

IRU 2014

يقود التقدم منذ سنة 1948



كيفية قراءة هذا التقرير السنوي

بادئ ذي بدء، نود أن نشكركم على اهتمامكم بقراءة تقريرنا السنوي. ونحن نفهم أن التقارير يمكن أن يكون في الغالب طويلا جدا ومليء بالإحصاءات والمعلومات، لهذا السبب قررنا أن نجعل العملية برمتها ممتعة قدر الإمكان.

هناك عدد قليل من الأشياء التي ينبغي أن تعرفها قبل أن تبدأ القراءة:

نحن نحب النقل الطرقي!

قد يبدو هذا الأمر غريبا، لكنه حقيقة. وإلا فلن نكون على هذا الحال. نحن نرى أن النقل الطرقي له فوائد هائلة ليقدمها للجميع في جميع أنحاء العالم، وأنه حقا يستطيع تقديم حلول مجدية لجميع القضايا العالمية. ألا تصدقنا؟ إذا بدأنا قراءة التقرير لتتمكن من اكتشاف أمثلة ملموسة عن كيف يمكن للنقل الطرقي المساهمة في تحقيق مستقبل أفضل.

نحن نستخدم كلمة "تسهيل" كثيرا.

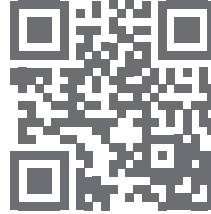
التسهيل هو مجرد طريقة أخرى للقول "نحن نحاول جعل الأمور أسهل".

يرجى وضع هذا في عين الاعتبار أثناء القراءة:

- النقل الطرقي يسهل التجارة.
- نحن نعمل على تسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي.
- تسهيل إجراءات عبور الحدود.

يمكنك التفاعل مع هذا التقرير

نريد أن تكون تجربة قراءتك أكثر من مجرد قراءة ذات بعد واحد، لذلك قمنا بإضافة عدد قليل من رموز QR لتساعدك على الوصول إلى المحتوى على شبكة الإنترنت. لا تفوت فرصة الوصول إلى مقاطع الفيديو الحصرية للمقابلات والرسوم المتحركة. يمكنك أيضا الحصول على نسخة إلكترونية تفاعلية من هذا التقرير على الهاتف المحمول والكمبيوتر اللوحي!



امسح الرمز لتحميل النسخة الخاصة بالهاتف المحمول و الكمبيوتر اللوحي من هذا التقرير

الصور من قِبَل:

- p. 6: Yagi Studio ©Getty Images
- p. 26: Taira Kurihara ©Getty Images
- p. 34: Kirill Makarov ©123RF
- p. 42: Rodolfo Velasco ©Getty Images
- p. 50: Michał Nowosielski ©123RF
- p. 60: ©Slinkachu - www.slinkachu.com
- p. 70: Calvste ©123RF
- p. 86: Michał Nowosielski ©123RF

باقي الصور من قِبَل

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ©2013

المحتويات

مقدمة من رئيس الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
الصفحة 4

01

لمحة عن الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
الصفحة 6

02

النقل الطرقي المستدام
الصفحة 26

03

التركيز على العالم العربي
الصفحة 34

04

التدريب
الصفحة 42

05

الكفاءة
الصفحة 50

06

نقل الركاب
الصفحة 60

07

نقل البضائع
الصفحة 70

08

جوائز الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
الصفحة 88

الخلاصة من قبل الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي
الصفحة 94



مقدمة من رئيس الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

وقعنا مذكرة تفاهم مع عالم الحافلات الدولية ووافقنا على تكثيف جهودنا المشتركة لتعزيز صورة صناعة الحافلة والمركبة واستخدام خدماتها على المستوى العالمي، وذلك تمشيا مع أهداف حملة الخطوة الذكية وقيمتها.

فقد كان عاما مزدحما بالأحداث حيث ضم اجتماعنا الأول للحوار البرلماني بشأن النقل الطرقي في أوروبا وآسيا ومؤتمر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي التاسع للنقل الطرقي، وكلاهما عقدا في موسكو، ومؤتمر النقل الطرقي السابع الأوروآسيوي للاتحاد الدولي للنقل الطرقي في عمان، ومؤتمر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والاتحاد الأوروبي الثالث للنقل الطرقي في فيلنيوس، والمؤتمر الدولي رفيع المستوى في دوشنبه، ومؤتمر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والمنتدى الأوروبي للحافلات والمركبات في كورتريك، وتنظيم حدث خاص في الرياض لعرض نتائج المشروع المشترك للبنك الإسلامي للتنمية والاتحاد العربي للنقل البري والاتحاد الدولي للنقل الطرقي لتسهيل التجارة وتعزيز السلامة الطرقيّة في العالم العربي.

"نعمل معا من أجل مستقبل أفضل" ليس شعارا دون جدوى، بل هو شعار يجب أن نلتزم به إذا أردنا التغلب على كافة تحدياتنا الراهنة والمستقبلية.

في ظل كل هذه النجاحات في كل منطقة من مناطق العالم، يمكننا القول بحق أن الاتحاد الدولي للنقل الطرقي هو منظمة عالمية بالفعل. الوحدة هي أعظم نقطة قوة لدينا، ولم تكن أبدا أكثر حيوية كما هو الحال اليوم لهذا سنظل متحدين. يجب علينا أن نظهر بشكل فعال للعالم فلا يوجد أي تحد - مهما كان كبيرا - يستطيع أن يفرق وحدتنا، لأن هذا يعني سقوطنا. "نعمل معا من أجل مستقبل أفضل" ليس شعارا دون جدوى، بل هو شعار يجب أن نلتزم به إذا أردنا التغلب على كافة تحدياتنا الراهنة والمستقبلية.



يانوش لاتشني

لدينا أكثر من 65 عاما من الخبرة في تسهيل وتأمين التجارة والتي لم تذهب سدى.

لقد أنشأنا شركات جديدة مع المركز الإسلامي لتنمية التجارة ICDT، اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بالأمم المتحدة، والاتحاد الأفريقي كما قمنا بتعزيز شركات أخرى مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا، والمفوضية الأوروبية، ومنظمة الجمارك العالمية، وبرنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، ومنظمة التعاون الاقتصادي، ومنتدى النقل الدولي، والاتحاد الدولي للسائقين المحترفين، ومفوضية الشؤون التقنية، وأمانة الاتحاد من أجل المتوسط وغيرها. وقد رحبنا أيضا بـ CANACAR، عضو جديد بالاتحاد من المكسيك، سعيا لتنفيذ النقل الطرقي الدولي، أولا لتسهيل التجارة مع الولايات المتحدة وكندا وشيلي الذين هم أطراف متعاقدة، وأبضا للوصول إلى الأسواق الرئيسية في أمريكا الجنوبية مثل البرازيل والأرجنتين، اللتين تتجهان على حد سواء نحو الانضمام للنقل الطرقي الدولي.

لدينا عمل شاق في أفغانستان يؤتي ثماره، وفي يوم 4 سبتمبر عام 2013، تم إعادة تنشيط نظام النقل الطرقي الدولي بعد أكثر من 30 عاما من التوقف! وهذا التطور موضع ترحيب كبير حيث سيعزز التجارة الإقليمية والتنمية الاقتصادية من خلال فتح التجارة العالمية للبلدان غير الساحلية في آسيا الوسطى عن طريق تسهيل وتأمين النقل الطرقي الدولي.

نجحت حملة الخطوة الذكية Smart Move للاتحاد لمضاعفة استخدام النقل بالحافلات والمركبات، كجزء من استراتيجية الاتحاد لتعزيز النمو في الاتحاد الأوروبي، في تحقيق نمو بشكل أقوى. في الواقع، تم تنفيذ واحدة من بين 16 توصية قدمتها مجموعة الاتحاد الأوروبي رفيعة المستوى للخطوة الذكية بين القطاعين العام والخاص في مايو 2013 في عالم الحافلات (Busworld) بـ كورتريك مع إنشاء منتدى التنقل للمواطنين الأوروبيين. وتمثل أهداف المنتدى في دعم التنفيذ العملي لتوصيات المجموعة رفيعة المستوى والخروج بمقترحات ملموسة جديدة لمضاعفة استخدام نقل الركاب الجماعي وحصلته في السوق في الاتحاد الأوروبي بحلول عام 2025. علاوة على ذلك،

بعد أن نلت الآن شرف العمل كرئيس للاتحاد الدولي للنقل الطرقي لثلاث فترات في هذا المنصب، يسعدني ويشرفني للغاية بأن يقرر زملائي بالإجماع تمديد ولايتي مرة أخرى لفترة جديدة في هذا المنصب للعام 2014-2015. لقد كانت رحلة رائعة مع شركات جديدة وقوية في أفريقيا والأمريكتين، والشرق الأوسط، والشرق الأقصى، لكن لا يزال هناك الكثير من العمل الذي يتعين القيام به.

في الواقع، لا يزال العديد من الحكومات والشركات في جميع أنحاء العالم تواجه تحديات كل يوم بسبب الاضطراب الاقتصادي والسياسي العالمي المستمر. لتعقيد الأمور أكثر، يواجه آخرون تحديات نتجت عن القرارات غير القانونية والتي لا أساس لها التي اتخذتها السلطات الحكومية. بغض النظر عن مصدر هذه التحديات، فإن دورنا بصفتنا الصوت العالمي لصناعة النقل الطرقي هو خلق وتعزيز الشراكات مع أصحاب المصلحة على جميع المستويات، بحيث يمكن للجميع الاستفادة من الحلول العملية التي يقدمها النقل الطرقي.

على مدار العامين الماضيين، واصلت الحكومات والمؤسسات الحكومية على أعلى مستوى التوجه للاتحاد الدولي للنقل الطرقي لخلق شراكات قوية جديدة بين القطاعين العام والخاص للمساعدة في تحقيق أهداف طموحة اقتصاديا وتجاريا وإنمائيا للنقل الطرقي. كان لدينا في الآونة الأخيرة تطورات هامة، والتي تظهر أن لدينا أكثر من 65 عاما من الخبرة في تسهيل وتأمين التجارة والتي لم تذهب سدى.

من بين إنجازاتنا الأخيرة كان الافتتاح الرسمي للوفد الدائم للاتحاد لدى الأمم المتحدة في نيويورك، وتوقيع مذكرة تفاهم مع الميثاق العالمي للأمم المتحدة لتعزيز النقل الطرقي الدولي باعتباره عنصرا أساسيا من سلسلة الإمداد الآمنة والمستدامة. علاوة على ذلك، وافق المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة على تغيير وضع الاتحاد مما سيسمح لنا بالمشاركة في العمليات السياسية بالأمم المتحدة على أعلى مستوى.



01

لمحة عن الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

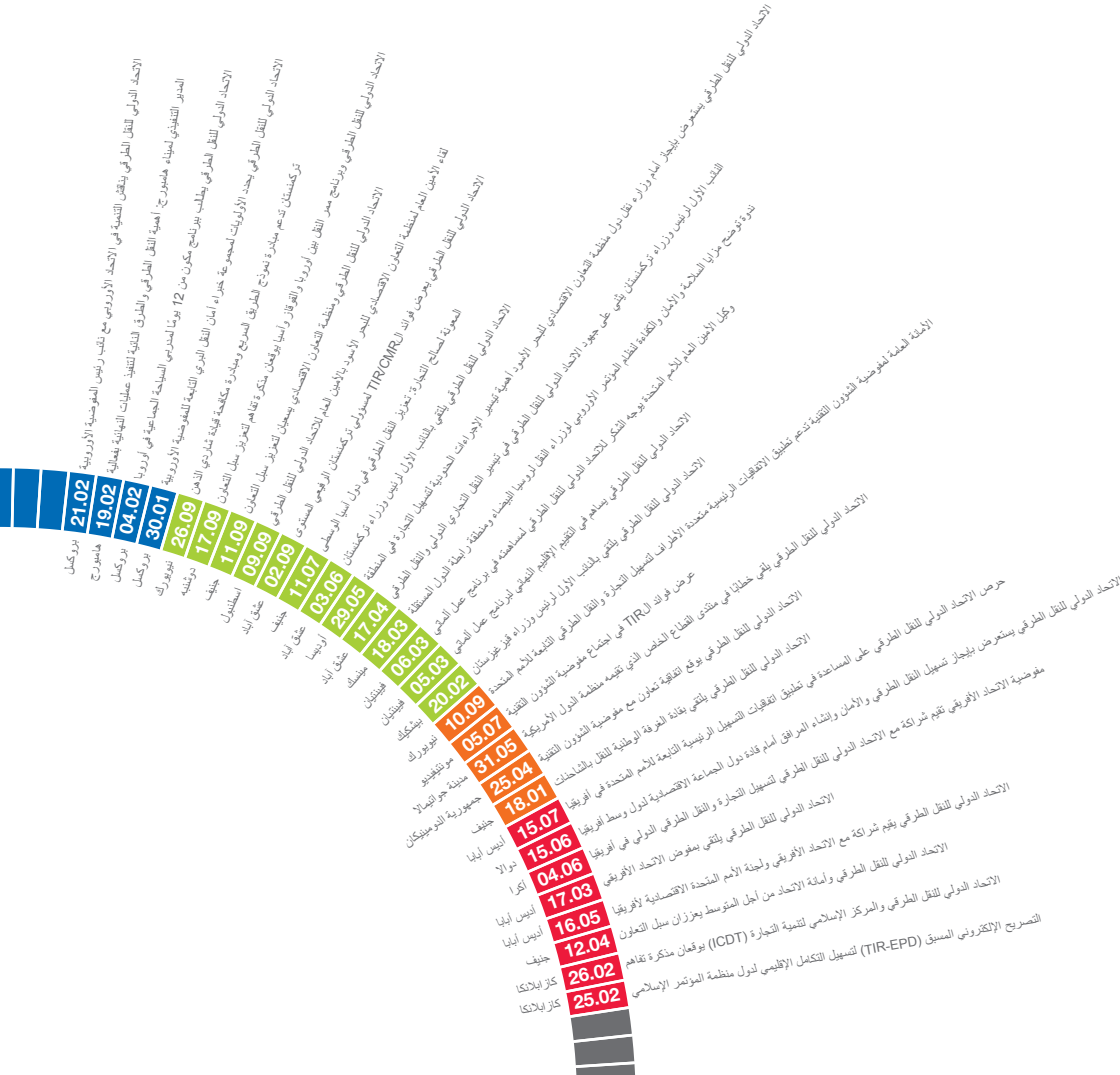
صوت العالم
لصناعة النقل
الطرقي



عناوين الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في عام 2013

باعتبارها منظمة عالمية، نعمل بنشاط لخلق وتعزيز الشراكات مع أصحاب المصلحة على جميع المستويات في جميع أنحاء العالم. وبالطبع، كل هذا النشاط يولد كمية كبيرة من الأخبار.

ونحن نفهم أن الوقت ليس متوفراً للجميع لقراءة كافة قصصنا الإخبارية، ولذا فقد اخترنا بضع عناوين لإعطاء لمحة سريعة عن كل إقليم.



أوراسيا

لدينا العديد من المشاريع في هذه المنطقة، بما في ذلك مبادرة الطريق السريع النموذجي للاتحاد (MHI) لضمان أن الحكومات تنفذ اتفاقيات التسهيل الرئيسية للأمم المتحدة كشرط مسبق لتطوير البنية التحتية للطرق المساعدة، بما في ذلك تأمين ساحات انتظار للمركبات التجارية. نحن نعمل أيضاً على برنامج عمل آلماتي لتحويل البلدان غير الساحلية والبلدان النامية إلى بلدان "متراصة برياً" وجلب التجارة عن طريق النقل الطرقي. كما نعمل على تعزيز شراكاتنا مع ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا (TRACECA)، ومنظمة التعاون الاقتصادي (ECO) ومنظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي (BSEC) لتبسيط إجراءات عبور الحدود وتسهيل التجارة في الإقليم.

الأمريكتان

نحن نعمل مع مختلف الشركاء وأصحاب المصلحة في الأمريكتين، مثل منظمة الدول الأمريكية (OAS) والفرقة الأمريكية للنقل (CIT) لتعزيز الاتفاقيات التي جرى تجربتها واختبارها والمشاريع المبتكرة التي تهدف إلى إزالة الحواجز الإدارية من أمام التجارة والسياحة عن طريق النقل الطرقي وتطوير التميز المهني داخل الصناعة في جميع أنحاء القارة وخارجها، مثل نظام النقل الطرقي الدولي، حملة الخطوة الذكية (Smart Move) وبرامج تدريبية أكاديمية للاتحاد.

أفريقيا

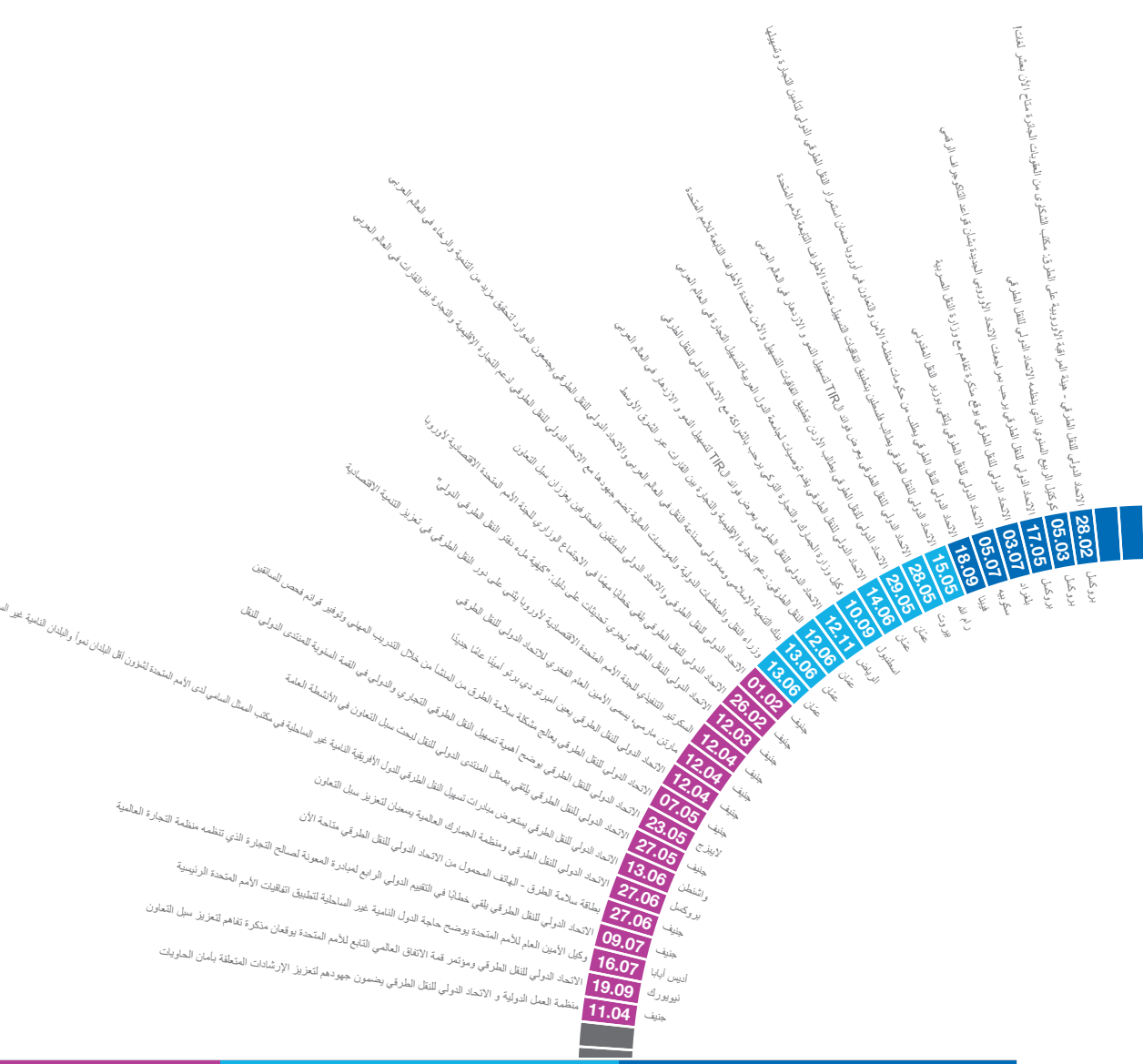
سوف تستفيد أفريقيا كثيراً من التجارة الإقليمية المتكاملة، التي تتم على نحو فعال عن طريق منح النقل الطرقي فرصة دفع عجلة التجارة والسياحة عبر ربط الشركات بالأسواق. ونحن نعمل جنباً إلى جنب مع الشركاء الاستراتيجيين بما في ذلك لجنة الاتحاد الإفريقي، والمركز الإسلامي لتنمية التجارة (ICDT)، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (UNECA)، والاتحاد من أجل المتوسط (UfM) لتحقيق هذا الهدف. كما نعمل أيضاً على زيادة السلامة على الطرق والاحترافية في هذه الصناعة من خلال توفير برامج تدريبية أكاديمية عالية الجودة بالاتحاد الدولي للنقل الطرقي.



