истцов используют это, предлагая чрезмерные суммы компенсации или произвольные формулы, чтобы обосновать завышенные требования по неимущественным убыткам.

Прайминг и эффект влияния последней услышанной информации. Многократное повторение определённых цифр закрепляет их в сознании присяжных, и они начинают воспринимать эти суммы как норму.

Искажение восприятия больших чисел. Людям в целом трудно осознавать большие числа, и известно, что способность понимать числа уменьшается по мере их увеличения. Кроме того, когда присяжных просят рассмотреть крупную сумму, они ощущают, что участвуют в значимом процессе.

Финансирование судебных процессов третьими лицами. Эта отрасль стала многомиллиардной. Истцы и их адвокаты заключают соглашения с инвесторами, которые финансируют иски в обмен на долю от компенсации. Это приводит к росту количества более рискованных и спекулятивных дел. Компании по финансированию нередко обвиняются в том, что они контролируют ход разбирательства и мешают заключению мировых соглашений.

Реклама адвокатов и влияние СМИ. Реклама и публичные обсуждения ядерных вердиктов приучают присяжных к высоким суммам, формируя представление, что это нормально и юридически оправдано. Внимание СМИ сосредоточено на негативных действиях отдельных компаний, что создаёт общее восприятие, будто все корпорации ведут себя недобросовестно.

Какие меры предпринимаются для борьбы с ядерными вердиктами?

Адвокаты защиты применяют несколько стратегий. Во-первых, на законодательном уровне рассматриваются меры по ограничению неимущественных убытков, регулированию вводящей в заблуждение рекламы адвокатов и обеспечению прозрачности финансирования дел третьими сторонами.

Также важно заранее анализировать перспективы дела и рассматривать возможность урегулирования, чтобы избежать длительных процессов. На ранней стадии процесса может быть эффективно предложить альтернативные суммы компенсации, напомнив присяжным, что они не обязаны принимать расчёты истца. Можно разоблачить стратегию якоря и предложить «контр-якорь».

Важно учитывать и противодействовать описанным выше стратегиям: исключать из состава жюри присяжных, склонных к теории рептилии, имеющих предубеждение против корпораций или стремящихся к социальным изменениям. Необходимо добиться инструкций судьи для присяжных о том, что компенсации не должны выноситься на основе страха, гнева или желания наказать, и не могут служить «сигналом обществу». Решение должно приниматься только на основе фактов и закона, без влияния сочувствия или предвзятости.

И наконец — и это, пожалуй, самое важное — нужно оперативно действовать сразу после инцидента: собирать и документировать полезную информацию для защиты.

Спасибо, Норин. Что вы посоветуете бизнесу, чтобы проактивно защищаться от подобных исков?

Лучшая стратегия — правильно действовать до происшествия. Необходимо заранее формировать доказательную базу, которая включает демонстрацию соблюдения протоколов безопасности, приведение операций в соответствие с нормативами, а также ведение надлежащей документации.

После происшествия нужно сразу начать расследование и собрать всю информацию, которая может пригодиться в суде. На стадии разбирательства важно выстраивать образ компании и привлекать экспертов, которые могут представить компанию с лучшей стороны.

“
Лучшая стратегия —
правильно
действовать до
происшествия.
”

“
Статистика показывает,
что неимущественный
ущерб, в первую очередь
за боль и страдания,
является наибольшей
частью суммы ядерных
вердиктов.
”

TT Talk: Средства индивидуальной защиты как последняя линия обороны



Джош Финч

Менеджер по управлению логистическими рисками, Лондон

В условиях, когда участники цепочек поставок стремятся минимизировать операционные риски, средства индивидуальной защиты (СИЗ) всё чаще рассматриваются как один из способов уменьшить вероятность травм среди сотрудников. Кроме того, во многих странах органы надзора и службы охраны труда обязывают работодателей обеспечивать работников СИЗ — как правило, бесплатно — в целях предотвращения травм. Однако важно, чтобы работодатели не только соблюдали требования, но и осознавали, в каких случаях применение СИЗ действительно оправдано, а также умели подбирать подходящие средства защиты в соответствии с выполняемыми задачами. В этой статье Джош Финч рассматривает роль СИЗ как части системы управления рисками.