إذا كنت تبحث عن مجموعة كاملة من القصص الإخبارية، يرجى مسح رمز QR ونحن سوف ننقلكم إلى هناك!



الاتحاد الدولي للنقل البرقي - مجلة البرق الدولية الأوروبية على الشوكة - شبكة الشوكة من الفيزياء الجزيئية والبيانات



أوروبا

لطالما نعمل بنشاط مع المفوضية والبرلمان الأوروبيين للارتقاء بتحسين انتعاش 12 يوما لسياحة المجموعات بالحافلات، ونشر فوائد نظام الوحدات الأوروبي وتحسين الحركة الهوائية للشاحنات، على سبيل المثال لا الحصر. ولدينا أيضا مشاريع مبتكرة مثل ECOeffect، TAXIstars، Compass4D، متعددة الأطراف الرئيسية للأمم المتحدة. كما عملنا أيضا على مشروع مشترك مع البنك الإسلامي للتنمية (IDB) والاتحاد العربي للنقل البرقي (AULT) لجعل النقل البرقي أكثر أمنا وفعالية من خلال تنفيذ دراسة مسببات حوادث الشاحنات في الدول العربية (LASTAC)، والتدريب الأكاديمي المهني بالاتحاد.

الشرق الأوسط

لقد كان هدفنا الرئيسي في العالم العربي تأمين التجارة والسياحة عن طريق النقل البرقي الدولي واقتراح إستراتيجية لتحقيق النمو والازدهار في العالم العربي. وقمنا بتنظيم المؤتمر الأوروبي السابع للنقل البرقي بين أوروبا وآسيا في عمان، ودعونا جميع الدول العربية إلى تعزيز تنفيذ اتفاقيات التسهيل متعددة الأطراف الرئيسية للأمم المتحدة. كما عملنا أيضا على مشروع مشترك مع البنك الإسلامي للتنمية (IDB) والاتحاد العربي للنقل البرقي (AULT) لجعل النقل البرقي أكثر أمنا وفعالية من خلال تنفيذ دراسة مسببات حوادث الشاحنات في الدول العربية (LASTAC)، والتدريب الأكاديمي المهني بالاتحاد.

العالم

يتمثل دورنا، كصوت العالم لصناعة النقل البرقي، في خلق الحوار وتعزيز الشراكات بحيث يستفيد الجميع من كفاءة واستدامة النقل البرقي. وقد أنشأنا وفدا لدى الأمم المتحدة في نيويورك ونعمل مع وكالات الأمم المتحدة المختلفة (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمة السياحة العالمية، ومكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ودائرة الأمم المتحدة للإجراءات المتعلقة بالألغام، والميثاق العالمي للأمم المتحدة)، ومنظمة العمل الدولية، ومنظمة الجمارك العالمية، ومنظمة التجارة العالمية، والبنك الدولي بشأن التنمية، والتجارة، والسلامة، والأمن، والقضايا البيئية والاجتماعية. ونقوم أيضا بمعالجة السلامة على الطرق من خلال التدريب المهني المصمم خصيصا لمناطق معينة من العالم، وقوائم التدقيق الجديدة للسائقين متاحة باللغتين الهندية والعربية، وبطاقة السلامة على الطرق بالهاتف المحمول.

فعاليات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في عام 2013

بروكسل، بلجيكا

5 مارس 2013

كوكتيل الربيع السنوي الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

موسكو، روسيا

27 مارس 2013

الاجتماع الأول للحوار البرلماني الدولي بشأن النقل الطرقي في أوراسيا

بروكسل، بلجيكا

15 مايو 2013

القطاع العام والخاص في الاتحاد الأوروبي "الخطوة ذكية" - مناقشة عامة وتوصيات نهائية

موسكو، روسيا

28 مارس 2013

مؤتمر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي التاسع عن "دور النقل الطرقي في التنمية الاجتماعية في أوراسيا"

جنيف، سويسرا

26 فبراير 2013

الكوكتيل السنوي الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

بروكسل، بلجيكا

5 مارس 2014

ورشة عمل ينظمها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي "نقل البضائع على الطرق في الاتحاد الأوروبي"

بروكسل، بلجيكا

5 مارس 2014

ورشة عمل ينظمها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي "نقل الركاب على الطرق في الاتحاد الأوروبي"

بروكسل، بلجيكا

5 مارس 2014

كوكتيل الربيع السنوي الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

موسكو، روسيا

مارس 2014

مؤتمر النقل الطرقي الدولي العاشر الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

جنيف، سويسرا

21 فبراير 2014

ندوة المحامين العاشرة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي

جنيف، سويسرا

25 فبراير 2014

الكوكتيل السنوي الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

بيشكيك، قيرغزستان

يناير 2014

تقديم الورقة الزرقاء عن النقل الطرقي في قيرغزستان

طهران، إيران

أوائل 2014

مؤتمر الTIR الذي تنظمه منظمة التعاون الاقتصادي-الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

احفظ التاريخ في 2014

برن، سويسرا

5 سبتمبر 2013

المؤتمر المشترك للاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومفوضية الشؤون التقنية "تعدد الوسائط"

ريجا، لاتفيا

5 سبتمبر 2013

ورشة عمل عن محطات الركاب "دور ومكان محطات نقل الركاب في سلسلة النقل متعدد الوسائط لتسهيل الوصول إلى العمل وتحسين جودة خدمة العملاء"

يالطا، أوكرانيا

6 سبتمبر 2013

مؤتمر النقل الطرقي الدولي المشترك الرابع عشر الذي ينظمه اتحاد الناقلين الدوليين على الطرق في أوكرانيا-الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

فيلنيوس، ليتوانيا

16 سبتمبر 2013

المؤتمر الثالث عن النقل الطرقي الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي/الاتحاد الأوربي "التنافسية والشراكة في سوق النقل الطرقي: تحويل التحديات إلى حلول فعالة للتنمية"

كورتريك، بلجيكا

17 أكتوبر 2013

المنتدى الثامن للحافلات والمركبات الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي "السياحة الجماعية الأوروبية بقيادة مدرب: مدربي القيادة والسياحة خارج الموسم"

نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية

23 أكتوبر 2013

بدء عمل الوفد الدائم للاتحاد الدولي للنقل الطرقي لدى الأمم المتحدة

الرياض، المملكة العربية السعودية

13 نوفمبر 2013

مؤتمر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي-الاتحاد العربي للنقل البري "تسهيل النقل الطرقي من أجل المزيد من النمو و الازدهار في العالم العربي"

أمستردام، هولندا

24 أكتوبر 2013

المؤتمر الدولي لسيارات الأجرة "نظام تنقل جديد: فرص لسيارات الأجرة وتشغيل صناعة المركبات"

فيلنيوس، ليتوانيا

17 سبتمبر 2013

ندوة القيادة لمنظمة التعاون الاقتصادي و أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

ميسيفك، كرواتيا

6 يونيو 2013

ندوة و ورش عمل أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي "أناس أنكياء وممارسات ذكية لتنفيذ الأعمال بشكل ذكي"

عمان، الأردن

من 12-13 يونيو 2013

مؤتمر النقل الأورو-آسيوي السابع الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي "النقل الطرقي" تعزيز التجارة الإقليمية والتجارة بين القارات"

دوشنبه، طاجيكستان

18 سبتمبر 2013

مؤتمر دولي رفيع المستوى "تنمية النقل الطرقي وفرص العبور في آسيا الوسطى للفترة حتى عام 2023"

يالطا، أوكرانيا

سبتمبر 2014

الاجتماع الثاني للحوار البرلماني حول النقل الطرقي في أوراسيا

يالطا، أوكرانيا

سبتمبر 2014

مؤتمر النقل الطرقي الدولي المشترك الخامس عشر الذي ينظمه اتحاد الناقلين الدوليين على الطرق في أوكرانيا-الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

بروكسل، بلجيكا

سبتمبر 2014

كوكتيل ترحيبي للعضو في البرلمان الأوروبي وعرض تقديمي عن جوانز أفضل مشغلي النقل الطرقي في الاتحاد الأوروبي

نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية

سبتمبر 2014

مؤتمر النقل الطرقي للاتحاد الدولي للنقل الطرقي/ ميثاق الأمم المتحدة العالمي

كولن، ألمانيا

من 7 إلى 8 نوفمبر 2014

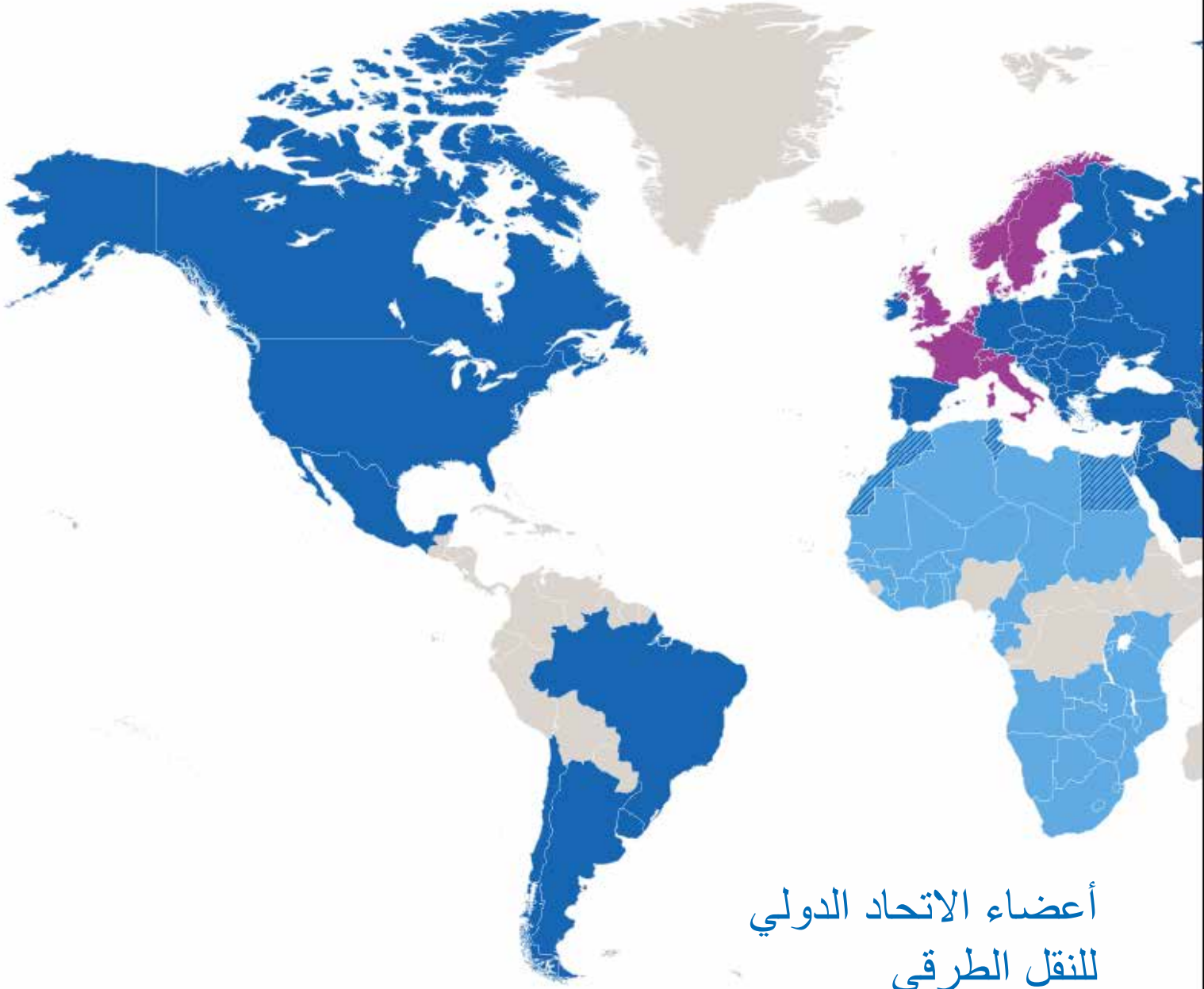
المنتدى الدولي السادس لسيارات الأجرة الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي العالم العربي"



من نحن

تأسس الاتحاد الدولي للنقل البرقي (IRU) في جنيف، سويسرا في 23 مارس 1948، وهو يمثل صوت العالم في صناعة النقل البرقي.

نحن نمثل مشغلي الباصات والحافلات وسيارات الأجرة والشاحنات، بدءاً من الأساطيل الكبيرة وانتهاءً بالشركات المملوكة للأفراد، كما نعمل على دعم مصالح صناعة النقل البرقي في جميع أنحاء العالم للسلطات العامة والهيئات الخاصة ووسائل الإعلام.



أعضاء الاتحاد الدولي للنقل البرقي

● الدول المؤسسة الأعضاء لدى الاتحاد الدولي للنقل البرقي
● الدول الأعضاء لدى الاتحاد الدولي للنقل البرقي
● اللجنة الإقليمية لإفريقيا لدى الاتحاد الدولي للنقل البرقي

الشركات المصنعة للمركبات والوقود والإطارات ونظم المعلومات

نحن شبكة عالمية لهيئات الوطنية الأعضاء بالاتحاد، بما في ذلك:

يساهم أعضاء الاتحاد في المعرفة والخبرة والوزن السياسي للشبكة العالمية للنقل البرقي، ومن ثم يتمكن من العمل على الأصعدة العالمية والإقليمية والوطنية وحتى المحلية. وإن التنوع والوحدة بين أعضاء الاتحاد يمنحان القطاع السلطة والمصداقية والقوة اللازمة عند التعامل مع الحكومات والهيئات الحكومية الدولية، والقطاعات الصناعية الأخرى والمجتمع المدني.

– الأعضاء النشطون
هيئات النقل البرقي الأكثر تمثيلاً في بلادها

– الأعضاء المنتسبون
التابعون لصناعات ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالنقل البرقي، مثل

170 عضو
75 دولة



نعمل معاً
من أجل مستقبل أفضل
منذ سنة 1948

IRU





شركاؤنا

عالمي

- الأمم المتحدة (UN)
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)
- برنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP)
- برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP)
- دائرة الأمم المتحدة لمكافحة الألغام (UNMAS)
- مكتب الممثل السامي لدى الأمم المتحدة لشؤون أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية (UN-OHRLS)
- منظمة السياحة العالمية في الأمم المتحدة (UNWTO)
- الاتفاق العالمي للأمم المتحدة
- منظمة العمل الدولية (ILO)
- المنظمة البحرية الدولية (IMO)
- منتدى النقل الدولي
- منظمة الجمارك العالمية (WCO)
- منظمة الصحة العالمية (WHO)
- منظمة التجارة العالمية (WTO)
- البنك الدولي

أفريقيا

- الاتحاد الأفريقي (AU)
- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (UNECE)
- الاتحاد من أجل المتوسط (UfM)
- البنك الإفريقي للتنمية (AFDB)
- اللجنة الاقتصادية والمالية لدول وسط أفريقيا (CEMAC)

- المركز الإسلامي لتنمية التجارة (ICDT)
- جمعية اتحاد النقل البري في شرق أفريقيا وجنوبها (FESARTA)

الأمريكيتان

- منظمة الدول الأمريكية (OAS)
- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي (UNECLAC)

آسيا

- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (UNESCAP)
- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (UNESWA)
- بنك التنمية الآسيوي (ADB)

أوراسيا

- برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى (CAREC)
- منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)
- منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود (BSEC)
- رابطة الدول المستقلة (CIS)
- اتحاد الجمارك
- الجماعة الاقتصادية للمنطقة الأوروبية الآسيوية (EEC)
- المجموعة الاقتصادية الأوراسية (EurAsEC)
- منظمة الديمقراطية والتنمية الاقتصادية لدول

أوروبا

- جورجيا وأوكرانيا وأذربيجان ومولدوفا (GUAM)
- منظمة شانغهاي للتعاون (SCO)
- برنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا (TRACECA)

- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)

- منظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)
- المجلس الأوروبي
- المفوضية الأوروبية
- البرلمان الأوروبي

الشرق الأوسط

- الاتحاد العربي للنقل البري (AULT)
- البنك الإسلامي للتنمية (IDB)
- جامعة الدول العربية (LAS)

الهيكل الخاص بنا

الجمعية العامة

أُنشئت بها السلطة العليا، فهي تضم جميع أعضاء الاتحاد النشطين والمنتسبين حيث يتولون مناقشة وتعريف وإقرار الأولويات السياسية والعملية للاتحاد.

مجلس نقل البضائع (CTM)

مجلس نقل الركاب (CTP)

مجلس نقل البضائع يجتمع جميع الأعضاء النشطين الذين يمثلون النقل الميكي على الطرق اللطيف للتأجير والمكافآت والحساب الخاص مرتين في السنة لمناقشة وتحديد واعتماد الأهداف السياسية لنقل البضائع الخاصة بالاتحاد وتسويقها على المستوى العالمي.

التنفيذي الرئاسي

مجلس نقل الركاب جميع الأعضاء النشطين الذين يمثلون النقل الميكي على الطرق للركاب بما في ذلك سيارات الأجرة وتأجير سيارات يستأجرها، ويجتمع مرتين في السنة لمناقشة وتحديد واعتماد الأهداف السياسية لنقل الركاب الخاصة بالاتحاد وتسويقها على المستوى العالمي.

التنفيذي الرئاسي الهيئة التنفيذية للجمعية العامة للاتحاد. وهي تقوم على تنفيذ جميع قراراته وتساعد في تحقيق أهدافه السياسية والإستراتيجية.

الأمانة العامة

الأمين العام مسؤول عن الإدارة اليومية للمنظمة، يساعد الأمين العام للاتحاد وفود جنيف وبروكسل واسطنبول وموسكو ونويورك

الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي

الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي تترأسها الأمين العام، وهي تتألف من مقرنا الرئيسي في جنيف، سويسرا، وأربعة وفود دائمة في بروكسل واسطنبول وموسكو ونويورك فضلا عن أمانة الخلية الإقليمية للصعدين العالمي والإقليمي.



أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي هي ذراعنا التربوي. فهي تخلق مهارات عمل من أجل بناء القدرات لتحسين الكفاءة والمهنية والفعالية والمسؤولية لقطاع تدبير النقل الطرقي من خلال شريكها العالمية لمعهد التدريب المعتمدة (Academy AT's)

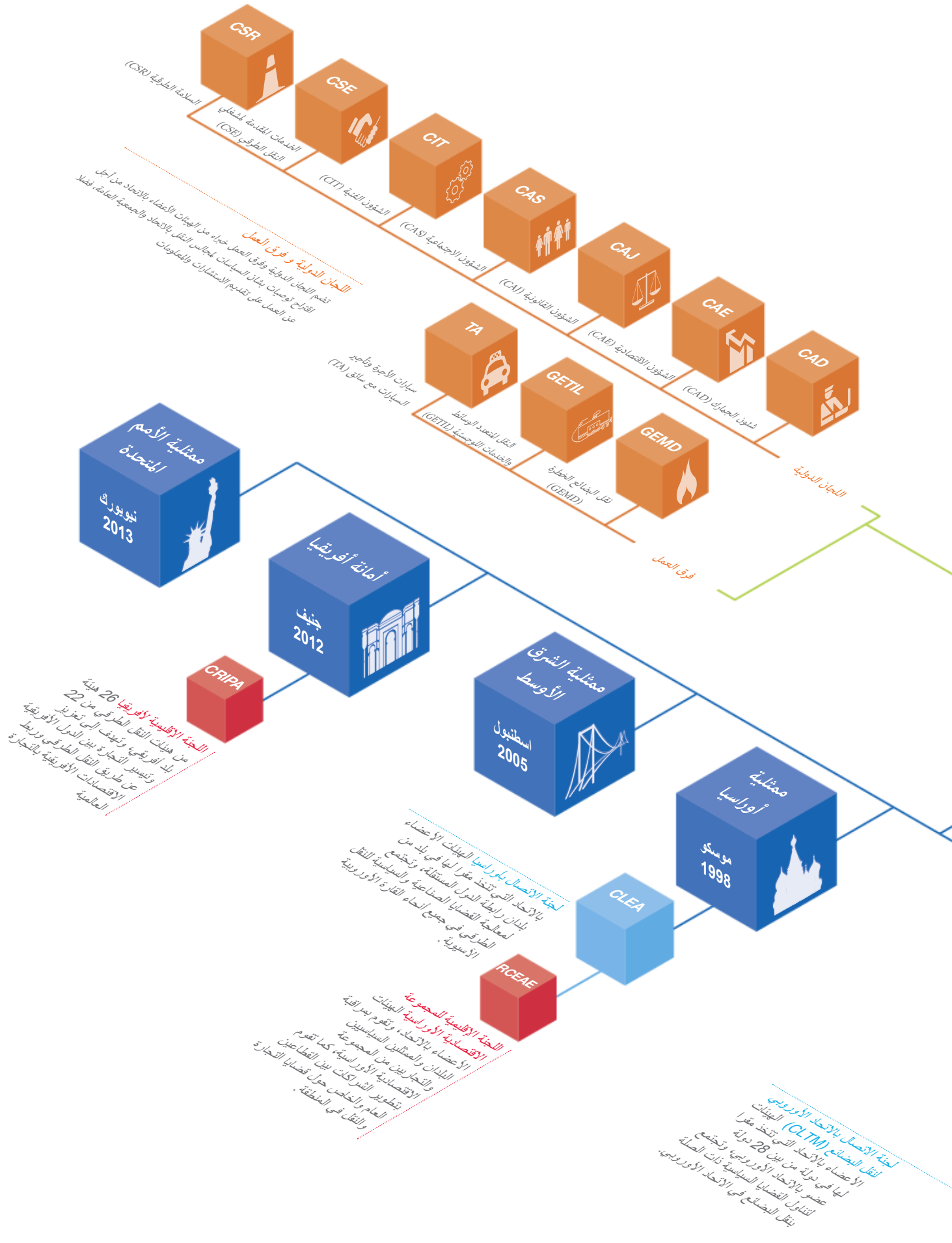
ممثلية الاتحاد الأوروبي

بروكسل 1973

المقر الرئيسي

جنيف 1948









قيادتنا الجديدة

الأمين العام للاتحاد



الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل البرقي، أوميرتو دي برييتو

في ابريل/نيسان عام 2013، عينت الجمعية العامة للاتحاد أوميرتو دي برييتو في منصب الأمين العام الجديد للاتحاد.

انضم السيد دي برييتو للاتحاد في عام 1995 وعين في منصب نائب الأمين العام في عام 2002. وقد عمل في السابق لدى غرفة التجارة الدولية (ICC) في باريس، والبرلمان الكندي في أوتاوا. ولد دي برييتو في أوتاوا في عام 1961، وكان يحمل الجنسيتين الكندية والإيطالية، وهو سعيد بحياته الزوجية وفخور لكونه أب لطفلين

رئيس الاتحاد ومجالسه

أعيد انتخاب السيد/ يانوش لاتشني كرئيس للاتحاد الدولي للنقل البرقي من قبل الجمعية العامة للاتحاد لفترة جديدة في منصبه لعام 2014-2015.



من اليسار إلى اليمين (وقفاً): رادو دينسكو، UNTRR، رومانيا، وتوفو كيلكيب، ERAA، استونيا، وألمانتس كوندروزييس، LINAVA، ليتوانيا، وأوميرتو دي برييتو، الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل البرقي، وجان بوزيك، ZMPD، بولندا، وفلانديمير فلوريا، AITA، مولدوفا، وكريستان لايبورت، BWVL، ألمانيا، وعزت صلاح، UND، تركيا

من اليسار إلى اليمين (جلوساً): يوري شيكن، ASMAPP، روسيا الاتحادية، وايف مانيارت، نائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل البرقي، FBAA، بلجيكا، يانوش لاتشني، رئيس الاتحاد الدولي للنقل البرقي، ZMPD، بولندا، وبيري باروزا، نائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل البرقي، ASTIC، اسبانيا، ولينود كوستيشينكو، ASMAPP UA، أوكرانيا



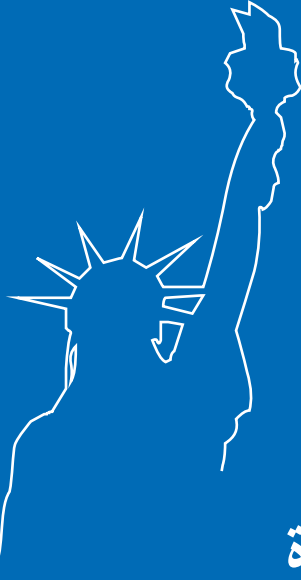
مجلس نقل الركاب من اليسار إلى اليمين: ستيفن سالمون (CPT، المملكة المتحدة)، وايف مانيارت (FBAA، بلجيكا)، وهيبيرت أنديلا (KNV، هولندا)



مجلس نقل البضائع من اليسار لليمين: بيتر كولم (CPT، المملكة المتحدة)، وبينر بادروسا (ASTIC، اسبانيا)، وهدي قاسم (RACJ، الأردن)



رئيس الاتحاد الدولي للنقل البرقي، يانوش لاتشني



حدث للاتحاد

وفدنا الدائم الجديد لدى الأمم المتحدة

الوفود الأخرى الدائمة للاتحاد بشكل متساوٍ في تنفيذ مشاريع ومبادرات محددة ذات الطابع الإقليمي أو العالمي.

افتتح الوفد الدائم للاتحاد لدى الأمم المتحدة رسميًا في 23 أكتوبر 2013 في نيويورك. وقد وفرت موافقة المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة مؤخرًا على إعادة تصنيف المركز الاستشاري للاتحاد من الخاص إلى العام فرصة للاتحاد لبدء منهجية مشاركة تدريجية خطوة بخطوة في أعلى العمليات السياسية للأمم المتحدة. وسوف يؤدي إنشاء الوفد الدائم في نيويورك لمساعدة كافة



تعيين مارتن مارمي أمينًا عامًا فخريًا للاتحاد

كرمت الجمعية العامة للاتحاد مارتن مارمي عن طريق تعيينه أمينًا عامًا فخريًا نظرًا لإسهاماته البارزة في خدمة أعضاء الاتحاد وصناعة النقل الطرقي خلال حياته المهنية لمدة 35 عامًا في الاتحاد، من بينها 20 عامًا كأمين عام للاتحاد.



الأمين العام الفخري للاتحاد الدولي للنقل الطرقي مارتن مارمي الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي، أواميرتو دي بريو



شاهد المقابلة
كاملة



استخدام النقل الجماعي للركاب، وغيرها من المبادرات التي تعمل على زيادة السلامة على الطرق ومكافحة الفساد بشكل فعال.

ما هي التغييرات الأساسية التي ترغب في رؤيتها تحدث داخل الأمم المتحدة فيما يتعلق بالنقل والخدمات اللوجستية؟

نود أن نرى تغييرا في وجهات نظر الناس وكيف يرون دور النقل الطرقي في معالجة القضايا العالمية. وينظر للنقل الطرقي على أنه جزء من المشكلة عندما يكون في واقع الأمر جزء لا غنى عنه من الحل لمعظم التحديات العالمية التي تتناولها الأمم المتحدة. وسنعمل على مساعدة صانعي القرار لإعادة تعريف هذا الدور، بحيث قد ينعكس في السياسات التي ستقرها الأمم المتحدة في العامين القادمين، والتي سوف تحدد جدول الأعمال الاقتصادية والاجتماعية والبيئية العالمية

يجعلنا رواد! نحن منظمة النقل الوحيدة التي تتمتع بوضع استشاري عام لدى الأمم المتحدة. المنظمات الأخرى، مثل الاتحاد الدولي لرابطة وكلاء الشحن FIATA، لا تملك إلا وضع استشاري لدى المجلس الاقتصادي والاجتماعي، ويقع مكتبه الإقليمي للأمريكتين في ولاية فلوريدا. لذلك تعد هذه فرصة عظيمة بالنسبة لنا لتبادل الخبرات بشأن القضايا المتعلقة بالنقل وخلق حوار بناء وتبادل وجهات النظر مع صانعي القرار. هذه مسؤولية كبيرة، لكننا مستعدون لتحملها.

ما هي الأهداف الرئيسية لهذا الوفد لعام 2014؟

نظرا لأننا جدد في هذا المكان، فسنبدأ من خلال العمل على زيادة وضوح دور الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في المشهد السياسي للأمم المتحدة. في هذه العملية، سنبدأ أيضا التواصل بشأن الدور الحيوي الذي يلعبه النقل الطرقي في معالجة

لماذا أسس الاتحاد الدولي للنقل الطرقي وفدا بالأمم المتحدة؟

يتمثل التحدي والدور الخاص بالاتحاد الدولي للنقل الطرقي، بصفته صوت العالم في صناعة النقل الطرقي، في خلق وتعزيز الشراكات مع أصحاب المصلحة على جميع المستويات، بحيث يستفيد منها الجميع. وتسعى الأمم المتحدة بنشاط للوصول إلى حلول عالمية لمشاكل عالمية. ونود أن نتشارك مع الأمم المتحدة ومن خلال مقرها، ومع كل منطقة في العالم، خبرات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لأكثر من 65 عاما، خاصة في تسهيل وتأمين التجارة والنقل الدولي الطرقي، للسماح للنقل الطرقي بدفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وإحراز التقدم، والازدهار، والسلام في نهاية المطاف.

التحديات العالمية تحتاج لحلول عالمية

مقابلة مع إيغور رونوف، وكيل الأمين العام و
المنسوب العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي للأمم
المتحدة

على مدى العقد المقبل. وينبغي بالتأكيد إدراج النقل الطرقي باعتباره أحد الأهداف والأولويات الرئيسية لجدول أعمال التنمية لما بعد 2015. أما بالنسبة لبرنامج ألماني + 10 للبلدان النامية غير الساحلية، ينبغي أن يعكس التغييرات في الاقتصاد العالمي، والاحتياجات الحقيقية ومتطلبات النقل الطرقي، وأن يحتوي على مجموعة من الأهداف والغايات المحددة قصيرة ومتوسطة وطويلة المدى، والبدء في تنفيذ القائمة منها، صكوك التسهيل العالمية للأمم المتحدة المجربة والمختبرة، مثل اتفاقية النقل الطرقي الدولي والاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود. وهذا من شأنه ضمان أن يصبح كل اقتصاد غير ساحلي مترابط بريا بكل اقتصاد رئيسي عبر النقل الطرقي.

القضايا العالمية، بحيث يمكن تضمينه في عملية صنع القرار. أخيرا، سوف نعمل في شراكات بين القطاعين العام والخاص مع الشركاء الأساسيين للأمم المتحدة لتسهيل وتأمين التجارة و النقل الطرقي الدولي لصالح الجميع.

ما هي الأهداف متوسطة المدى للوفد الدائم للاتحاد لدى الأمم المتحدة؟

وفقا لشعار الاتحاد "نعمل معا من أجل مستقبل أفضل"، سنعمل على تحقيق ذلك من خلال بناء شراكات قوية مع البعثات القطرية للأمم المتحدة، والأمانة العامة للأمم المتحدة، ومختلف وكالات الأمم المتحدة المتخصصة، استنادا إلى الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المشتركة. كما سنشارك أيضا في صياغة برنامج ألماني + 10 للبلدان النامية غير الساحلية، وكذلك أيضا تحقيق أهداف التنمية المستدامة لما بعد عام 2015. علاوة على ذلك، سنعمل على تعزيز مشاريع الاتحاد المبتكرة، مثل مبادرة الطريق السريع النموذجي لتطوير البنية التحتية المساعدة، وحملة الخطوة الذكية (Smart Move) لمضاعفة

ما هو الوضع الحالي للنقل الطرقي والخدمات اللوجستية في مناقشات الأمم المتحدة وجدول أعمالها؟

في هذه اللحظة، لم يحظ دور الاتحاد في مقر الأمم المتحدة بالتقدير المناسب ويتم التعامل معه بشكل حصري تقريبا على المستوى الإقليمي، مع التركيز في الغالب على السلامة والأمن - من خلال عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق - واستدامة سلاسل التوريد. ومع ذلك، يعد النقل الطرقي شريان الحياة لجميع الاقتصادات وأداة إنتاج حيوية حيث تستطيع، إذا تم تسهيلها، أن تدفع نحو التقدم الاقتصادي والاجتماعي والبيئي في كل منطقة. هذه هي الرسالة التي نرغب في نشرها.

هل هناك منظمات أخرى للنقل ممثلة في الأمم المتحدة في نيويورك يمكن للاتحاد الدولي للنقل الطرقي أن يعمل مع أي منها؟

ليس في الوقت الحالي، لسوء الحظ، وهذا ما



02

النقل الطرقي المستدام

أكثر فعالية من
مجرد نقل طرقي

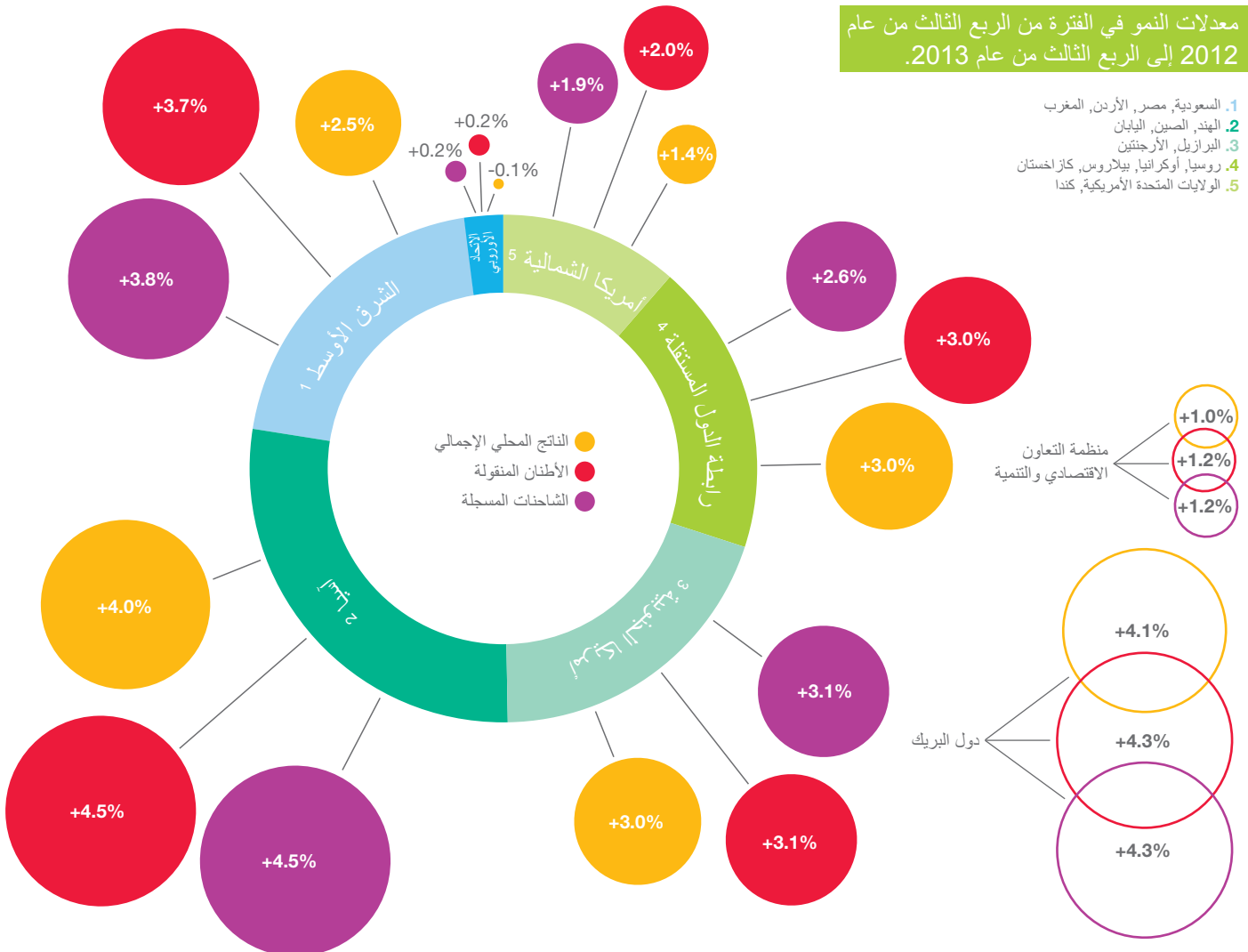


تسمح مؤشرات النقل الطرقي التي يصدرها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بالمقارنة بين نمو الناتج المحلي الإجمالي وأحجام نقل البضائع على الطرق وعمليات تسجيل المركبات الجديدة في 58 دولة. ونظرًا للارتباط الشديد بين أحجام التي يتم نقلها عبر النقل الطرقي والتنمية الاقتصادية، نورد هنا مجموعة إقليمية للمقارنة بين اتجاهات الاقتصاد العالمي.

مؤشرات النقل الطرقي: معرفة معدل الاقتصاد العالمي

معدلات النمو في الفترة من الربع الثالث من عام 2012 إلى الربع الثالث من عام 2013.

1. السعودية، مصر، الأردن، المغرب
2. الهند، الصين، اليابان
3. البرازيل، الأرجنتين
4. روسيا، أوكرانيا، بيلاروس، كازاخستان
5. الولايات المتحدة الأمريكية، كندا



الأوزان و الأبعاد: التشريعات التي تُحدث فرقاً

بنسبة تتراوح ما بين 3 إلى 5%، مما يؤدي بشكل مباشر إلى توفير استهلاك الوقود لمشغلي النقل الطرقي. نرى أن التعديل الذي جرى على إرشادات 96/53 إشارة مهمة للمصنعين لزيادة الحركة الهوائية في تصميم مركبات النقل الثقيل وزيادة فعاليتها من ناحية استهلاك الوقود.

علاوة على ذلك، فإن المساحة الإضافية ستزيد من أمان كباتن الشاحنات عن طريق التزويد بمناطق متعرجة والتخلص من النقاط العمياء حول الكابينة وحول مقدمة المركبة لتفادي السائرين المصابين في حالة وقوع حوادث. كما ستعمل كذلك على تحسين ظروف العمل لمئات الآلاف من سائقي الشاحنات في أوروبا.

نرى في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي أن نتائج هذا التشريع ستظهر بشكل فوري. ولا يمكن التردد في إجراء هذه التحسينات، لأن أي تأخير في المناقشات يتضمن تأخيراً إضافياً في تطوير سلامة الطرق وتطوير مركبات النقل الثقيل لتحقيق ما يتلاءم مع سلامة البيئة. ويزداد شغف مصنعي الشاحنات بتطوير منتجاتهم ويجب منحهم الفرصة بمجرد تفعيل القانون، بدلاً من الانتظار لسنوات قادمة.

تحتل السلامة الطرقية أولوية عليا لدى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ولذا نعمل بشكل مستمر على تكوين شركات مع كيانات مختلفة وتعزيزها لضمان أن مشغلي النقل سينمكون في المستقبل من تقديم الخدمة لاقتصاد الاتحاد الأوروبي بطريقة فعالة وسليمة بيئياً من خلال قواعد الاتحاد الأوروبي المتعلقة بالأوزان والأبعاد.

وفي 15 إبريل من عام 2013، تبنت المفوضية الأوروبية مقترحاً جديداً بتعديل إرشادات الأوزان والأبعاد 96/53، وكان الهدف الرئيسي من ذلك حسب طلبنا هو السماح بإجراء تحسينات على الحركة الهوائية لمجموعات مركبات النقل الثقيل (HGV). وعلى الرغم من التغييرات التي سيتم إجراؤها على تصميم الكابينة ستؤدي إلى تعزيز مستويات راحة السائقين، فإنها ستزيد أيضاً من مستوى رؤية السائق، ولذا يتسنى له الحفاظ على سلامة راكبي الدراجات والمشاة.

الحركة الهوائية للنقل الطرقي بشكل آمن ونظيف

لقد شجعنا بشدة لجنة النقل بالبرلمان الأوروبي على الترحيب بهذا المقترح للوصول إلى أفضل تصميم ممكن للكابينة، ولكي تتلاءم الأجزاء الخلفية من الشاحنات والمقطورات مع أجهزة الحركة الهوائية مما يساعد على زيادة نظافة الشاحنات وسلامتها، كما طالبنا البرلمان الأوروبي بدعم هذه المقترحات.

ويعد تغيير تصميمات المركبات الأوروبية خطوة صغيرة إلا أنها ضرورية لتقليل الأثر البيئي الناتج عن مركبات النقل الثقيل. ستؤدي الزيادة الطفيفة في طول مقدمة الشاحنة وحركتها الهوائية إلى تقليل غاز ثاني أكسيد الكربون المنبعث

النقل و البيئة. جمعية الاتحاد الأوروبي للمشاة، اتحاد عمال النقل الأوروبي، اتحاد راكبي الدراجات الأوروبي، الاتحاد الأوروبي لضحايا حوادث الطرق

أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي توضح الحاجة إلى عقد تدريب مهني لتحسين سلامة الطرق والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون

نظمت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ندوة بعنوان "أناس أنكياء وممارسات ذكية لتنفيذ الأعمال بشكل ذكي" يونيو الماضي في زغرب، حيث ناقش أكثر من 100 مشارك من 32 دولة الحاجة إلى التركيز على جودة التدريب على النقل الطرقي وتطبيق أفضل الممارسات، لتعزيز سلامة الطرق بشكل فعال والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون وتعزيز الاحترافية في هذه الصناعة.

وانفق المشاركون على التباين في معايير التدريب يعد عائقاً نحو تحقيق الأهداف الطموحة المتمثلة في السلامة وحماية البيئة. وخلصوا إلى أن احتياجات الصناعة تستلزم عقد تدريب عالي الجودة، مثل التدريب الذي تقدمه أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لتطوير قدرة العاملين في مجال النقل الطرقي على التماشي مع الجوانب الأساسية لعمليات النقل الطرقي، مما يخدم في نهاية المطاف سلامة الطرق وكفاءة النقل والمجتمع بشكل عام.