Оценка рисков

Первым шагом при внедрении СИЗ является оценка рисков, которая должна включать анализ опасностей, связанных с рабочими операциями. Полезно проводить оценку рисков, основанную на конкретных задачах, с фокусом на каждую отдельную операцию. Если по результатам оценки уровень риска признаётся неприемлемым, необходимо внедрить меры контроля, которые снизят риск до приемлемого уровня. Следует отметить, что физические меры контроля, которые предотвращают контакт работников с источником опасности, предпочтительнее, чем простое использование СИЗ. Например, ограждение тяжёлой техники, не позволяющее работникам приблизиться к ней, будет более эффективной мерой, чем требование носить обувь с металлическим носком.

Средства индивидуальной защиты (СИЗ) рассматриваются как мера последнего уровня, к которой прибегают в том случае, когда невозможно внедрить физические средства контроля или когда иные методы защиты оказываются недостаточно эффективными. Если лучшая отраслевая практика допускает возможность применения технических или организационных решений, одних только СИЗ недостаточно для обеспечения должного уровня безопасности.

Оценка рисков должна выявлять реальные опасности и возможные сценарии получения травм или рисков для здоровья. Опасности могут включать экстремальные

температуры, химикаты, электричество, движущиеся и острые предметы, а также пыль, излучение и шум, для защиты от которых может потребоваться применение СИЗ.

Выбор СИЗ

Если оценка рисков показывает необходимость применения СИЗ, нужно точно подобрать защиту в зависимости от характера опасности. Во многих странах работодатели обязаны предоставлять СИЗ в соответствии с установленными стандартами. Также важно, чтобы СИЗ хорошо сидели и при необходимости сочетались друг с другом. Например, если одновременно используются защитные очки и каска, каждая из этих частей должна удобно прилегать и не мешать другой. Если СИЗ неудобны или неподходящего размера, работники будут неохотно их использовать.

Выбор СИЗ должен учитывать типы опасностей, с которыми сталкиваются сотрудники при выполнении своих задач. Не все СИЗ защищают от всех видов опасностей. Например, защитные перчатки могут защищать как от порезов, так и от экстремальных температур или воздействия химикатов, но разные модели перчаток предназначены для разных угроз. Перчатки, устойчивые к одному химикату, могут не защищать от другого.

Иногда одна мера защиты от одного типа опасности может усилить риск по другому параметру. Так, при работе с электричеством необходимо использовать непроводящую обувь, а при работе во взрывоопасной среде — наоборот, проводящую, чтобы избежать накопления статического электричества. Поэтому необходимо подбирать СИЗ под конкретные условия работы.

Обучение и обслуживание

После выбора подходящих СИЗ нужно обучить сотрудников правилам их использования. Многие рабочие процессы достаточно сложны, и не стоит думать, что работники понимают, почему важно использовать СИЗ и как правильно их носить. Также необходимо объяснить ограничения СИЗ. СИЗ не могут заменить другие меры контроля и внимания к вопросам безопасности.

Во многих странах закон требует, чтобы работодатель мог документально подтвердить факт выдачи СИЗ и проведения обучения. Даже если это не установлено законом, отсутствие записи о выдаче СИЗ может осложнить защиту работодателя в случае судебного иска, связанного с травмой на производстве.

Обучение также должно охватывать уход и техническое обслуживание СИЗ. Ожидается, что работники будут поддерживать СИЗ в рабочем состоянии — например, содержать их в чистоте и следить за исправностью. Однако стандарты ухода должны быть заранее оговорены и включены в программу обучения.



Отсутствие записи о выдаче СИЗ может осложнить защиту работодателя в случае судебного иска, связанного с травмой на производстве.



Обычно предполагается, что работники сами попросят о замене СИЗ, если оборудование станет непригодным, но мы рекомендуем работодателю контролировать процесс замены и устанавливать срок службы СИЗ, ведя учёт выдачи и регулярно проверяя состояние оборудования. Некоторые виды СИЗ требуют замены после инцидента, даже если повреждения не видны визуально.

Например, каска, получившая удар, не должна использоваться повторно, даже если выглядит целой.

Заключение

СИЗ — важнейшая, но только последняя линия обороны при защите работников от производственных рисков. Эффективное управление рисками начинается с тщательной оценки рисков и внедрения технических мер защиты в тех случаях, где это возможно. Когда применение СИЗ действительно необходимо, критически важны их правильный выбор, обучение персонала и систематическое обслуживание.