حزمة المقترحات الجديدة المرتبطة بكفاءة الطرق

في صيف 2012، قدمت المفوضية الأوروبية اقتراحين جديدين بشأن تحديث التوجيهين الحاليين 2009/40 المرتبط باختبارات جدارة الطريق الدورية و2000/30 المرتبط بعمليات التفتيش الفنية المتعلقة بجدارة الطريق على جانب الطريق. كما تهدف هذه الاقتراحات الجديدة إلى خفض معدلات الحوادث وتحسين الأداء البيئي للمركبات والحد من تشويه المنافسة والحث على توفير المزيد من التعاون وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء في المفوضية الأوروبية.

وبطبيعة الحال، يلزم صيانة كل مركبات النقل الطرقي وإصلاحها بطريقة صحيحة من أجل تحسين السلامة الطرقية والأداء البيئي للمركبات بفعالية. وأما بالنسبة لصناعة النقل الطرقي فكانت مشكلة السلامة الطرقية وستظل تحتل مرتبة الصدارة وسيتم إبلاغك كأني فني محترف بأن كل حادث واحد لا يعتبر مجرد حادث واحد فقط. ويرجع السبب في ذلك إلى اهتمامنا بتنفيذ إطار العمل القانوني الحديث للمفوضية الأوروبية بشأن الاختبارات الدورية وعمليات الفحص الفنية على جانب الطريق. بالإضافة إلى ذلك نسعى إلى توفير مزيد من التنسيق وتوحيد القواعد الوطنية السارية دون الإخلال بمعايير التقدم والجودة الحالية عالية المستوى للاختبار الدوري في العديد من الدول الأعضاء.

مسألة حساسة... نحو وضع سياسة طموحة وتحقيق نتائج ملموسة

نتق في أن تبني موقف داعم قوي داخل هذا البرلمان، سيساهم بشكل فعال في تحقيق الأهداف المذكورة في التقرير الرسمي لسياسة النقل في عام 2011، كما سيبعث برسالة إيجابية إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وحثهم على تحقيق تقدم في هذا الملف.

في الواقع، ندرك مدى صعوبة المناقشات السياسية المتواصلة فيما يتعلق باستخدام الشاحنات الطويلة عبر الحدود، وهو ما يُعرف بنظام الوحدات الأوروبي (EMS). ونعي كذلك أنها مسألة سياسية مهمة وحساسة، لكن يجب من وجهة نظرنا ألا تؤثر على إمكانية إجراء تطوير على الحركة الهوائية. على الرغم من ذلك، يجب استخدام هذه المجموعات متى أمكن ذلك، لأنها تسمح بنقل المزيد من البضائع من وإلى موانئ الاتحاد الأوروبي ومحطات التوزيع ومحطات القطار باستخدام عدد شاحنات أقل، وتساهم بفعالية في تحقيق الأهداف البيئية للاتحاد الأوروبي مع تخفيف التكدس المروري في طرق الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

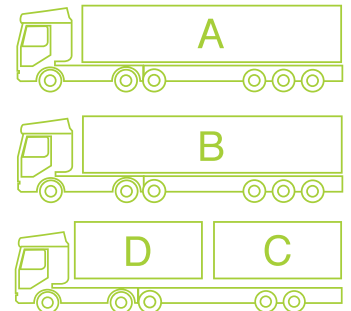
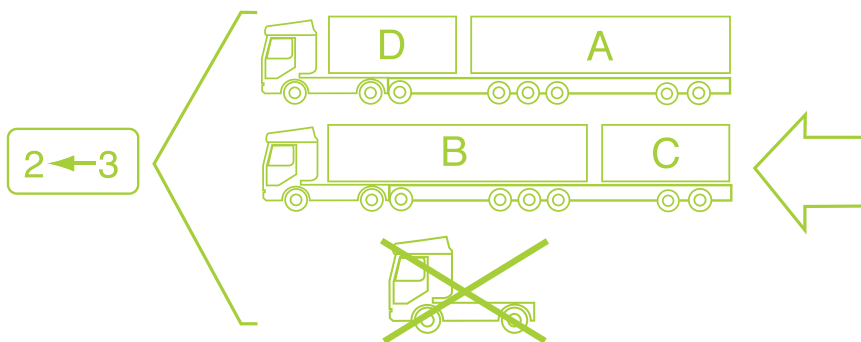


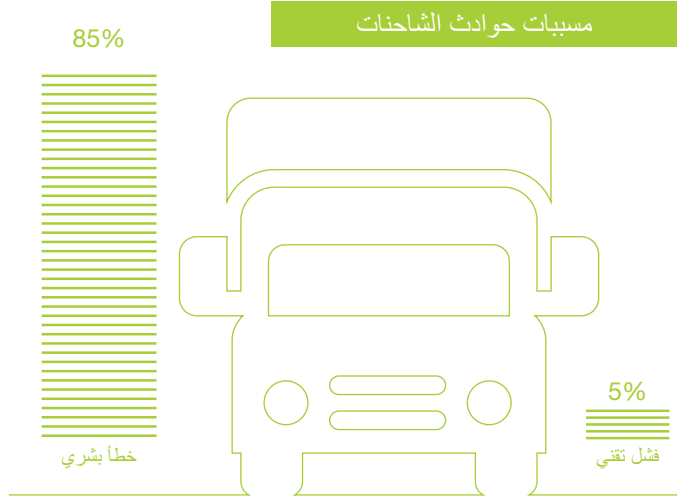
نقل آمن من خلال تأمين الحمولات

لقد قمنا بتطوير التوجيهات الدولية بشأن تأمين الشحنات أثناء النقل الطرقي من أجل سد فجوة التوجيه العالمي بفعالية للعاملين في نقل الشحنات عبر الطرق. تهدف هذه الوثيقة القيمة إلى ضمان وضع السلامة في المقام الأول، من خلال تقديم إرشادات عالية إلى جميع العاملين في الشحن/التفريغ وتأمين الشحنات التي في المركبات، بما في ذلك جهات الشحن والنقل، وذلك على مستوى جميع المواقف التي قد تحدث في ظروف النقل العادية.

توفر توجيهات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي إرشادات ونصائح من واقع الممارسة العملية الأساسية من أجل تقديم التدريب المناسب للعاملين في مجال النقل على الشحن بشكل آمن وسليم، جديرًا بالذكر أن أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي هي التي تقدم هذا التدريب. وستكون هذه التوجيهات مفيدة لجهات إنفاذ القانون والمحاكم، حيث تعمل كأساس مشترك للتطبيق العملي وفرض تأمين الشحنات.

نظام الوحدات الأوروبي (EMS)





من عمليات خفض التكاليف وتحقيق المنافع المتلى.

في النهاية، ترفض صناعة النقل الطرقي اقتراح قواعد الاتحاد الأوروبي بشأن عمليات فحص جدارة الطريق على جانب الطريق لاستخدامها بمثابة أساس لنهج موحد لدول الاتحاد الأوروبي لتصنيف أوجه القصور المتعلقة بتأمين الشحن. وسيتم تناول هاتين المشكلتين بصورة مستقلة وذلك نظرًا لعدم وجود قواعد الاتحاد الأوروبي الرسمية في الوقت الحالي التي تنص على كيفية تأمين البضائع.

—تفقد ما لا يزيد عن 2% من المركبات المسجلة في الدولة العضو

—الحد من الوقت المهدر والذي يجب القيام به في موقع آمن وتجنب إزعاج الحافلات وتدريب المسافرين

—تجنب إنشاء قواعد بيانات أو سجلات إلكترونية جديدة للاستفادة من الحلول المنشأة والمجربة

— تمكين المشغلين للقيام بدور المختبرين وإجراء اختبار جدارة الطريق الدوري على مركباتهم الخاصة وغيرها من المركبات من خلال نظام اعتماد منسق؛

—تشجيع الابتكار في أنظمة الاختبارات والإجراءات والمعدات والسماح بإجراء مزيد

الميزات المجتمعية والسلامة الطرقيّة المطروحة للمناقشة

ومع ذلك، فقد أشارت الدراسات العلمية، مثل دراسة مسببات حوادث الشاحنات الأوروبية (European Truck Accident Causation Study (ETAC)) إلى أن العطل الفني يمثل السبب الرئيسي للحوادث في 5% من الحالات فقط. وتشير تقديرات المفوضية الأوروبية إلى أن تكلفة الامتثال للقواعد المقترحة حديثًا تساوي 3.5 مليار يورو، وهو مبلغ كبير، بالنظر إلى التقدم القليل المطلوب تحقيقه والميزات المجتمعية والسلامة الطرقيّة الفائقة المطروحة للمناقشة.

وعلى العكس، تدعو الصناعة إلى تحسين مقترحات حزمة جدارة الطريق الحالية جذريًا بما في ذلك توفير خارطة طريق ملزمة لتعزيز المواءمة وتوحيد إجراءات الاختبار ومعدل تكرار الاختبارات الدورية ومعدات الاختبار ونتائج الاختبار وتدريب المفتشين وطاقم عمل الإنفاذ.

توحيد المعايير والاعتراف المتبادل

يلزم أن يكون الهدف النهائي هو إنشاء نظام تقدير متبادل لشهادات جدارة الطريق، ويجب أن تضمن الحزمة الجديدة أن الاختبارات الدورية في مراكز الاختبارات تظل تمثل أهم أداة للتحكم في جدارة الطريق للمركبة. كما ينبغي أيضًا أن يكفل التوافق بين الاقتراحين من حيث النطاق، مثل فئات المركبات وتدريب المفتشين ومستندات المراقبة والمتطلبات التقنية لمراكز الاختبار والمعدات المتنقلة وغير المتنقلة، لتجنب تشويه المنافسة.

تعتبر عملية التنسيق وتوحيد إجراءات إنفاذ القواعد أمرًا بالغ الأهمية، كما يجب وضع أهداف عملية لعمليات التنفيذ على جانب الطريق مثل:

ميثاق و كتيب الأمان لصناعة الباصات والحافلات

المدرسة بدلاً من سيارة الأسرة. وفي الاتحاد الأوروبي حققت الباصات والحافلات أرقام قياسية متميزة للسلامة الطرقيّة مثل القطارات على الرغم من سيرها في الطريق مع وسائل النقل الأخرى ويتم تدريب مستخدمي الطريق بصورة أقلّ وذلك بفضل مبادرات الصناعة لتحسين السلامة الطرقيّة باستمرار. ويهدف ميثاق النقل الذكي إلى مضاعفة استخدام الباصات والحافلات في الاتحاد الأوروبي والتي تدعمها مجموعة رفيعة المستوى والذي يضمن بمفرده خفض عدد الوفيات على الطرق الأوروبية بأكثر من 1500 في السنة. كما يمكن تحسين هذا الرقم من خلال زيادة الاستثمارات في البنية التحتية بصورة أكثر أماناً وتوفير تدريب احترافي.

من خلال تبني وبذل جهوداً لنشر هذا الكتيب على نطاق واسع إلى كل شركة وسائق، نريد تقديم مساهمة ملموسة لتعزيز السلامة الطرقيّة، من خلال رفع الوعي ونشر أفضل الممارسات داخل قطاعنا. وفي إطار القيام بذلك، نحن عازمون على الحفاظ على الريادة في صناعة الباصات والحافلات كرمز للسلامة على الطرق بين جميع وسائل النقل.

كجزء من أسبوع السلامة الطرقيّة العالمي للأمم المتحدة، حققت صناعة الباصات والحافلات خطوة كبيرة نحو تعزيز سجل السلامة الطرقيّة النموذجي، من خلال اعتماد ميثاق وكتيب سلامة القيادة على الطريق الذكي التابع للاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU Smart Move Road Safety Handbook and Charter)، لاستخدامه من قبل الشركات والسائقين والهيئات، وتلتزم بالفعل بمواصلة تحسين سجل السلامة الطرقيّة النموذجي.

يركز كتيب سلامة القيادة على الطريق الذكي على ثلاثة مشكلات: سلامة المركبات والسائقين والشركات. ويدعو شركات الباصات والحافلات إلى التوقيع على ميثاق السلامة الطرقيّة وذلك أثناء دعم السائقين بمجموعة من قوائم مراجعة الأمان سهلة الاستخدام. كما أنه يوفر توصيات لصانعي القرار السياسي والشركات المصنعة بشأن صنع باصات وحافلات أكثر أماناً.

ظلت الباصات والحافلات رمزاً فريدة للسلامة الطرقيّة بين جميع وسائل النقل الطرقيّة لسنوات متعددة. وتشير الإحصائيات إلى أنها وسيلة نقل آمنة سبع مرات عند استخدامها للانتقال إلى



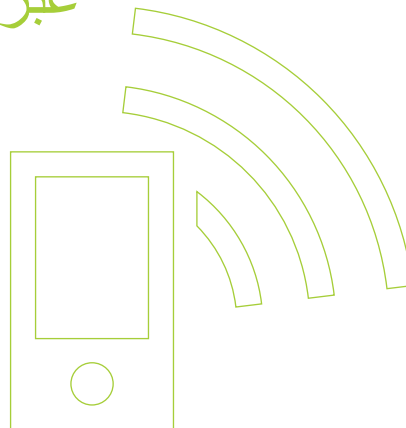
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يعقد أول حوار برلماني من نوعه عن النقل الطرقي في أوروبا وآسيا

في مارس من عام 2013، وبدعم من مجلس الدوما الروسي، أمّن أول حوار برلماني من نوعه عن النقل الطرقي، وحضر الحوار أعضاء برلمانيين من دول أوروبا وآسيا. تناول أعضاء البرلمان مع قادة رابطة أعضاء الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في أوروبا وآسيا سياسة النقل الرئيسية والمشكلات التي تواجه هذه الصناعة، بما في ذلك التعاون بشأن قوانين النقل وتطبيق اتفاقيات التسهيل التابعة للأمم المتحدة، ولاسيما التنسيق واتفاقيات النقل الطرقي الدولي والتشريعات الدولية الجديدة لنقل الركاب على الطرق.

تبادل المشرّعون وجهات النظر والخبرة وأفضل الممارسات مع الزملاء وممثلي المجتمع التجاري، حيث يتمثل الهدف في تطوير التشريعات اللازمة لكي تستفيد اقتصادات الدول الأوروبية والآسيوية بشكل كامل من التنافس في مجال النقل الطرقي الدولي والخدمات ذات الجودة العالية. واختتم أعضاء البرلمان الحوار وأصدروا بيان مشترك حول الخطوات والإجراءات المهمة اللازمة لتعزيز النقل الطرقي الدولي للبضائع والركاب في أوراسيا.

بطاقة السلامة الطرقيّة عبر الهاتف المتنقل للاتحاد الدولي للنقل الطرقي

يعقد الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU)/لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) ورشة عمل مشتركة حول "أنظمة النقل الذكية في الأسواق الناشئة - السائقين للتطوير المستدام والسلامة الطرقيّة"، ونقدم دليلاً جديداً "بطاقة السلامة الطرقيّة عبر الهاتف المتنقل" بحجم الجيب. وتوفر بطاقة السلامة الطرقيّة نصائح السلامة الأساسية وأفضل الممارسات لرفع الوعي بين السائقين المحترفين بشأن مخاطر استخدام الهواتف النقالة أثناء القيادة، لتعزيز السلامة الطرقيّة لجميع المستخدمين.



خذني!

Mobile Phone Road Safety Card

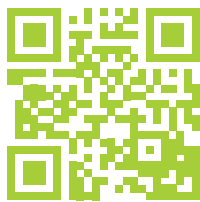


For true road transport professionals, every road accident is one too many and the road transport industry has always been and will continue to be committed to reducing the number and severity of accidents involving heavy commercial road vehicles by promoting a culture of road safety within the sector.

Nowadays, mobile telephones have become a main source of communication, but, using a mobile phone is a major cause of both physical and mental distraction, impairing driving performance and increasing the risk of vehicles being involved in accidents.



امسح الرمز
لتحميل القوائم
المرجعية



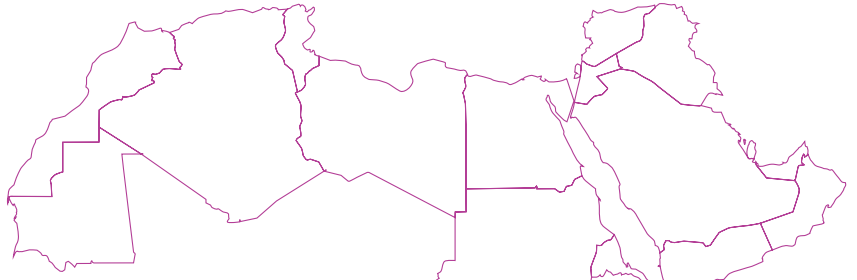


03

التركيز على العالم العربي

قمنا بتجميع الموارد مع
البنك الإسلامي للتنمية
وصناعة النقل العربي





المشروع المشترك للبنك الإسلامي للتنمية والاتحاد العربي لنقل البري و الاتحاد الدولي لنقل الطرقي

إفي عام 2010، دعا مجلس وزراء النقل العرب بجامعة الدول العربية جميع سلطات الدول العربية إلى زيادة كفاءة الصناعات الوطنية للنقل الطرقي والاحترافية المهنية داخل القطاع، وفي نفس الوقت أيضا تعزيز السلامة على الطرق. في عام 2011، كرروا هذه الدعوة بعد الاعتراف بالدور الحيوي للنقل الطرقي في دفع عجلة النمو الاقتصادي.

وقد استجبنا عن طريق تنفيذ منحة المساعدة الفنية التابعة للبنك الإسلامي للتنمية المقدمة للاتحاد العربي للنقل البري من خلال مشروع مشترك مدته 18 شهراً. ويهدف المشروع إلى تحقيق مزيد من التجارة والربحية، وطرق أكثر أمناً وإجراءات أسرع لمراقبة الحدود للمساعدة في التكامل الاقتصادي في العالم العربي على المستوى الإقليمي والعالمي.

مخرجات المشروع

من المتوقع أن يحقق المشروع المشترك بين الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والبنك الإسلامي للتنمية والاتحاد العربي للنقل البري ما يلي:

أ. زيادة الكفاءة المهنية لمديري الأساطيل والسائقين؛

ب. تحسين السلامة الطرقيّة من خلال البحث العلمي، وتحديد الأسباب الرئيسية للحوادث،

ت. تطوير استراتيجيات تسهيل النقل الطرقي.

ما ينبغي بدوره أن يساعد في تحقيق ما يلي:

أ. خدمات مهنية ذات كفاءة تعمل على زيادة التجارة والربحية؛

ب. إجراءات حكومية بشأن مسببات حوادث الشاحنات للحوادث، وبالتالي توفير طرق أكثر أمناً،

ت. إجراءات متناغمة وسريعة على الحدود فيما يتعلق بفترات الانتظار على الحدود.

إستراتيجية تسهيل النقل الطرقي والتجارة

أجريت دراستان على مدار 6 أشهر للمساهمة في إعداد إستراتيجية وخطة عمل لتسهيل التجارة والنقل الطرقي في الدول العربية

وقد تم خلالهما تحليل وضع اتفاقيات النقل الرئيسية للأمم المتحدة في العالم العربي، وجمع بيانات حول العقبات الرئيسية أمام النقل الدولي على الطرق داخل الإقليم، وتحديد فوائد نظام النقل الطرقي الدولي لتسهيل التجارة في الدول العربية ومن خلال التكامل الاقتصادي مع الأسواق العالمية، ووضع خطة عمل للنقل الطرقي الدولي للدول العربية من أجل الانضمام إلى وتنفيذ اتفاقية النقل الطرقي الدولي للأمم المتحدة.

السلامة الطرقيّة

لا يوجد سوى إحصائيات محدودة متاحة حول أسباب وقوع حوادث لشاحنات في الإقليم، وفي الغالب تكون المعلومات غير متوفرة.

وبالتالي أجريت دراسة جدوى لتقييم إمكانية تنفيذ نموذج علمي لدراسة أسباب حوادث الشاحنات الأوروبية لتنفيذها بشكل مماثل في المستقبل في الدول العربية بهدف تحديد ومعالجة الأسباب الرئيسية للحوادث بفاعلية بما في ذلك الشاحنات فضلا عن تعزيز ملموس للسلامة على الطرق لجميع مستخدمي الطريق.

35 معلم تدريب
9 برامج تدريبية
3 مواضيع رئيسية
5 ورش عمل وطنية
7 دول عربية
18 شهراً

المشروع بالأرقام

9 برامج تدريبية

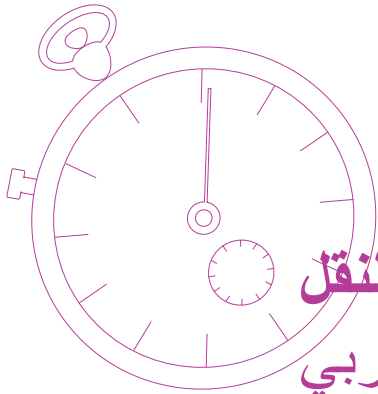
3 مواضيع رئيسية

د

الأمر كله يتعلق بالنمو الاقتصادي، فالتجارة هي أفضل وسيلة لتحقيق النمو وتحسين نوعية حياة الناس في العالم الإسلامي، ولكن التجارة أمر مستحيل بدون كفاءة النقل الطرقي

السيد بيراما بويكر سيديبي، نائب رئيس البنك الإسلامي للتنمية

ع



ما يصل إلى 57% من وقت النقل مهدر على الحدود في العالم العربي

وعلاوةً على ذلك، فإن مشاريع التدريب التجريبية، وورش العمل الوطنية، وجمع البيانات الميدانية، والتحليلات العلمية التي تغطي الدول العربية، الدول العربية من الأردن، والكويت، والمغرب، وعمان، وقطر، وتونس والإمارات العربية المتحدة، كلها تشير إلى نفس الاحتمالية.

في الواقع، تترادف فرص تحقيق نمو هائل بشكل سريع عقب افتتاح منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى التي تضم 367 مليون مستهلك. ولكن لا يمكن تقديم الدعم إلا عبر خدمات نقل طرقي فعالة وموثوق بها ومهنية بحيث تربط كل الأعمال التجارية وجميع وسائل النقل في الإقليم إلى كل الأسواق العالمية الرئيسية.



امسح الرمز
لمشاهدة فيلم
المشروع



التدريب المهني

يعد العامل البشري أمر أساسي لتحسين كفاءة النقل الطرقي والسلامة على نحو فعال. يجب تدريب المهنيين بشكل مناسب لأداء واجباتهم بأمان. لهذا السبب، تم تحديد كيانات التدريب المختارة فيالدول العربية للاستفادة من البرامج الأكاديمية للاتحاد.

قام خبراء بنقل المعرفة والمهارات اللازمة لتنفيذ وتقديم البرامج التدريبية الأكاديمية المهنية للاتحاد بشأن النقل الدولي للبضائع الخطرة برياً وشهادة الكفاءة المهنية للمديرين.

رصد المشروع المشترك بين الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والبنك الإسلامي للتنمية الحواجز المادية وغير المادية التي تواجه التجارة والنقل الطرقي

الدولي في العالم العربي، عبر 62 رحلة من وإلى سبع دول عربية على طول 14 طريق مختلف.

وكشفت النتائج أن 57% من وقت النقل مهدر على الحدود، حيث ينتظر بعض السائقين فترة تصل إلى أسبوعين. ويرجع ذلك إلى عدم ملاءمة إجراءات عبور الحدود، التي تمثل العقبة الرئيسية أمام التجارة الحرة التي تتدفق عن طريق البر في الإقليم. وعلى الرغم من هذا العائق الضخم، فقد أظهرت النتائج أيضاً إمكانية حقيقية لنقل شحنة تجارية وزنها العام يتجاوز 1,034,500 كيلوغرام وبمتوسط 2,171 كم لرحلة ذهاباً وإياباً.

الخطوات المقبلة

- الاقتصادي؛
- مرافق بنية تحتية مساعدة على محاور النقل الطرقي الدولي في العالم العربي لسائقي الشاحنات والحافلات خاصة المعابر الحدودية القريبة؛
- ضمان استمرارية صناعة النقل الطرقي عبر إقرار وتنفيذ قواعد متناغمة للانضمام لمهنة النقل الطرقي على أساس المعايير الدولية القائمة؛
- وضع أطر متناغمة لتأهيل المديرين والسائقين المهنيين وتنفيذ تدريب مهني عالي الجودة وقدرات الاختبار المعترف بها وفقاً للمعايير الدولية
- هناك حاجة لدراسة أسباب حوادث الشاحنات لما لها من جدوى في الدول العربية.

- من أجل تحسين كفاءة خدمات النقل الطرقي في المنطقة العربية، يمكن تحقيق تسهيل التجارة و النقل الطرقي، وتعزيز السلامة على الطرق وزيادة الاحترافية في عمليات النقل الطرقي من خلال تنفيذ التوصيات الرئيسية التالية:
- يجب أن يقوم أصحاب المصلحة بتطوير التعاون في مجال النقل الطرقي للبخائع والركاب وزيادته من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص؛
- يجب أن يعمل أصحاب المصلحة لمجال النقل في صورة شراكات لتقليل الروتين وخلق تناغم بين الجمارك وإجراءات التفتيش الأخرى على المعابر الحدودية؛
- ينبغي أن تتضمن الدول العربية للصكوك السبعة العالمية الرئيسية لتسهيل التجارة والنقل الطرقي، مثل اتفاقية النقل الطرقي الدولي والاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود والاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبخائع الخطرة على الطرق والاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للأغذية القابلة للتلف وبالمعدات الخاصة التي يلزم استعمالها لهذا النقل كوسيلة أساسية لإزالة الحواجز غير المادية وتقليل تكاليف النقل وتسهيل التكامل



يعتبر وجود نقل أكثر أماناً على طرقنا واحداً من أهم ملامح الاستقرار الاقتصادي، ونحن نأمل لمنطقتنا السلامة والاستقرار من أجل ازدهار النقل والتجارة في بلداننا العربية

الدكتور محمد بن إبراهيم التويجيري، الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية في جامعة الدول العربية





حدث للاتحاد الدولي للنقل الطرقي:

دعم التنمية و الازدهار في العالم العربي

عقدنا حدثاً اختتامياً بالشراكة مع البنك الإسلامي للتنمية والاتحاد العربي للنقل البري، لتقديم خطة عمل للمساعدة في تحقيق التكامل الاقتصادي في العالم العربي على المستويين الإقليمي والعالمي.

وقد أظهرت نتائج المشروع أن النمو الهائل الذي حققتته منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى التي تضم 367 مليون مستهلك لا يمكن دعمه إلا من خلال خدمات نقل طرقي فعالة وموثوقة ومهنية بحيث تربط كل عمل تجاري وكل وسيلة نقل في المنطقة بكل سوق عالمية رئيسية، بما في ذلك المناطق الواقعة خلف الموانئ.

وقد تم أيضاً تحديد تطوير التدريب المهني للمديرين والسائقين في المعايير الدولية، على النحو المنصوص عليه من قبل أكاديمية الاتحاد، كعامل رئيس لزيادة كفاءة وسلامة هذه الصناعة على نحو فعال.

وقد وفر الحدث، الذي حضره نحو 80 مشاركاً من الوزارات المسؤولة عن النقل، والإنفاذ، والجمارك والتجارة، فضلاً عن العديد من المنظمات الإقليمية والوطنية والدولية، فرصة لا تقدر بثمن لرفع مستوى الوعي حول الوضع الحالي للنقل الطرقي في المنطقة، وزيادة الاهتمام بوضع صكوك التسهيل الرئيسية متعددة الأطراف للأمم المتحدة.



نحن نعمل مع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والبنك الإسلامي للتنمية ليس فقط لتشخيص المشاكل في قطاع النقل الطرقي ولكن أيضاً لإيجاد حلول، ويجب أن تؤخذ هذه القرارات على مستوى سياسي ليتم تنفيذ وتطبيق هذه الحلول التي تعمل على تحسين قطاع النقل والوصول إلى مستقبل أفضل
الدكتور محمود عبد اللات - الأمين العام للاتحاد العربي للنقل البري

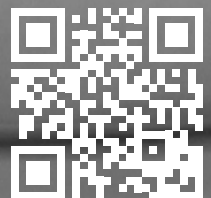


امسح الرمز لمشاهدة
العروض و الخطابات و
المصور الخاصة بالحدث





شاهد المقابلة
كاملة



للحد من فترات الانتظار 57% عند الحدود دون المخاطرة بالأمن. لقد كان ذلك ممكنا في أوروبا، فلماذا لا يحدث الأمر نفسه في العالم العربي؟ منطقة الخليج مهمة للحركة المتعددة الوسائط حيث يعد ميناء دبي وغيره حيوي في خدمة التجارة العالمية. نحن متحمسون بأن تتخذ الإمارات العربية المتحدة خطوات للانضمام للنقل الطرقي الدولي وسوف نساعدكم على تنفيذ ذلك. بعض البلدان، مثل المملكة العربية السعودية ومصر، شركاء يحتلون موقعا استراتيجيا لنجاح النقل الطرقي الدولي في العالم العربي، وكان التعاون معهما إيجابيا للغاية.

ألهذا السبب يركز الاتحاد أكثر على الشرق الأوسط في الوقت الحالي؟

الشرق الأوسط مهم جدا للعالم العربي، ولكن أيضا بالنسبة للاقتصاد العالمي ككل، حيث إنه مركزا للعديد من الأنشطة الاقتصادية التي تجاوزت إمدادات الطاقة. هناك حاجة ملحة لطرق أكثر أمانا وأكثر كفاءة لخدمات النقل. هذا هو السبب

وجورجيا ومولدوفا ورومانيا وصربيا وتركيا. ولكن اليوم، إنها تكتسب زخما حيث تتراد أعداد التصاريح وتتهم بشدة بلدان جديدة، مثل أوكرانيا، بالانضمام إلى نظام التصاريح للمنظمة. ونحن نرغب في القضاء على الحصاص تماما، ولكن التحرير الكامل يتطلب أدوات تحكم للحكومات قبل أن تتمكن من فتح أسواقها.

نحن نعمل أيضا مع الحكومات، على مستوى الأمم المتحدة، لتعزيز تنفيذ أدوات التسهيل للأمم المتحدة، ولا سيما الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود، والتي تتوقع شهادة وزن للمركبات دولية ومعترف بها بشكل مشترك بحيث يتم رصد وزن الشاحنة عند المغادرة دون الحاجة لإجراء فحوص إضافية في طريقها. للأسف، الكثير من الأطراف المتعاقدة ليست جاهزة بعد لتنفيذ ذلك، ولكننا نعمل على تحقيقه.

ما هي مشاريعكم مع الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي في آسيا الوسطى؟

مكتبكم في اسطنبول يمارس أنشطة تغطي مناطق البحر الأسود والشرق الأوسط وآسيا الوسطى. لديكم أولويات مختلفة، وثقافات مختلفة ... كيف يمكنك توفيق عملكم هذا؟

تأسس الوفد في اسطنبول في عام 2005 كاستجابة من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي للتطورات العالمية، والتغيرات والاحتياجات الجديدة لنقل طرقي أكثر كفاءة في كل مكان. تقع اسطنبول في مفترق طرق بين قارات ومناطق مختلفة، ولذلك فإنها تقدم لنا رؤية مثالية عن الاحتياجات والأولويات المختلفة. ويركز العالم العربي على بناء القدرات وتنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة لتسهيل التجارة والنقل. وتحتاج منطقة البحر الأسود إلى أدوات جديدة للتسهيل من أجل إزالة المعوقات من أمام التجارة الدولية. في آسيا الوسطى، يحقق تأثير اقتصادات الهند والصين حرصا كبيرا على التشبيك وبناء الجسور بين الأسواق. وبالتالي، تضع الحكومات وعمليات التعاون حلولاً مختلفة لمواجهة تحديات النقل الطرقي. وفي اسطنبول، نحن نراقب ذلك لتبادل

نحن نراقب وننقل المعرفة و أفضل الممارسات عبر ثلاث قارات بحيث لا يعاد اختراع العجلة

مقابلة مع حيدر أوزكان
النائب العام للاتحاد
الدولي للنقل الطرقي
للشرق الأوسط و
المنطقة

في أن أولوياتنا في الشرق الأوسط تختلف عن المناطق الأخرى. ونود أن نرفع مستوى الوعي لدى الحكومات والالتزام السياسي لبدء التنفيذ. نحن نوحّد القوى مع البنك الإسلامي للتنمية لإنشاء برامج إقليمية خاصة ووضع موارد واعتمادات تحت تصرف الحكومات المهمة.

ماذا تتوقع في عام 2014؟

نود أن نرى نتائج ملموسة في خفض أوقات الانتظار على الحدود، وتناغم الإجراءات على الحدود، وتدريب السائقين والمديرين. كما نود أيضا أن نرى الطرق أكثر أمانا، وممرات تجارية قائمة بين أوروبا وآسيا الوسطى، وتنفيذ البلدان الرئيسية في العالم العربي لاصوك التسهيل للأمم المتحدة وأن تنزع نشرها في المنطقة. أخيرا، نود أن نرى نظام تصاريح منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود أصبح عالميا - ليصل إلى مستوى أوراسيا - ونرى أكاديمية الاتحاد في كل مكان باعتبارها رمز للتميز في مهنتنا.

بناء على طلب منظمة التعاون الاقتصادي، نحن نعمل منذ عام 2012 على تنفيذ وتشغيل وإعادة إحياء تسهيل مسارات التجارة الرئيسية عبر هذه المنطقة. وتهتم الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي بتطوير محور تجاري بين إسلام آباد وطهران واسطنبول إلى جانب محور قيرغيزستان وطاجيكستان وأفغانستان. نحن نساعد المنظمة على تنفيذ مبادئ مبادرة الطريق السريع النموذجي لكلا الممرين ونبحث عن سبل لتطبيق نظام تصاريح إقليمي لفتح الأسواق لهذه الصناعة بطريقة محكمة.

ما هو الوضع بالنسبة للنقل الطرقي الدولي والتجارة في العالم العربي؟

الدول العربية لديها إمكانيات كبيرة لدعم التجارة الدولية عبر أراضيها. ولكن إذا كانت حدودك مغلقة، كيف يمكنك مساعدة نفسك والآخرين؟ هذا هو السبب في أن هذه المنطقة تحتاج إلى اتفاقية النقل الطرقي الدولي، لأنها سوف تزيد بشكل كبير كفاءة التجارة الدولية. يجب علينا إيجاد سبل

أفضل الممارسات والمعارف في مختلف المناطق وتجنب إعادة اختراع العجلة.

أذكر 3 أولويات للمناطق التي تراقبها؟

تحسين السلامة على الطرق من خلال معالجة الأسباب الرئيسية للحوادث، ودعم الحكومات في تنفيذ صكوك التسهيل الرئيسية للأمم المتحدة، وتوسيع شبكة أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لمعاهد التدريب المعتمدة من أجل تقديم تدريب مهني عالي الجودة لهذه الصناعة.

كيف يترجم هذا في منطقة البحر الأسود؟

لطالما كنا نعمل بشكل وثيق منذ 2010، مع الحكومات واتحاد هيئات النقل الطرقي - منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود - BSEC وURTA، لإنشاء نظام تصاريح للدول الأعضاء في المنظمة. في الأصل، كان هناك وثيقة بسيطة تسهل عبور الشاحنات عبر ألبانيا وأرمينيا



04

التدريب

الكفاءة،
الامتثال،
الأداء،
التميز

التأثير البيئي (ECOeffect) بالأرقام

9 شركاء
7 دول
1600 سائق
80 مدرب



ندوة القيادة البيئية

و قد نظمنا ندوة في فيلنيس، ليتوانيا، حضرها 80 مشاركا من 17 دولة تمثل صناعة النقل الطرقي والسلطات العامة والصحافة المتخصصة، قدمت أكاديمية الاتحاد الدولي الفوائد الرئيسية لمشروع ECOeffect مما يوضح كيف يمكن للدورات التقنية للقيادة المهنية والوعي البيئي تحسين استهلاك الوقود والحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتكاليف شركات النقل.



امسح الرمز
لتحميل العروض
التقديمية للندوة

التأثير البيئي (ECOeffect)

يسعى مشروع ECOeffect، الذي انطلق في عام 2011 في صورة مبادرة مكثفة، إلى توفير بناء القدرات وتحفيز السوق في بولندا، ورومانيا، وجمهورية التشيك لدعم وضع وتنفيذ خطط للقيادة البيئية. ويتم تنفيذ هذا المشروع الدولي بتمويل مشترك من قبل المفوضية الأوروبية من خلال وكالة الطاقة الذكية بأوروبا (IEE) من قبل أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل IRU وتسعة شركاء مختلفين من 7 دول مختلفة. ونتيجة لذلك، أكمل أكثر من 1600 سائق و80 مدرب البرنامج التدريبي الذي يحقق متوسط وفورات لاستهلاك الوقود يعادل 12%.

مشروع ECOeffect ممول من قبل المفوضية الأوروبية (EC) و وكالة الطاقة الذكية الأوروبية (IEE) و هو متوفر في التشيك و رومانيا و بولندا. وقد ساعد هذا المشروع بشكل واضح شركات النقل في الحد من تكاليف الوقود وبالتالي خفض أيضا انبعاثات CO2. كما أثر ECOeffect إيجابا على السلامة الطرقيّة كما لوحظت قلة الحوادث لدى الشركات العاملة. في المستقبل، ستواصل أكاديمية الاتحاد الدولي تقديم هذا البرنامج التدريبي لمعاهد التدريب المعنية وشركات النقل.

برامج تدريبية جديدة

تعمل أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي على الحرص أن تكون كافة برامجها التدريبية محدثة، و أن التركيز بشكل خاص على تحديث البرامج التدريبية للسائقين والحمالين في مجال نقل البضائع الخطرة على الطرق (برنامج النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق للسائقين والحمالين) قد تم تعديله ليأخذ في الاعتبار جميع أحكام اتفاقية النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق 2013.

من أجل زيادة تحسين سلامة نقل البضائع الخطرة، أطلقت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي أيضا هذا العام برنامج استشاري سلامة البضائع الخطرة (DGSA) الذي يساعد على موازنة المعايير والجودة في تدريب استشاري السلامة لنقل البضائع الخطرة

تقوم أكاديمية الاتحاد أيضا بتطوير برنامج تدريبي تفاعلي بشأن السلامة الطرقيّة للسائقين المهنيين، الذي سيركز على أوضاع السلامة الحرجة التي قد يواجهها السائقون المهنيون في أعمالهم اليومية. ومن خلال استخدام المحاكاة والرسوم المتحركة التفاعلية، سوف ينغمس السائقون في مواقف حقيقية كما سيقومون بتحديد السلوك الصحيح للتواؤم عندما يواجهون مثل هذه المخاطر. ولا يزال التركيز الإقليمي أولوية وبالتالي سيتم الانتهاء من وضع برنامج دولي لمديري CPC لمنطقة رابطة الدول المستقلة في عام 2014. وهذا أمر له أهمية خاصة لا سيما بالنظر إلى الأهمية المتزايدة لجودة النقل من جانب شركات النقل والسائقين بها الذين يشاركون في أعمال النقل الدولي.

التدريب المعتمدة الأفضل أداء عام 2013،
AIRCU-TCC, BAMAP-VEDY,
BILIMINTERTRANS, CIPTI, COB,
ITLB, KTTDC and RACJ، لمساهماتهم
الممتازة وجهودهم الدؤوبة في قيادة مبادرات
التعلم والتطوير، التي تعد حيوية في بناء الكفاءات
والقيادات الضرورية لدعم صناعة نقل طرقي آمنة
وفعالة ومستدامة

يتم تقييم معاهد التدريب المعتمدة الأفضل أداء
بناء على عدد الطلاب المدربين وتنوعهم وجودة
برامج التدريب المقدمة والتنظيم والمشاركة
في أحداث تدريب المدربين وغيرها من نوات
أكاديمية الاتحاد الدولي والمشاركة في مشاريع
ومبادرات أكاديمية الاتحاد والترويج لها.

نجوم التاكسي (TAXIstars): من قال أن النجوم في السماء؟

يهدف مشروع TAXIstars، الممول بشكل
مشترك من الاتحاد الأوروبي، إلى تدريب سائقي
سيارات الأجرة لتكون المهنة أكثر أمنا وأكثر قدرة
على المنافسة على الطريق لمدة 24 ساعة يوميا.
ويركز التدريب على تجهيز السائقين بالأدوات
اللازمة، مثل الاستجابة لحالات الطوارئ،
والعلاقات مع العملاء، وجودة الخدمة، وقضايا
السلامة الطرقية للعمل بكفاءة واحترافية في
أسواق سيارات الأجرة في الوقت الحالي.

أحدث الاعتمادات

منحت أكاديمية الاتحاد العديد من الاعتمادات
لمعاهد تدريبية مختلفة التي يحق لها الآن تقديم
برامج تدريبية ذات جودة عالية لخريجي المستقبل
من أكاديمية المستقبل.

تعهدت جميع معاهد التدريب المعتمدة حديثا من
قبل بتقديم دورات 'تدريب المدربين' قبل تقديم
برامج تدريب تجريبية، وذلك بهدف تطوير
القدرات التدريبية في جميع أنحاء العالم مع ضمان
معايير الجودة العالمية.