Работодатели должны осознавать ограничения СИЗ и стремиться выстраивать всеобъемлющую культуру безопасности, в которой проактивные меры контроля будут сочетаться с грамотным использованием защитных средств. Это позволит надёжно защитить сотрудников, соответствовать нормативным требованиям и создать более безопасную рабочую среду.



СИЗ — важнейшая, но только последняя линия обороны при защите работников от производственных рисков.



Комментирует Джош Финч



Использование средств индивидуальной защиты стало практически нормой во всей цепочке поставок. На всех объектах, с которыми мне приходилось работать, СИЗ применялись для снижения риска травм среди персонала. Я участвовал во множестве рабочих групп по оценке рисков, где СИЗ упоминались в качестве первой меры контроля практически для каждой угрозы. Хотя стремление к управлению рисками заслуживает поддержки, чрезмерное упование на СИЗ как на основное средство защиты указывает на слабое понимание иерархии методов контроля. Если работник уже находится в непосредственной близости к источнику опасности и только тогда СИЗ начинают играть роль, это означает, что уровень угрозы для него уже весьма высок. Кроме того, на практике часто возникают проблемы с использованием СИЗ. В наличии может быть ограниченное количество размеров и моделей, и они не всегда хорошо сидят на всех работниках. Особенно редко встречаются СИЗ, подходящие для женщин. Нередко персонал не проходит должное обучение, а учёт выдачи СИЗ ведётся нерегулярно. Однако такие записи и подтверждение обучения играют важную роль в случае происшествия, когда требуется доказать, какие меры по снижению риска были предприняты. В момент инцидента уже невозможно что-либо изменить.



Больше информации:



Взаимодействие с членами ТТ Клуба

Работа с членами Клуба остаётся приоритетом команды по предотвращению убытков. В течение 2024 года ТТ Клуб продолжил активно работать с компаниями по всему миру — через индивидуальные визиты, оценку рисков, презентации, участие в отраслевых мероприятиях, неформальное общение и консультации по широкому кругу тем.

Такой подход помогает не только поддерживать высокий уровень осведомлённости членов ТТ Клуба о текущих и возникающих рисках, но и строить партнёрские отношения, основанные на доверии, обмене опытом и стремлении к повышению операционной устойчивости. Представляем некоторые области нашего сотрудничества с представителями глобальной транспортной отрасли.

Литий-ионные аккумуляторы

Члены ТТ Клуба осознают необходимость учитывать риски, связанные с возможными пожарами на борту судна, вызванными возгоранием литий-ионных аккумуляторов, особенно при перевозке электромобилей. До настоящего времени основное внимание этим угрозам уделялось в США и Европе, однако в последние годы наблюдается стремительное развитие инфраструктуры для электромобилей в Азии и Океании, что делает данный вопрос всё более актуальным и в этих регионах.

Риски портов и терминалов

Выступая страховщиком более 65% крупнейших портов мира, ТТ Клуб придает особое значение управлению портовыми рисками. В фокусе остаются безопасность обработки грузов, обучение персонала, предотвращение падений, а также техническое обслуживание оборудования.

Климатические риски

Очевидно, что климат меняется, и это влечёт за собой множество новых угроз для всех категорий участников цепочки поставок. Для портов и терминалов это может проявляться в повышении уровня воды, штормах, учащении и усилении ураганов. Объекты, расположенные во внутренних районах, страдают от затяжных засух. А для логистических операторов основными вызовами становятся наводнения, лесные пожары и необходимость справляться со всеми сопутствующими рисками.

Риски логистических операторов

Операционные риски в различаются в зависимости от профиля оператора, специфики деятельности и географического расположения. Наша команда фокусируется на кражах грузов, обеспечении безопасности цепочек поставок, а также управлении перевозками температурно-чувствительных грузов.

Пять минут с Генри Стайндлом

Генри Стайндл — старший андеррайтер в сиднейском офисе ТТ Клуба. Он окончил Сиднейский университет, получив степень бакалавра коммерции со специализацией в области бухгалтерского учёта, а ранее изучал химию, инженерное дело и аграрную экономику. Свою карьеру Генри начал в 2015 году в крупной коммерческой страховой компании в Сиднее в качестве стажёра. В этом интервью мы обсуждаем с Генри недавние изменения в австралийском законодательстве о несправедливых условиях договоров и их влияние на страховой и транспортно-логистический сектор.

Генри Стайндл
Старший андеррайтер,
Сидней



Генри, можете изложить суть недавних изменений в австралийском «Законе о недобросовестных договорных условиях» (UCT)?