تركز هذه الدورات على نقل منهجية التدريب،
وتقديم المواد التدريبية، وتقاسم أفضل الممارسات
من خلال الأنشطة الجماعية، والمحاكاة والتمارين
العملية، لذلك تم تجهيز المعلمين بالأدوات
والدراية اللازمة لتقديم تدريب عالي الجودة
للمدربين المحترفين بهدف تأسيس القدرة التدريبية
عالية المستوى لصالح السلامة الطرقية، وكفاءة
النقل والمجتمع ككل.
كافأت أكاديمية الاتحاد الدولي أيضا معاهد

معهد التدريب	الاعتماد الممنوح
ORyx Grupa D.O.O. كرواتيا	برنامج القيادة الصديقة للبيئة
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - كلية النقل الدولي واللوجستيات- مصر	برنامج شهادة الكفاءة المهنية للسائقين (الشرق الأوسط)
مدرسة جيلز للقيادة - أيرلندا	برنامج التحميل الآمن وتأمين البضائع
الشركة الوطنية للخدمات البترولية (NAPESCO)- الكويت	برنامج النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق
مركز تدريب AIRTO-KR's - قبرغستان	برنامج شهادة الكفاءة المهنية للسائقين
LINAVOS MOKYMO CENTRAS - LINAVA - ليتوانيا	برامج التاكوجرف والتحميل الآمن وتأمين البضائع
SIZ MAKEDONJA SOOBRAKAJ - AMERIT - مقدونيا	برنامج التحميل الآمن وتأمين البضائع
Institut Supérieur du Transport et de la Logistique (ISTL) - المغرب	برنامج شهادة الكفاءة المهنية للمدربين
Hi-Tech Projects - سلطنة عمان	برنامج شهادة الكفاءة المهنية للمدربين
أكاديمية القيادة الصديقة للبيئة - بولندا	برنامج القيادة الصديقة للبيئة (ECO-Driving)
مركز كروة للنقل والتدريب والتطوير - قطر	برنامج شهادة الكفاءة المهنية للمدربين، سيارات الأجرة، برنامج التحميل الآمن وتأمين البضائع والتاكوجراف
مركز ريكو للتدريب - صربيا	برنامج القيادة الصديقة للبيئة (ECO-Driving)
مركز SCC-ATT صربيا	برنامج التحميل الآمن وتأمين البضائع



المتطلبات المنقحة لتدريب السائقين المهنيين في الاتحاد الأوروبي

لا شك أن القوة العاملة الماهرة للغاية هي حجر الزاوية للاحترازية في النقل الطرقي. ولذلك فإننا ندعم خطة المفوضية الأوروبية لتنقيح توجيه تدريب السائقين EC/2003/59 كما سنشارك بنشاط في عملية التنقيح. في رأينا، يجب على خطط التدريب أن تمثل قيمة مضافة واضحة للسائقين والشركات على حد سواء، كما يجب ألا تفرض مزيداً من البيروقراطية والأعباء المالية على شركات النقل الطرقي.

وسوف نبذل أقصى ما في وسعنا لضمان أن الإطار التشريعي للاتحاد الأوروبي في المستقبل يحقق التوازن الصحيح بين المواءمة اللازمة لمتطلبات التدريب والإبقاء على المرونة بالنسبة للدول الأعضاء والشركات التي تعلم احتياجاتها التدريبية على أفضل نحو.

ويدعم الاتحاد الدولي إنشاء إطار مشترك للتدريب والاختبار، فضلاً عن متطلبات متوائمة لمراكز التدريب والمعلمين. وينبغي أن يكون التركيز على دعم متطلبات الصناعة وسياساتها مثل تلك الواردة في الورقة البيضاء للمفوضية الأوروبية بشأن النقل والسلامة الطرقية للاتحاد الدولي وقرارات 30 - 30.

ويضع مشروع TAXIstars تصميمات ويطور المواد التعليمية المبتكرة القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لسائقي سيارات الأجرة المهنيين، مع الأخذ بعين الاعتبار احتياجات التدريب والمميزات الخاصة بالمهنة.

في الواقع، يعد دور سيارات الأجرة في البيئات الحضرية وشبه الحضرية الأوروبية أمر بالغ الأهمية: فهي طريقة نقل سريعة ومرنة كما أنها تعزز التنقل. ينتمي سائقو سيارات الأجرة إلى مهنة قائمة على الطريق طوال اليوم، في حين أن قطاع سيارات الأجرة نفسه يتميز بقوة عاملة متنوعة على نحو متزايد.

إن الهدف النهائي من هذا المشروع هو بالتالي المساهمة في تحسين التعليم والتدريب المهنيين في هذا المجال، والعمل على زيادة السلامة والكفاءة والتنافسية في قطاع سيارات الأجرة، مما يمكن سائقي سيارات الأجرة المهنيين من توفير خدمات ذات جودة عالية.

اعتماداً على خليط الرابطة التكميلية المتضمنة لخبرات دولية متنوعة، بما في ذلك أكاديميتنا، يسعى مشروع TAXIstars لتعزيز التعاون الدائم والفعال، وتحديد وتيرة نهج يفتح آفاقاً جديدة في مجال التدريب المهني في قطاع النقل الطرقي وخارجه، من خلال إدراج أدوات جديدة للتعليم، مثل تطبيقات للهواتف الذكية والأجهزة اللوحية.

وتضمن براعة الرابطة صلة قوية وثيقة بين الحياة العملية والتدريب التربوي المهني، من أجل المساعدة في تطوير المواد التدريبية الموضوعة على وجه التحديد للفئة المستهدفة.

وعموماً، يدعم TAXIstars سياساتنا في مجال الوصول إلى هذه المهنة، وتدريب السائقين، والاستدامة، والسلامة الطرقية، فضلاً عن توصيات المجموعة الأوروبية رفيعة المستوى للحركة الذكية بين القطاعين العام والخاص، وحملة الخطوة الذكية Smart Move، ومبادرة «سيارة الأجرة»: في أي وقت! وفي أي مكان!.

تعزيز السلامة الطرقية في العالم العربي

في إطار شراكة بين القطاعين العام والخاص بين البنك الإسلامي للتنمية (IDB)، والاتحاد العربي للنقل البري (AULT)، والاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU)، تهدف إلى تطوير خدمات النقل الطرقي في العالم العربي لتكون آمنة وفعالة، وسوف يستطيع أسطول المديرين والسائقين في الوقت الحالي الاستفادة من برامج التدريب بأكاديمية الاتحاد الدولي التي تهدف إلى زيادة احترافيتهم وقدرتهم على تنفيذ التدابير التي تحقق أداء أفضل للسلامة الطرقية.

على مدى 18 شهراً الماضية، نقل خبراء الاتحاد الدولي المعرفة والمهارات اللازمة للمعلمين العرب لتنفيذ وتقديم برامج التدريب (نقل البضائع الخطرة) لـ ADR ومديري CPC بأكاديمية الاتحاد الدولي بشكل صحيح وفقاً للمعايير الدولية، في حين ترجمت قائمة سائقي الأكاديمية إلى اللغة العربية. كما عقدت أيضاً ورش عمل وطنية لتوعية أصحاب المصلحة بالقطاعين الخاص والعام بشأن توافر أطر عمل تأهيل مهني للنقل الطرقي.



شاهد المقابلة
كاملة



ما هو وضع النقل في أفريقيا؟

تعتبر التجارة البينية الأفريقية محدودة للغاية - حيث تمثل أقل من 10% - وتستهدف الدول الأفريقية زيادة هذه النسبة إلى 25% في السنوات القادمة. كما يؤدي عدم وجود نظام نقل متكامل في أفريقيا إلى تضخم مدد السفر بشكل هائل، وخاصة بسبب فترات الانتظار في الموانئ وعلى الحدود. فعلى سبيل المثال، قد تبقى الحاويات من 15-19 يوماً في ميناء دوالا قبل مغادرتها متجه إلى جمهورية أفريقيا الوسطى أو تشاد، ناهيك عن التأخير الإضافي على الحدود! ومن ثم تعاني عمليات النقل في أفريقيا من نقص في الممارسات والتشريعات المنسقة.

كيف يمكن أن تسهم اتفاقيات الأمم المتحدة في التكامل الاقتصادي الأفريقي؟

بالنسبة لأفريقيا، يكمن التحدي في تطوير التجارة الخارجية والبينية عن طريق تحسين أداء سلسلة التوريد من خلال تخفيض تكاليف النقل والخدمات اللوجستية. وتقدم الصكوك الدولية مثل الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة الحدود أو اتفاقية

عبر أبيدجان، ومن ثم تحرص على استخدام أدوات التسهيل الدولية، كما نعمل أيضاً مع السنغال وموريتانيا اللتين ترغبان في خلق ترابط بين الشمال والجنوب مع المغرب، أي على أعتاب أوروبا. لذلك، في عام 2014، يجب علينا تطوير شراكات مع مؤسسات مالية وإقليمية لدمج زاوية التسهيل في مشاريع المساعدة الفنية والبنية التحتية لهذه البلدان .

هل يمثل الفساد وضعف الوصول إلى الإنترنت عائقاً بالنسبة إلى الانتشار السلس لهذه الاتفاقيات في أفريقيا؟

ترغب بعض جماعات الضغط في إبقاء إجراءات عبور الحدود معقدة، حيث أن مصادر الدخل هذه ستختفي مع تنفيذ صكوك التسهيل. قد تسهم اتفاقية النقل الطرقي الدولي بشكل فعال في القضاء على هذا النوع من الفساد، كما كان عليه الحال في مناطق أخرى. وبالتالي يكمن التحدي في تحويل الاقتصاد الموازي عن طريق دعم التدريب المهني لتوفير فرص عمل مستقرة ومستدامة من خلال نظام نقل فعال

والأمن التجاري إلخ. ومن خلال أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، حاولنا تلبية هذا الطلب وتعزيز الممارسات والمعايير الدولية القائمة.

ما هو التقدم المحرز في الانضمام إلى أدوات تسهيل الأمم المتحدة في أفريقيا هذا العام؟

اعتمدت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا (UNECA) ومنظمة المؤتمر الإسلامي (OIC) والمركز الإسلامي لتنمية التجارة (ICDT) والجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا CEMAC قرارات تحت الدول الأعضاء على الالتزام باتفاقيات التسهيل الرئيسية. وقد شمل مؤتمر وزراء النقل التابع للاتحاد من أجل المتوسط أيضاً الانضمام إلى هذه الاتفاقيات من قبل بلدان البحر الأبيض المتوسط الأفريقية في برنامجه للفترة 2014-2020. لذا قمنا بوضع الإطار المرجعي المحفز للتأكد من أن هذه البلدان تعتبر هذه الصكوك جزءاً لا يتجزأ من إستراتيجية تنميتها.

على المستوى الإفريقي، شارك الاتحاد الدولي في استعراض برنامج ألماني للبلدان غير

لقد قمنا بإنشاء إطار مناسب. ويجب على الحكومات الأفريقية الآن أن تتحمل مسؤولياتها أمام هذه الصكوك وتتخذ الإجراءات اللازمة.

مقابلة مع جان أكري،
رئيس لجنة الاتحاد
الدولي للنقل الطرقي
لأفريقيا

الساحلية، التي يوجد منها الكثير في أفريقيا، وهذا الاستعراض الإفريقي أيضاً سيوصي بالانضمام إلى الاتفاقيات الدولية باعتبارها أولوية لجدول أعمال التنمية لما بعد عام 2015.

ما هي رسالتك الأخيرة لأصحاب المصلحة في أفريقيا؟

يوفر الاتحاد الدولي الخبرة في مجال الصكوك الدولية بما يمكن الحكومات الأفريقية في الوقت الحالي من إقرارها ودمجها وإدارتها بشكل مستقل. وستصبح هذه الأدوات جزءاً من سياساتها بما يعود بالنفع على التنمية الاقتصادية الإقليمية، التي ستتمكن السلطات نفسها من الإشراف عليها. كما ستطبق هذه الصكوك، على الرغم من كونها معمول بها دولياً، على المستوى الوطني من قبل الحكومات وشركائها المحليين من القطاع الخاص: وبالتالي ستصبح امتيازاتها الخاصة، فالهدف من ذلك هو الانتقال من التوصيات إلى العمل.

فيما يتعلق باستخدام التطبيقات المتعلقة بالنقل الطرقي الدولي على الإنترنت مثل التصريح الإلكتروني المسبق لنظام النقل الطرقي الدولي، فجميع الهيئات الجمركية الأفريقية اليوم لديها نظم تكنولوجيا معلومات مستخدمة في إجراءاتها. كما أن النظم، مثل النظام الآلي للبيانات الجمركية التابع للأونكتاد، منتشرة على نطاق واسع نسبياً، كما توجد بنية تحتية أيضاً. ويوفر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي أيضاً المساعدة الفنية للتنفيذ، وبالتالي لا يمثل ذلك عقبة رئيسية.

ركز الاتحاد الدولي للنقل الطرقي واللجنة الإقليمية لإفريقيا بشكل كبير على التدريب هذا العام. لماذا؟

تشكل السلامة على الطرق مشكلة رئيسية في أفريقيا. وقد بدأت المؤسسات والحكومات الأفريقية تنتهج سياسة حازمة في هذا الصدد. ففي مجال النقل الطرقي، يمثل تدريب السائقين المحترفين جانباً حيوياً بشكل واضح، وبالتالي فهو على قمة جدول الأعمال السياسي الإفريقي. كما يؤثر التدريب أيضاً على أداء الشركة ورضا العملاء

النقل الطرقي الدولي في مجال الجمارك حلول متكاملة. وإن الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق أو اتفاقية النقل الدولي للأغذية القابلة للتلف وكذلك عقد التحميل الدولي للبضائع على الطرق أدوات لها أهميتها. وتعتبر اتفاقيات الأمم المتحدة متعدد الوسائط، وبالتالي تمثل أصولاً كبيرة في مجال تطوير خدمات النقل الفعالة. وسوف يؤثر الارتقاء بمستوى نظم النقل و تسهيل عبور الحدود إلى المعايير الدولية مباشرة على الاقتصاد والوصول إلى الأسواق المحلية.

كيف تتلقى الحكومات الأفريقية مقترحات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي؟

تهتم العديد من الحكومات بشدة بهذا الموضوع حيث أدركت الحاجة للاستفادة من الصكوك العالمية، فنحن نعمل كثيراً مع الكاميرون وساحل العاج، اللتين تجاوران دول مثل مالي أو النيجر أو بوركينا فاسو

والتي تحرص كل منها على الوصول إلى البحر



05

الكفاءة

خلق حلول
لتعزيز التنمية



مشروعات الاتحاد الدولي للنقل الطريقي: التقدم المنجز

لتنفيذ العمليات الإدارية والمعقدة وتزيد من فرص التعاون. ويتلخص الهدف النهائي في إبراز صوت شركات تشغيل الأساطيل التجارية في المشروعات التي تمولها المفوضية الأوروبية بالمشاركة ومواصلة تقديم الحلول للمشكلات اليومية التي تواجهها شركات تشغيل الحافلات وسيارات النقل وسيارات الأجرة والشاحنات.

تم إعداد مشروعات الاتحاد الدولي للنقل الطريقي لمساعدة الاتحاد والدول الأعضاء على المشاركة في الأنشطة التي تمولها المفوضية الأوروبية بالمشاركة. وتقدم هذه الأنشطة الدعم اللازم

الهدف
تسهيل نشر خدمات النقل على مستوى أوروبا من خلال إنشاء ما يطلق عليه "الإنترنت للنقل"، حيث يمكن أن يلتقي طلب مستخدمي وسائل النقل مع عرض موفري الخدمة، بالإضافة إلى دعم الانفتاح والتنسيق وإمكانية التشغيل البيئي وتعزيز الجودة.

النطاق
الدنمارك (المنطقة الشمالية) فنلندا (هلسنكي) اليونان (تريكال) إيطاليا هولندا (هيلمووند) النرويج (تروندهايم) إسبانيا المملكة المتحدة (لندن)

التواريخ
01.04.2016 – 01.11.2012

الموقع
قيد التطوير

الهدف
تدريب ممارسات التطبيق لدى المفوضية الأوروبية، من خلال تطوير أهداف تعليمية مشتركة لجميع العاملين في مجال النقل الطريقي. إعداد مواد تدريبية تتناول موضوع تنفيذ الملاحة الساحلية وتأمين الحمولات والقيادة وأوقات الراحة للمراقبين ومديري النقل والسائقين.

النطاق
بالشراكة مع جهة التنفيذ والنقابات العمالية

التواريخ
من المقرر إطلاقه في 2014

الهدف
عرض الابتكارات الحديثة في مجال النقل والتي ستعمل على زيادة الكفاءة والاستدامة الاجتماعية والبيئية للنقل الحضري في عمليات الأمتال الأخيرة وعمليات الشحن في المناطق الحضرية/بين الحضرية ذات الصلة.

النطاق
ألمانيا إيطاليا المملكة المتحدة

التواريخ
31.04.2015 – 01.05.2012

الموقع
www.smartfusion.eu

الهدف
تجربة استخدام خدمات أنظمة النقل الذكية التفاعلية (ITS) للنشر والتي تسمح بالاتصال بين المركبات والبنية الأساسية والمركبات وتعمل على تسهيل زيادة الكفاءة والسلامة في النقل الطريقي.

النطاق
إجمالي 344 مركبة، من بينها 135 حافلة و52 شاحنة و43 سيارة أجرة

الدنمارك فرنسا ألمانيا اليونان إيطاليا هولندا إسبانيا المملكة المتحدة

التواريخ
31.12.2015 – 01.01.2013

الموقع
www.compass4d.eu



الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يرقّي شبكة المساعدة القانونية الخاصة به لتسهيل عمليات النقل الطرقي اليومية

تم ترقية شبكة المساعدة القانونية الخاصة بنا (Legal Assistance Network) لتطبيق إلكتروني جذاب و مبتكر على الإنترنت مما يسمح لمشغلي النقل الذين يتطلّبون مساعدات قانونية مختصة بولوج سريع و سهل إلى معلومات تواصل مع أكثر من 100 مهني قانوني حول العالم، مختصين بقانون النقل أو/و ممارسة القانون في مختلف المناطق المتعلقة بالنقل الطرقي الدولي، مثل: قانون النقل المالي، الإداري، المجتمع، المدني، التجاري، الإجرامي، العمل و القانون الإجرائي

صممت هذه الشبكة ليتمكني للمستعملون التعرف على محامي كفؤ في أي دولة كانت حول العالم و طلب الاستشارة أو المساعدة مقابل رسم

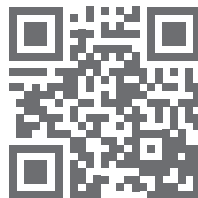


امسح الرمز للوصول إلى التطبيق

الركاب على الطرق والنقل والشحن، وذلك بسبب تصاعد المخاوف من تكرار عمليات التفتيش على الطرق والتي عبرت عنها شركات النقل في عدد من الدول الأوروبية.

اتفقنا معاً على تعزيز سبل التعاون من أجل تحسين تبادل المعلومات المرتبطة بالمخالفات المتكررة المرتكبة وزيادة التنسيق في حالة وقوع مشكلات متعلقة بعمليات التفتيش على الطرق.

إن الإجراءات التي تُتخذ في مكتب الشكاوى من العقوبات غير العادلة ليست إجراءات استثناف. على الرغم من ذلك، يسجل السائقون خبراتهم التي تساعد الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومجموعة خدمات ضبط الطرق الأوروبية على فهم حالة التنفيذ بشكل أفضل، بالإضافة إلى تسجيل خبرات العمل والسائقين المرتبطة بالرقابة على الطرق، للحيلولة دون توقيع غرامات أو عقوبات تعسفية إلى جانب تحسين عملية التنفيذ الشامل من خلال مشاركة المعلومات المرتبطة بالعقوبات غير العادلة.



امسح الرمز للدخول على تطبيق شكاوي العقوبات غير العادلة



عدالة العقوبات لزيادة الفعالية

لقد تم تطوير "مكتب الشكاوى من العقوبات غير العادلة" الذي أسنناه بالمشاركة مع مجموعة خدمات ضبط الطرق الأوروبية (ECR) وهو متاح الآن بالإنجليزية والفرنسية والهولندية والألمانية والمجرية والليتوانية والبولندية والرومانية والسلوفاكية والسويدية.

تم عقد اجتماع مشترك لمجموعة التنسيق بشأن أجهزة القيادة على الطرق للحافلات وسيارات النقل لمناقشة أفضل الممارسات الوطنية الحالية التي تراعي الطبيعة الخاصة لنقل الركاب عبر الطرق، بما في ذلك المدة وموقع أجهزة القيادة.

واتفق كلا الطرفين على الإرشادات التطوعية المشتركة بين الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومجموعة خدمات ضبط الطرق الأوروبية بشأن ملء نموذج الرحلة واستخدامه ومراقبته للنقل المتقطع الدولي في دول الاتحاد الأوروبي. تهدف هذه الإرشادات العملية إلى مساعدة مديري وسائقي الحافلات وسيارات النقل على استخدام النموذج، بالإضافة إلى تسهيل عمليات التفتيش على الطرق والتفتيش في مقرات الشركات من خلال تقديم فهم مشترك وشرح للقواعد من شركات تشغيل سيارات النقل والجهات الرقابية.

التقينا كذلك مع مسؤولي الجهات الرقابية للنقل الطرقي في منطقة كاتالونيا الإسبانية لمناقشة حلول المشكلات العملية والتي تأتي من تفتيش

ربط الوسائل

والاقتصادية. وفي الواقع يمكن أن يعمل النقل متعدد الوسائط على تحسين الكفاءة الكلية لسلسلة اللوجيستية، والاستفادة من جميع وسائل النقل على النحو الأمثل، عند القيام بأفضل أداء.

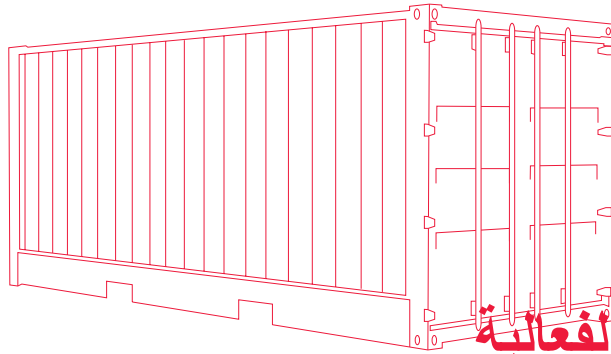
لضمان فعالية النقل متعدد الوسائط من الناحية الاقتصادية، لا بد من توفير استثمارات كبيرة في البنية الأساسية لمحطات نقل البضائع ووضع معايير موحدة لوحدة التحميل لتنفيذ العمليات بشكل أفضل وأسرع من خلال تقنيات النقل الأفقي. ويأتي في نفس درجة الأهمية ضرورة توضيح المستويات المختلفة للمسؤولية عن تسليم الحمولات في الوجهة في ظل ظروف آمنة ووفق المواعيد المتفق عليها.

محطات الركاب للنقل متعدد الوسائط للنقل المستدام

شددت أول ورشة عمل عُقدت تحت عنوان "التحرك بذكاء" وتناولت محطات نقل الركاب في لاتفيا على حاجة شركات تشغيل الحافلات وسيارات النقل إلى استخدام البنية الأساسية للمحطات بشكل مجاني وكامل، بما في ذلك وسائل النقل الأخرى، لدعم تأسيس شبكة نقل ركاب متكاملة وفعالة ودائمة على مستوى أوروبا ولتقديم خدمات سفر مستدامة متعددة الوسائط للعملاء.

على أرض الواقع الآن، يتم منع الحافلات وسيارات النقل من دخول محطات وسائل النقل الأخرى بشكل روتيني، لكن في العديد من الدول الأوروبية لا توجد محطات للحافلات وسيارات النقل، وهو وضع مقبول لدى الملايين الذين يستخدمون الحافلات وسيارات النقل كل عام.

ومن الأهمية بمكان استخدام الحافلات وسيارات النقل للبنية الأساسية لمحطات النقل لضمان تقديم حلول نقل مريحة تنافس سيارات النقل الخاصة من ناحية الأداء والمرونة، في حالة تشجيع



معالجة عدم الفعالية في مناطق التحميل

لقد وضعت هيئة نقل البضائع لدينا الإرشادات المرتبطة بعمليات منطقة التحميل، لمعالجة العجز الحالي – أوقات الانتظار الطويلة على الطرق المنحدرة، ونشوب خلاف بين السائقين والموظفين العاملين في الطرق المنحدرة في التحميل/التفريغ والأنشطة الإضافية الأخرى – والتي تعوق بشكل كبير النقل الفوري أو عمليات التسليم المرتبطة بالإنتاج المبرمج.

ونظرًا لتعارض هذه المواقف مع فترات القيادة والراحة المحددة للسائقين، فقد تبين ضرورة التمييز بين مهمة القيادة وتوفير الخدمات اللوجيستية، وتقديم إرشاداتنا ما يلي:

—قواعد سلوك تطوعية، إلى جانب أفضل الممارسات السلوكية لتبنيها في حالة حدوث خلاف بين السائق والموظفين العاملين في الطرق المنحدرة؛

—دمج فقرات محددة في عقود النقل وتوضيح مسؤوليات كل طرف في التحميل والتفريغ، إلى جانب مراقبة أوقات الانتظار.

توصي إرشادات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي أيضًا باستخدام تطبيقات تكنولوجيا المعلومات التي تتيح لشركات النقل، ما أمكن ذلك، حجز منافذ التحميل والتفريغ.

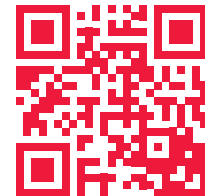
تعد جميع خدمات النقل الفعالة المرتبطة بسلسلة التوريد مطلبًا أساسيًا لنجاح الأنشطة التجارية



الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يناقش النقل متعدد الوسائط مع مسؤولي السكك الحديدية

لقد عقدنا مؤتمرًا مشتركًا مع لجنة النقل بالسكك الحديدية (CIT)، وحضر هذا المؤتمر حوالي 60 مشاركًا يمثلون وسائل النقل المختلفة، وكان من بين المشاركين ممثلين عن شركات التأمين ومحامين للاطلاع على ظروف العمل القانونية في بيئة النقل متعدد الوسائط والاطلاع على المشكلات التي تؤثر على عمليات النقل متعدد الوسائط في الوقت الراهن.

جاء المؤتمر كخطوة أولى ناجحة في اتجاه تمكين مختلف الأطراف من مناقشة الحلول الواقعية والعملية التي من شأنها مساعدة شركات النقل، ومن بينها شركات النقل التي تعمل في النقل متعدد الوسائط.



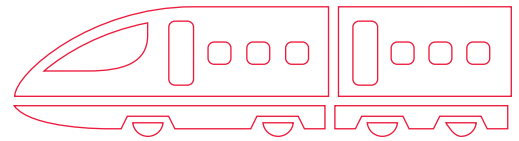
امسح الرمز لتحميل العروض التقديمية

حسن الحظ، فإننا على أتم الاستعداد للتعاون مع الجهات الأخرى والاضطلاع بدورنا بشكل كامل من أجل توفير نظام متكامل لنقل الركاب. ونطلب من السادة المسؤولين عن وسائل النقل الأخرى أن يكونوا على مستوى هذا التحدي.

مستخدمي سيارات النقل الخاصة على استخدام وسائل نقل أكثر استدامة، وهو ما دعت إليه حملة "التحرك بذكاء".

ولحسن الحظ، تم الاعتراف بهذا الطلب، حيث عرّفت المجموعة رفيعة المستوى (HLG) لحملة "التحرك بذكاء" المقامة تحت رعاية القطاعين العام والخاص في الاتحاد الأوروبي، المحطات على أنها مكون من المكونات الأساسية لسلسلة النقل الجماعي، كما دعت إلى اتخاذ تدابير ملموسة لدعمها، مثل إنشاء قاعدة بيانات تضم المحطات ومواقعها ومرافقها على مستوى أوروبا، وتأهيلها لاستحقاق التمويل من برنامج TEN-T التابع للاتحاد الأوروبي.

على الرغم من ذلك، سيحتاج النقل متعدد الوسائط إلى أشكال جديدة من الشراكة والتعاون بين الشركات والمسؤولين عن وسائل النقل. ومن



حدث من أحداث الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

SEP
16

”سوق النقل الطرقي، المنافسة والشراكة: تحويل التحديات إلى حلول فعالة للتنمية“



في سبتمبر من عام 2013، نظمنا المؤتمر الثالث للنقل الطرقي تحت رعاية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي/الاتحاد الأوروبي في فيلنيوس بليتوانيا، بالشراكة مع الرئاسة الليتوانية للاتحاد الأوروبي والمفوضية الأوروبية. لقد شارك في المؤتمر حوالي 250 فرداً من القادة السياسيين وخبراء النقل والتجارة من جميع دول الاتحاد الأوروبي البالغ عددها 28 دولة.

ركزت المناقشات على التحديات الرئيسية التي تواجه صناعة النقل الطرقي وكيفية تحويل هذه التحديات إلى حلول فعالة لتحقيق التنمية، وذلك من خلال تنسيق الجهود وزيادة سبل التعاون وتعزيز الشراكة على الصعيد السياسي وصعيد النقل الطرقي، لضمان زيادة فعالية قطاع النقل الطرقي.

اتفق المشاركون في المؤتمر على أن التعاون و الشراكات سيكون أساسياً لمواجهة التحديات التي يواجهها القطاع بشكل مستمر، وبهذا تحفيز النمو في الاتحاد الأوروبي، وكذلك التأكيد على قطاع نقل طرقي أكثر كفاءة.

وأكد المشاركون على أهمية الدور الذي يلعبه النقل الطرقي باعتباره أداة حيوية للإنتاج والتوزيع والنقل في دعم التنمية وتلبية الاحتياجات الاجتماعية واحتياجات النقل الذي يراعي الحفاظ على البيئة لكافة شركات الاتحاد الأوروبي والمواطنين القاطنين به. وأكدوا كذلك على رغبتهم المشتركة في تعزيز سلامة الطرق وتحسين أمن سلسلة النقل من خلال إعداد برامج تدريبية فائقة الجودة وتوفير أنظمة معلومات وتطبيق كل ذلك على مستوى أوروبا بجودة كبيرة.

وتجدر الإشارة إلى أنه تم التأكيد على ضرورة عبور الحدود الخارجية بشكل فعال واحترام جميع الاتفاقيات الدولية المعنية بهذا الأمر، مع الاستمرار في تعزيز التدفق المروري وضمان حركة النقل المستدام من خلال الاستفادة بالشكل الأمثل من البنية الأساسية الحالية وسد الفجوات الحالية.



”

”إن الطرق مكون رئيسي يمكننا من خلاله إحداث فارق حقيقي في الكفاءة الاقتصادية والبيئية للنقل، في أوروبا ومختلف أنحاء العالم. كما أعرف أن الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يستهدف تحقيق هذه الأهداف وأطلع إلى العمل جنبًا إلى جنب من أجل إنجاح جميع المبادرات المطروحة من جانبنا والتي تهدف إلى تجهيز قطاع الطرق إلى الأداء المستدام والفعال في المستقبل.

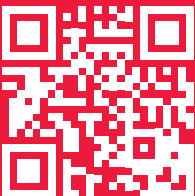
في أوروبا، نسعى أولاً إلى معالجة مشكلات التلوث والازدحام وجودة البنية الأساسية للطرق وكيفية صيانتها ونسعى كذلك لإكمال منطقة النقل الموحدة في أوروبا. وكما هو الحال دائماً، فهناك تركيز كبير على البحث والابتكار وربط الطرق في أوروبا في شبكة واحدة.

على الرغم من التقدم الملموس الذي تحقق في صناعة النقل الطرقي من ناحية الحد من الأثر البيئية، إلا أن هناك المزيد الذي يمكن فعله في هذا الصدد، ونعمل في ذلك على الدعم المتواصل والفعال الذي يقدمه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والخبرات والملاحظات.

Sall

سيم كالاس، نائب رئيس
المفوضية الأوروبية

”



امسح الرمز
لتحميل الخطابات
و عروض التقديم
و الصور



يمتاز النقل الطرقي التجاري بكونه وسيلة النقل الوحيدة التي تقدم خدمة الباب إلى الباب و كذلك تكمل باقي وسائل النقل، و قد رحبنا بالاعتراف بالحاجة إلى شركات أقرب مع قطاع النقل الطرقي لمواجهة تحديات اليوم و غد.

فقط من خلال العمل معاً يمكننا التأكد من أن الإجراءات التي نتخذ من قبل الأفراد يمكن إيقافها و تقادي العقوبات على التجارة الدولية و التطور الإقتصادي. الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يعمل لزيادة التعاون و تجنب مواقف مثل زيادة القيود و الأسعار أو الحد من إمكانيات الإبداع لمشغلي النقل الطرقي سيزيد من المنافسة و يقلل من الجدوى الإقتصادية لشركات النقل الصغيرة و المتوسطة.

ومن الأمور المهمة كذلك الاتفاقيات الدولية المعنية بنقل المسافرين الدوليين دون تأخير لضمان حرية حركة المواطنين على مستوى قارة أوروبا بالكامل.

اتفق كل من المفوضية الأوروبية والاتحاد الأوروبي تحت رئاسة ليتوانيا والاتحاد الدولي للنقل الطرقي على العمل سوياً لمواجهة التحديات وتعزيز كفاءة النقل الطرقي لدعم التنمية.

وفي ظل وجود رؤية متكاملة لزيادة فعالية قطاع النقل الطرقي لدعم التنمية واحتياجات التنقل في الاتحاد الأوروبي، حدد المؤتمر الأولويات التالية:

— التركيز على تعديل قواعد الأوزان والأبعاد المناسبة للسماح بإجراء تحسينات على الحركة الهوائية وزيادة الكفاءة وسلامة الطرق للمركبات والمعدات، ولتعزيز كفاءة الرحلات بين الوسائل النقل المختلفة؛

— ضمان توفير الظروف الاجتماعية المناسبة في قطاع النقل الطرقي وتطبيق أنظمة مراقبة أكثر توافقاً وتناغماً من ناحية صلاحية الطرق على سبيل المثال، بالإضافة إلى التعامل مع المخالفات بشكل أكثر تنظيمًا، ومن بينها مستوى الغرامات؛

— تقديم الدعم اللازم للاستخدام المتزايد لوسائل النقل الجماعي للركاب، ولاسيما النقل بالحافلات وسيارات النقل وسيارات الأجرة.



شاهد المقابلة
الكاملة



لمحركات السكك الحديدية أيضا أقل من محركات المركبات الثقيلة للبضائع. وتظهر تجربة مثل LKW Maut في ألمانيا، أنه عندما تتلقى السكك الحديدية ميزة تنافسية في التكلفة من خلال زيادة التكاليف التشغيلية للشحن الطرقي، فإنهم يفضلون رفع الأسعار، بدلا من جذب المزيد من الأعمال التجارية. وربما يفسر هذا التوجه الاستثمارات الضخمة في النقل الطرقي من قبل بعض شركات السكك الحديدية المملوكة للقطاع العام، وانخفاض لاحق في أنشطة الشحن بالسكك الحديدية. على الرغم من دعوة المجموعة الأوروبية لضخ مزيد من الأموال العامة، فإن هذه الشركات على ما يبدو لا تؤمن بأن هذا هو المستقبل، لأنها لا تزال تستثمر في كفاءة النقل الطرقي للأعمال.

كيف تفسر هذا التوجه المثير للدهشة؟

ربما ترغب صناعة السكك الحديدية ببساطة في حماية دورها الهامشي الحالي، حتى من خلال منع مكاسب في كفاءة وسائل أخرى. على سبيل المثال في عام 2012، بلغت نسبة الطرق الحديدية 9.8% من جميع وسائل النقل مجتمعة بالنسبة للكم-ط و 0.15% تقريبا لإجمالي النقل البري في الاتحاد الأوروبي. ومع ذلك، ترفض السكك الحديدية بصفة منتظمة النظر في مكاسب كفاءة نظام الوحدات الأوروبي بالنسبة للتوسعات الأولى والأخيرة لمزيج النقل بالسكك الحديدية والطرق .

ومع ذلك، فإن الورقة البيضاء للمفوضية الأوروبية بشأن النقل لعام 2011 تهدف إلى تحويل 50% من نقل البضائع عبر الطرق لمسافات أكثر من 300 كم إلى وسائل أخرى، في حين يتوقع زيادة بنسبة 80% في الطلب على النقل بحلول عام 2050. إذا تحملت السكك الحديدية الأوروبية جزءا كبيرا من هذا التحول، ستضطر لزيادة أداء كم-ط بنحو 300% في عام 2050 مقارنة مع عام 2011! ما هي الضمانات التي تجعل زيادة الاستثمارات في السكك الحديدية تؤدي إلى التحسن في الأداء الذي توقعه صانعو القرار على الصعيد الوطني وعلى صعيد الاتحاد الأوروبي لعقود؟

ماذا عن السجلات المزعومة لسكك حديدية أكثر اخضراراً؟ ألا يبرر ذلك زيادة الاستثمارات؟

لا يوجد نقل أخضر. تعمل 53% فقط من شبكات السكك الحديدية النشطة كهربائيا. ويتم إنتاج حوالي 40% من الكهرباء المخصصة للقطارات من خلال محطات طاقة تعمل بالفحم أو النفط في تسع من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي البالغ عددها 28 دولة. ومع ذلك، يصبح النقل البري أكثر اخضراراً كل يوم. إذا توقفت السكك الحديدية عن الاعتراض على إمكانيات تحقيق ابتكارات خضراء في قطاعنا، مثل ملف "الأوزان والأبعاد"، يمكننا أن نتقدم بشكل أسرع بكثير.

نشرت مجموعة السكك الحديدية الأوروبية (CER) تقريرها "وضع الشحن بالسكك الحديدية لعام 2013- الشحن بالسكك الحديدية بعد عقد من سياسة السكك الحديدية بالاتحاد الأوروبي". ما هي وجهة نظركم بشأنه؟

تحتاج أوروبا إلى نظام نقل فعال حيث تتعاون الوسائط لتلبية مطالب الصناعات والاقتصادات والمواطنين الأوروبيين. تتناول 7 توصيات من إجمالي 17 توصية بالتقرير إطار العمل التنافسي للسكك الحديدية والطرق و5 منها تطلب مزيد من التمويل. إذا كانت إستراتيجية السكك الحديدية هي كسب حصص في السوق عن طريق تحجيم وسائل أخرى، بدلا من تحسين كفاءتها وخدمة العملاء، فسوف تسبب في تأخير الوصول إلى نظام نقل فعال في الاتحاد الأوروبي.

أليس من الطبيعي تحجيم الوسائط الأخرى في سوق تنافسية للغاية؟

السكك الحديدية والنقل الطرقي ليسا متنافسين، بل يكمل بعضهما البعض. حقيقة، إن 85% من الشحن الطرقي يكون لمسافات أقصر من 150 كم. وتعتبر دراسة المجموعة الأوروبية بأن التحول من الطرق للسكك الحديدية يكون مجديا فقط لمسافات أكثر من 500 كم، وبالتالي فإن النسبة المئوية للتغيير الذي قد يطرأ على الشحن الطرقي هامشية.

السكك الحديدية والطرق وسائط مكملة لبعضها، وليس متنافسين.

مقابلة مع مايكل نيلسن،
المنسوب العام للاتحاد
الدولي للنقل الطرقي
للاتحاد الأوروبي

وبالمثل، تطلب السكك الحديدية الاستخدام المشروط للأجهزة الهوائية متعددة الوسائط لكافة الشاحنات، على الرغم من أن 2000 عربة فقط تتأثر، وبالتالي هذا يقيد المكاسب البيئية لمئات الآلاف من المركبات على الطرق. وربما تحاول عدم تسليط الضوء على مقارنة الأداء البيئي بين الطرق والسكك الحديدية إذا تم استخدام الأجهزة الهوائية على نطاق واسع؟

نصيحة للمستقبل؟

ينبغي أن يركز صناع القرار على فائدة تقديم دعم غير مشروط للسكك الحديدية وإمعان النظر في تخصيص الموارد حتى يتسنى لنظام النقل في الاتحاد الأوروبي كله والاقتصاد تحقيق فوائد.

لا تفهموني خطأ، نحن لا نريد أن يخفي الشحن بالسكك الحديدية. ولكننا ببساطة ندعو للاعتراف بمنهجيات مختلفة غير تلك التي اقترحتها تقرير المجموعة الأوروبية.

تطالب السكك الحديدية بتغطية بنيتها التحتية والتكاليف الخارجية بشكل كامل، ولكنها تتناسى أن تشريعات الاتحاد الأوروبي تحميها من الدفع أكثر من النقل الطرقي. في عام 2005، أظهرت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أن نفقات البنية التحتية للسكك الحديدية قد غطت 100% من تكاليف البنية التحتية في ثلاث دول فقط من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. وفي عام 2007، أظهرت المنطقة الاقتصادية الأوروبية، في بعض البلدان، أن 50% فقط أو أقل من تكاليف البنية التحتية للسكك الحديدية قد تمت تغطيتها. ومع ذلك، تظهر المؤشرات أنه إذا أخذ في الاعتبار جميع الضرائب والرسوم، فإن النقل الطرقي يدفع مبالغ أكثر بكثير من التكاليف الفعلية للبنية التحتية.

هل تشير بذلك إلى أن تشريعات الاتحاد الأوروبي تدعم منافسة غير عادلة؟

تسمح تشريعات الاتحاد الأوروبي بخفض الضرائب، أو حتى الإعفاء الكامل منها، بالنسبة للكهرباء المستخدمة من قبل السكك الحديدية. كما أن الضرائب على وقود محركات الديزل

أليس بذلك تلعب نفس اللعبة، وتثير حججا بأن مدى التحسن في السكك الحديدية ضئيل؟

بالعكس! نحن نؤيد بقوة نظام متعدد الوسائط حيث يتم استخدام كل وسيط على النحو الأمثل لتلبية مطالب النقل المستقبلية لأوروبا. ومع ذلك، تعاني خدمات السكك الحديدية متعدد الوسائط اليوم من الأداء الذي لا يمكن الاعتماد عليه، مما يجعل تقديم خدمات مهنية عالية الجودة أمر صعب.

ما هو الوضع في الوقت الحالي؟

على الرغم من الدعم السياسي والمالي الهائل على المستوى الوطني ومستوى الاتحاد الأوروبي، حيث يتم تمويل مشروعات TEN-T بنسبة 61% مقارنة بنسبة 4% للطرق، وسياسة تغيير الوسيط قسرا بعد 12 عاما، زادت حصة نقل البضائع بالسكك الحديدية بشكل هامشي فقط من 386 مليار كم-ط في 1995 إلى 420 مليار كم-ط في عام 2011. كما أنها فقدت أيضا 2.8% من حصتها في السوق خلال نفس الفترة.