Поправки к закону вступили в силу в ноябре 2023 года и значительно расширили определение малого бизнеса. Ранее в него попадали компании с численностью до 20 сотрудников, теперь же в эту категорию включены предприятия с численностью до 100 сотрудников или с годовым оборотом до 10 миллионов австралийских долларов. Это изменение значительно увеличило число грузоотправителей, подпадающих под действие правил UCT, и ввело существенные штрафы за нарушения — до 50 миллионов австралийских долларов за каждое нарушение.

Как эти изменения повлияли на стандартные условия договоров (STCs), которые используют австралийские транспортные компании?

Многие транспортные компании пересмотрели свои стандартные условия, чтобы соответствовать новым требованиям, но по-прежнему остаётся много неопределённости. Некоторые компании заняли выжидательную позицию, другие внедрили обновлённые

условия, включающие, например, ответственность на основе небрежности и ограничения ответственности за утрату или повреждение груза. Однако эти новые положения ещё не прошли полноценную судебную проверку, особенно в части договорных ограничений ответственности.

Какие основные сложности возникают у операторов транспортной и логистической отрасли в условиях новой системы UCT?

Одна из главных проблем — это управление договорной ответственностью.

Из-за отсутствия чётких указаний со стороны регуляторов компаниям приходится действовать крайне осторожно. Им необходимо удостовериться, что их контракты не содержат несправедливых условий, иначе это может привести к значительным штрафам и увеличению юридических рисков. При этом важно не утратить договорные гарантии, традиционно используемые в отрасли, например, ограничения ответственности и сроки подачи претензий.

Расскажите подробнее о правовых механизмах защиты, которые доступны транспортным компаниям в рамках новых правил?

Компании должны доказать, что любые исключения или ограничения ответственности обоснованы и необходимы для защиты их законных коммерческих интересов. Это может включать объяснение, что условия договора позволяют удерживать конкурентные ставки фрахта, а также то, что грузоотправители, как правило, страхуют свои грузы. Крайне важна прозрачность: условия, выгодные одной стороне, должны быть чётко донесены до клиента.

Как ТТ Клуб отреагировал на эти изменения, чтобы поддержать своих членов?

Мы разработали обновлённый шаблон стандартных условий договора, в который включены ограничения ответственности по весу, с повышенными лимитами специально для клиентов из числа малого бизнеса. Также предусмотрено резервное ограничение ответственности в размере 200 000 австралийских долларов.

Дополнительно мы подготовили вспомогательные материалы: раздел с часто задаваемыми вопросами, инструкции по включению условий в договор и уведомления для клиентов и членов Клуба, помогающие ориентироваться в новых правилах.

Какой совет вы дадите транспортным и логистическим компаниям в Австралии для снижения рисков, связанных с новыми правилами UCT?

Мой главный совет — правильно включить стандартные условия в договор, в т.ч. положения, необходимые для защиты бизнеса. Пакет UCT от ТТ Клуба включает условия об ограничении ответственности, гарантии со стороны субподрядчиков и партнёров по цепочке поставок, а также требование иметь страхование, покрывающее установленные лимиты. Также крайне важно поддерживать тесный контакт со своим страховщиком, чтобы любые изменения в договорных условиях не повлияли негативно на покрытие.

“
Новые положения ещё не прошли полноценную судебную проверку, особенно в части договорных ограничений ответственности.”

Новейшие публикации

ТТ Клуб регулярно публикует практические рекомендации для транспортной и логистической отрасли, и 2024 год не стал исключением. В этом году мы выпустили 16 новых и актуализированных материалов и ниже представляем основные публикации.

Внутренняя угроза

Преступные группы, совершающие правонарушения в цепочке поставок, представляют опасность для всех участников и видов транспорта. Все сотрудники (штатные, временные и контрактные) являются мишенью для преступников, которые стремятся проникнуть через системы защиты компании. В данной публикации представлены основные шаги по снижению этого риска.

Международные конвенции

Документ содержит подробные рекомендации по международным конвенциям, регулирующим перевозку грузов морским, внутренним водным, автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом. Рассматриваются основные вопросы, связанные с грузовыми претензиями, ответственностью перевозчиков и регрессными исками к субподрядчикам. В справочник включены Гаагские/Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила, Будапештская конвенция, CMR, CIM, Монреальская конвенция и др. Также рассматриваются мультимодальные перевозки и применение различных конвенций к комбинированной доставке. Справочник подчёркивает важность понимания юридических сложностей международных перевозок и даёт практические рекомендации по ведению претензионной работы и разрешению споров. Особо отмечено недавнее изменение лимита ответственности по Монреальской конвенции: с 28 декабря 2024 года он будет увеличен до 26 СДР за килограмм.

Отчёт по Италии

ТТ Клуб совместно с BSI и TAPA EMEA определили Италию как регион с повышенным уровнем рисков, связанных с кражами грузов и преступлениями в области грузоперевозок. Анализ данных, собранных за последние пять лет, демонстрирует рост инцидентов. Цель совместного отчёта — повысить осведомлённость об актуальной угрозе, представить анализ от всех трёх организаций и предоставить логистическим операторам информацию для разработки стратегий по снижению рисков.

Флекситанки

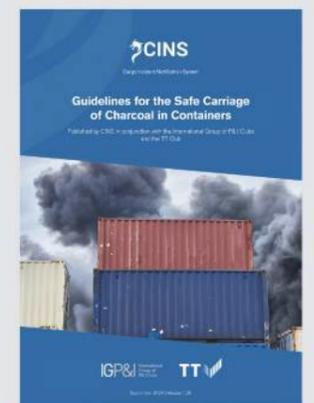
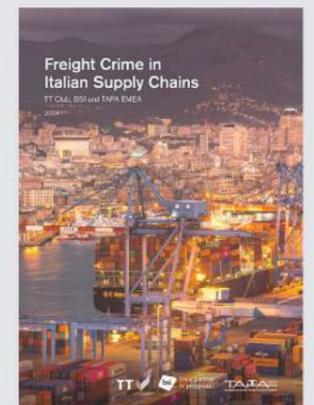
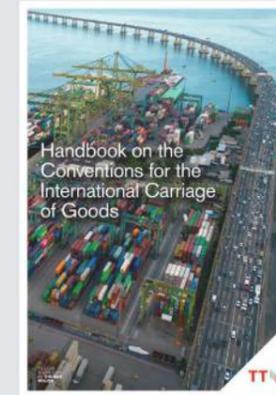
Новая публикация в серии StopLoss содержит обзор рисков, связанных с использованием флекситанков, описание передовых практик и рекомендации по управлению рисками для всех участников цепочки поставок, занимающихся закупкой, установкой, упаковкой и обработкой грузов в флекситанках.

Руководство по перевозке древесного угля

Новое руководство «Безопасная перевозка древесного угля в контейнерах» опубликовано CINS при участии Международной группы (IG) P&I клубов и ТТ Клуба. В документе изложены меры обеспечения безопасности при перевозке древесного угля, который представляет особую опасность и поэтому требует крайне внимательного подхода.

Risk Byte: Договорные риски

Этот выпуск Risk Byte представляет собой введение в управление договорными рисками для транспортных операторов. Независимо от того, используете ли вы собственный коносамент (HBL), стандартные условия торговли (STCs) или вам представлен на рассмотрение новый контракт со стороны клиента, наши эксперты объясняют, как грамотно выстраивать договорные отношения с клиентами и субподрядчиками для минимизации рисков.



Больше информации:



Обращение к членам ТТ Клуба

Команда по предотвращению убытков ТТ Клуба постоянно работает над актуальными проблемами и разрабатывает инициативы, которые повышают ценность услуг Клуба и способствуют достижению нашей общей глобальной цели — сделать отрасль более безопасной, защищённой и устойчивой.

Подготовка и распространение информационных материалов — значимая часть нашей работы, для которой необходимо понимание индивидуальных потребностей и проблем бизнеса и отрасли.

Хотя главное место в наших рекомендациях занимают задачи предотвращения убытков, мы ведем работу в тесном сотрудничестве с коллегами из других подразделений Клуба по всему миру. Объединяющая идея публикации состоит в том, что каждая инициатива рождается благодаря обратной связи от наших членов и брокеров, которые делятся с нами своим опытом и практикой.

Мы искренне благодарим вас за поддержку и вовлечённость и приглашаем к дальнейшему сотрудничеству с нашей командой по предотвращению убытков на благо всей отрасли.

Независимо от того, предложите ли вы тему для вебинара, подкаста или нового документа, или захотите развить стратегическое партнёрство для более глубокого понимания новых рисков — вместе мы сможем достичь значимых результатов.