06

نقل الركاب

لإنقاذ الكوكب كل ما
يتطلبه الأمر هو ركوب
الباص

انضم إلى مجتمع الخطوة الذكية:
www.busandcoach.travel



من بين جميع خيارات السفر القائمة للانتقال من مكان إلى آخر، ليس هناك ما هو آمن وصديق للبيئة وفعال وتكلفته معقولة مثل الحافلات والمركبات، حيث تتنافس مرونة سيارات الأجرة مع السيارات الخاصة ... من دون مشاحنات. ولهذا السبب بالذات نحن نعمل باستمرار لمساعدة سياسات النقل في أن تضمن التنقل المستدام للجميع، في كل مكان من العالم، ودعم التغيير السلوكي.

حزمة التنقل في المناطق الحضرية و قيود الوصول للمناطق الحضرية

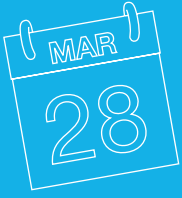
توشك المفوضية الأوروبية أن تقترح حزمة مبادرات للتنقل في المناطق الحضرية، سوف تسعى جاهدين لتعزيز دور صناعة النقل الطرقي التجاري كعامل إيجابي كلية في الإقتصادات المحلية وباعتباره عنصرا أساسيا للخدمات اللوجستية الفعالة في المناطق الحضرية والتنقل والسياحة، بدلا من كونه مصدرا للعوامل الخارجية السلبية.

وسوف تكون الأولوية لدينا مواعمة الظروف في مختلف أنحاء أوروبا لإنشاء وتفعيل القيود المفروضة على الوصول للمناطق الحضرية والمناطق منخفضة الانبعاثات، وتفضيل تحديث المعلومات وإجراء حوار بين سلطات المدينة وأصحاب المصلحة في مجال النقل الطرقي التجاري، من خلال لافئات موحدة على مستوى الاتحاد الأوروبي ومعلومات بلغات متعددة.

حماية حقوق الركاب

هنا في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، نحن نؤمن بقوة أن خدمة العملاء عالية الجودة هي العامل الرئيس لتحسين تنفيذ حقوق ركاب الحافلات والمركبات، وزيادة عدد عملائنا. وبالتالي فإننا أجرينا مناقشة بشأن المحطات وحقوق الركاب في ريغا، لاتفيا يوم 5 سبتمبر. كما زدنا الصناعة بكتيبات ومواد دعم بشأن أفضل طرق الاستعداد لقواعد الاتحاد الأوروبي الجديدة.

وقد دخلت قواعد الاتحاد الأوروبي الجديدة هذه بشأن حقوق ركاب الحافلات والمركبات حيز النفاذ في 1 مارس 2013، وهي تمثل خطوة نحو التغيير في الحماية القانونية المقدمة لركاب خدمات الحافلات والمركبات المنتظمة والدورية.



حدث خاص بالاتحاد الدولي للنقل الطرقي:

الحافلات، والمركبات، وسيارات الأجرة: أفضل حلول التنقل المستدام لمنطقة أوراسيا

في مؤتمر النقل الطرقي الدولي التاسع للاتحاد الدولي للنقل الطرقي بشأن "دور نقل الركاب في التنمية الاجتماعية بمنطقة أوراسيا" الذي تم تنظيمه في موسكو مع الأعضاء المنتسبين للاتحاد الدولي للنقل الطرقي، Rosgosstrakh، والمؤتمر التنسيقي للنقل لرابطة الدول المستقلة، والمجلس الوطني لسيارات الأجرة، اجتمع 200 ممثلاً من 20 بلد من منطقة أوراسيا لمناقشة التحديات والفرص الرئيسية لتعزيز وتسهيل ومواصلة تنمية التنقل المستدام بواسطة الحافلات، والمركبات وسيارات الأجرة في أوراسيا.

وكان الهدف من المؤتمر هو رفع الوعي بالحراك الخاص الخطوة الذكية Smart Move في الاتحاد الأوروبي، حيث أصبحت الحملة في نهاية المطاف عبارة عن سياسة جديدة تدعو صناعات القرارات التجارية وذات الصلة بالسياسات في منطقة أوراسيا لمحاكاة مثل هذا النجاح. تم أيضاً التأكيد على الحاجة لوضع فوائد سيارة الأجرة على قمة جدول الأعمال السياسي، حيث إنها في الغالب يكون مصيرها النسيان على الرغم من الإمكانيات الهائلة غير المستخدمة، من أجل المساهمة في تحسين فعالية سلسلة النقل العام ذات الجودة العالية من خلال التنافس مع مرونة السيارات الخاصة.

وخلصت وفود المؤتمر إلى أن الحافلات والمركبات وسيارات الأجرة لها دور اجتماعي هام في تحقيق تنقل آمن وصديق للبيئة ومرن وبأسعار معقولة للناس في جميع أنحاء أوراسيا. واتفقوا أيضاً على الحاجة إلى تنفيذ استراتيجية للنقل الطرقي الجماعي للركاب لتعزيز فعالية السلامة الطرقية، والحد من الازدحام والتلوث، وزيادة جودة الخدمة وتقديم أفضل الحلول للتنقل المستدام لجميع مواطني أوراسيا.

اتفقت الوفود أيضاً على أن أفضل وسيلة لتعزيز وتطوير وسائل النقل الطرقي الجماعي للركاب على نحو فعال للصناعة ومجتمع الأعمال، كما هو موضح في التجربة الأوروبية، هي العمل في شراكة حقيقية بين القطاعين العام والخاص بالإضافة إلى الهيئات التشريعية والتنفيذية.



أفضل الممارسات لسياسات الحافلات والمركبات وسيارات الأجرة: من التوصيات للتنفيذ

والمناطق منخفضة الانبعاثات، ووضع أهداف في خطط التحرك حضريا لزيادة استخدام النقل الجماعي، وإنشاء منتدى دائم للتنقل خاص بالمواطنين الأوروبيين.

قدمت هذه التوصيات لصناع القرار الأوروبيون في نقاش عام ختامي في البرلمان الأوروبي، حيث دعت المجموعة المفوضية الأوروبية لإقرار هدف مضاعفة استخدام النقل الجماعي للركاب وتنفيذ مقترحات المجموعة كهدف رسمي لسياسات الاتحاد الأوروبي المقرر تحقيقه بحلول عام 2025.

لقد نشرنا أيضا كتيب يستند إلى توصيات المجموعة المعنية تحديدا بسيارات الأجرة، والتي تؤكد على وجه التحديد الحاجة إلى الاعتراف بأن خدمات سيارات الأجرة، وتأجير السيارات بسائقها، جزء من سلسلة النقل العام الجماعي. كما أوصت المجموعة رفيعة المستوى بأن يؤخذ في الاعتبار دور سيارات الأجرة في جميع مقترحات سياسات التنقل وتمويل النقل الجماعي، والبحوث، والأهم من ذلك تخطيط التنقل في المناطق الحضرية.

تأسست مجموعة الخطوة الذكية رفيعة المستوى من القطاعين العام والخاص في أوروبا (HLG) في عام 2012 لتصميم حلول ملموسة لمضاعفة عدد مستخدمي وسائل النقل الجماعي للركاب - الحافلات، المركبات، سيارة أجرة - في الاتحاد الأوروبي في غضون السنوات العشرة المقبلة، والمساهمة في جدول أعمال النمو بالاتحاد الأوروبي، الذي نشر 16 توصية قصيرة ومتوسطة وطويلة الأجل تقترح خارطة طريق واقعية لصناع القرار حول كيفية تحقيق هذا الهدف.

وتشمل المقترحات، التي تركز على خدمات الحافلات والمركبات المنتظمة بين المدن ولمسافات طويلة وسياحة المجموعات بالحافلات والارتحال والتنقل الحضري وسيارات الأجرة، التعاون الشفاف والفعال بين الاتحاد الأوروبي ومبادئ توجيهية لقيود الوصول إلى المدينة



ان مجموعة الخطوة الذكية رفيعة المستوى من القطاعين العام والخاص عكست تجربة أساسية في التصميم التشاركي للسياسات، حيث لا يمكنني سوى دعم مفهومها وعمليتها وهدفها العام. أنا سعيدة لرؤية توصياتنا تناقش علنا وتنقل إلى نائب رئيس المفوضية الأوروبية، سيم كالاس، ونتطلع إلى مناقشة المبادرات الجديدة الناتجة عنها ومقترحات تشريعية في البرلمان الأوروبي.

إيزابيل ديوراتت عضو البرلمان الأوروبي ونائب رئيس البرلمان الأوروبي





مؤتمر أمستردام حول سيارات الأجرة 2013



المساهمة في جدول أعمال ريو 20+

شاركنا في الحوار الرفيع المستوى بشأن " تنفيذ قرارات ريو 20+ بشأن المدن المستدامة والنقل الحضري" الذي عقد في برلين. وبناء على حسابات وتوصيات المجموعة رفيعة المستوى، حث الاتحاد الدولي أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص لوضع النقل عبر الحافلات والمركبات وسيارات الأجرة على رأس جدول الأعمال العالمي للتنقل، وذلك لتحقيق خفض كبير في الوفيات على الطرق والازدحام وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون مع تحقيق التنقل المستدامة بفعالية للجميع.

وقد طلبنا إنشاء مجموعة رفيعة المستوى للأمم المتحدة من القطاعين العام والخاص بحيث تضم أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص للعمل على وضع مقترح لإطار للأمم المتحدة بشأن تحقيق هذا الهدف، وكذلك تشكيل مجموعة رفيعة المستوى مماثلة من القطاعين العام والخاص على المستويين الإقليمي والوطني لوضع خطط محددة للتنفيذ والمشاركة النشطة من جانب القطاع الخاص والمعملاء في هذه العملية.

اجتمع نحو 100 مشارك من مختلف أنحاء العالم لمناقشة "التنقل الجديد: فرص لسيارات الأجرة ولصناعة تأجير المركبات"، في مؤتمر تحديث معرض سيارات الأجرة Taxi-Expo Update، الذي عقد في إطار معرض سيارات الأجرة بأمستردام. لدعم هذا الحدث، قمنا بتشجيع صناعة سيارات الأجرة المنظمة لأخذ زمام المبادرة في تنفيذ تطبيقات الهواتف الذكية الصديقة للعملاء بسيارات الأجرة على المستوى العالمي، لتحسين الخدمات المقدمة لعملائها، وبالتالي زيادة استخدام خدمات سيارات الأجرة في جميع أنحاء العالم.

مهد المؤتمر الطريق للمنتدى الدولي السادس لسيارات الأجرة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي المقرر انعقاده في عام 2014 بكونونجا، ألمانيا وذلك في إطار أكبر معرض عالمي لسيارات الأجرة، والمعرض الأوروبي لسيارات الأجرة.

منتدى التنقل للمواطنين الأوروبيين

وفقا لتوصيات المجموعة رفيعة المستوى، أنشأنا منتدى دائم لتنقل للمواطنين الأوروبيين لإثارة نقاش أوسع، والخروج بمقترحات ملموسة جديدة لمضاعفة استخدام وحصة نقل الركاب الجماعي في سوق الاتحاد الأوروبي بحلول عام 2025.

ويشمل أعضاء منتدى التنقل أعضاء من البرلمان الأوروبي، وممثلين عن مؤسسات أخرى للاتحاد الأوروبي، والمدن الأوروبية، والمعملاء، ومنظمات للمعاقين، والحافلات، والمركبات وقادة صناعة السفر. وسوف يجتمع المنتدى أربع مرات على الأقل في السنة، وسوف يستفيد من الخبرات المكتسبة من خلال فرق العمل أو مجموعات الخبراء المتخصصة المنشأة لمواضيع محددة.

الخطوة الذكية أو...



الساعة 8 صباحاً، حان وقت الذهاب إلى العمل، و عليك أن تقرر هل تأخذ سيارتك أم الباص.
القرار بين يديك، لكن انتبه! هل أنت تأخذ الخطوة الذكية أم الخطوة الساذجة؟
إلعب اللعبة لتكتشف!

قم بالاختيار



تعبئة استبيان الحادث لشركة التأمين. بالمضيعة الوقت!

S-

يعتبر الباص 3 مرات أقل تكلفة من أخذ السيارة!

2+

إرجع إلى المنزل و خذ الباص

S-

فسد مزاجك. حاول أن تسترخي بماوى سيارتك.

2+

الباص يأخذك مباشرة من بابك الأمامي

S+

ربما كان ينبغي عليك أن تأخذ الباص من الأول!

1+

أن تأخذ سيارتك

2+

أن تأخذ الباص

S+



هل تعلم

1 إلى 10 ركاب الباص سيضطروا للبحث عن عمل آخر في حال عدم قدرتهم التنقل بالباص!



قراءة الجريدة أو كتاب جيد أو مجلة

4+

بيطئ و ثابت تفوز السباق، استمر بالقيادة إلى العمل.

2+

لا يمكنك التحدث إليها لأنها ركبت الباص و أنت عالق في سيارتك!

4-

الشرطة توقفك و تعطيك مخالفة للسرعة الزائدة!

S-

التعرف على فتاة جميلة صعبت للتو إلى الباص!

S+

التوقف في موقف غالي الثمن. و الذهاب إلى العمل.

2+

هي تقرأ نفس الكتاب و قد أعجبت بالصورة التي أخذتها! يا لمصادفة!

4+

لا يمكنك إيجاد مكان لتركن السيارة!

S-



هل تعلم

راكبي الباص يمكنهم أن يوفروا 9,880 دولار أمريكي سنوياً بمجرد أن يتركوا سياراتهم في المنزل!

أنت متأخر بشكل رهيب! استمر بالركض... و أبق رأسك منخفضاً.

6+

الركض إلى العمل متأثراً. لا وقت للقهوة!

1+

أن تضع على الشبكة الاجتماعية الخاصة بك "تعرفت على فتاة جميلة جداً في الباص و سنخرج سوياً مساءً في موعداً"

6+

نسيت أن تقفل السيارة!

S-

تبادل الأرقام و حدد موعد معها مساءً بعد العمل.

S+

أنت الآن متأخر 30 دقيقة عن العمل! ابدأ بالتفكير كيف ستشرح لمديرك سبب هذا التأخير

4+

تضيع 20 دقيقة للبحث عن مكان لركن السيارة!

2-



هل تعلم

يقضي السائقين سنة من حياتهم و هم يبحثون عن موقف للسيارة!

الخطوة السادجة؟

+2 التحرك للأمام 2 مربع

-3 الرجوع للخلف 3 مربع

? حقيقة ممتعة



هل تعلم
هل تعلم أن أصغر بصمة كربونية لك تكون عندما تسافر بالباص أو الحافلة، مقارنة بأية وسيلة نقل أخرى!

قم بالاختيار

توقف في الحديقة
وخذ الباص

S+

الانتظار في زحمة
السير

I+

5 مقاعد جلدية.

للأسف أنت لا
تستعمل إلا واحدا!

4+

حركة المرور
تتفتح

8+

1 باص يمكن أن
يستبدل ما لا يقل عن
30 سيارة! شعورٌ
رائع أن تكون أخضر!

S+

ضع الستيريو
الخاص بسيارتك
على الصوت العالي
وحسن مزاجك!

E+

استكشف المدينة
من خلال نوافذ
الباص البانورامية
الكبيرة

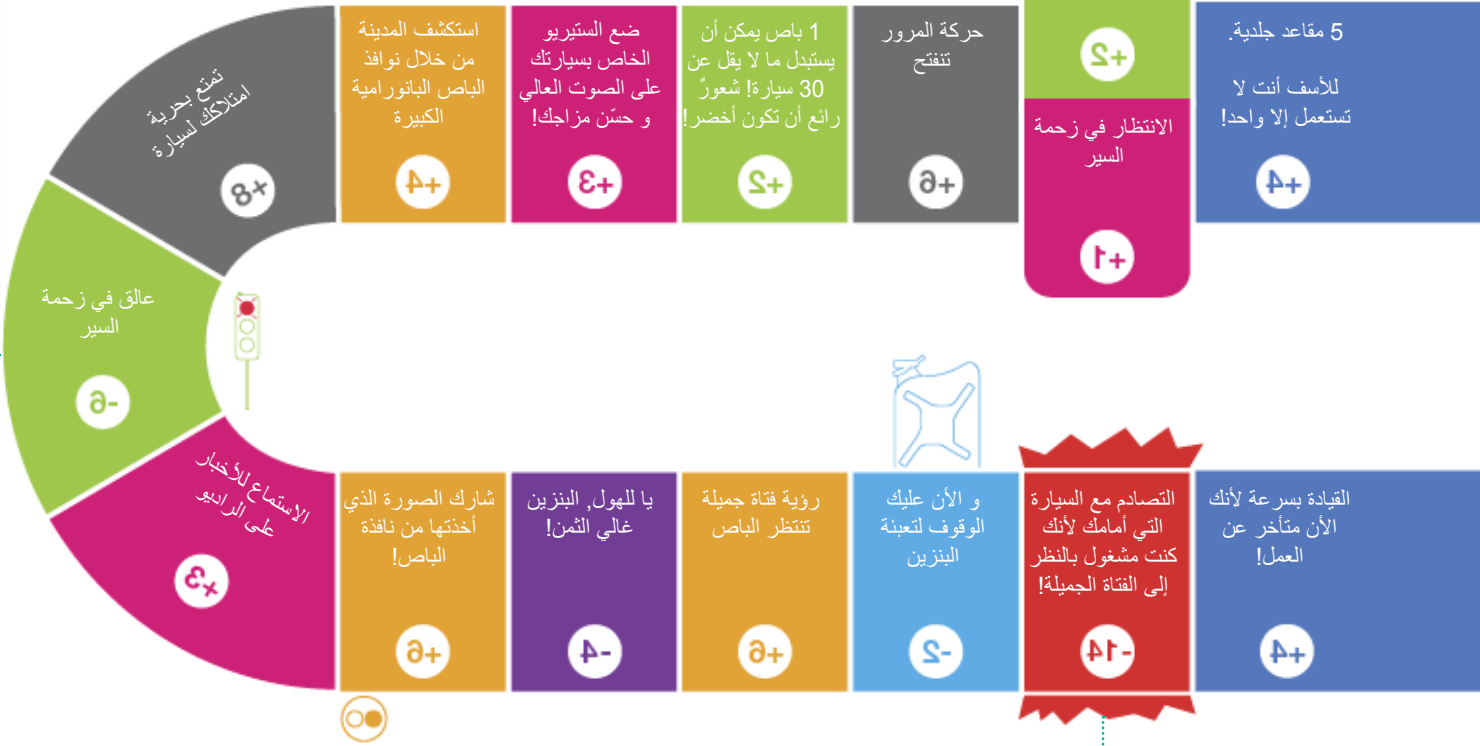
4+

تمتع بحرية
امتلاكك لسيارة

8+

هل تعلم

أن السائقين يقضون 3 سنين و 4 أشهر من
حياتهم في سياراتهم!



هل تعلم
السفر بالسيارة، عوضاً عن الباص، يزيد من خطر الموت بمقدار
116 مرة! تشتت الانتباه أثناء القيادة



العمل

لا زحمة سير، رحلة سلسة و لطيفة،
استكشف معالم المدينة، التقاط الصور،
قراءة ممتعة، تناولت الفطور و وصلت
للعمل على الوقت. بالإضافة إلى أنك
استطعت توفير النقود من أجل موعد
المساء بعد العمل!

خطوة الذكية

العمل

زحمة السير، حادث سيارة، توتر، انعدام
التواصل الاجتماعي، النقود صُرفت كلها
على المواقف و البنزين، لا قهوة، لا وقت،
لا كبرياء... و وصلت 30 دقيقة متأخراً عن
العمل و كلك متعرقاً من الركض!

خطوة سادجة!

بما أنك وصلت 15
دقيقة مبكراً للعمل،
تمتع بفنجان قهوة و
كرواسان!

S+

الباص يتركك أمام
مركز عملك، تشعر
و كأنك ربحت
اليانصيب!

I+



هل تعلم
بالنسبة لإسعاد الناس أثناء التنقل، تحتل الباصات المرتبة
الثالثة، بعد المشي و ركوب الدراجات،





حدث من أحداث الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

قيادة المسنين والسياحة في غير موسمها في أوروبا

نظمنا المنتدى الأوروبي الثامن للحافلات والمركبات بالتعاون مع المنظمة الدولية للسياحة الاجتماعية (ISTO)، ورابطة منظمي الرحلات السياحية الأوروبية (ETOA)، والاتحاد البلجيكي لشركات الحافلات والمركبات (FBAA)، في إطار أكبر معرض عالمي للحافلات والمركبات، عالم الحافلات بكورتريك Busworld Kortrijk، في بلجيكا



وقد جمع المنتدى نحو 120 من ممثلي صناعة السياحة والسفر، والسياسيين، والسلطات الوطنية المختصة، ومسؤولين من المفوضية الأوروبية ومصنعي الحافلات والمركبات، والباحثين، والصحفيين المتخصصين للبحث عن حلول مثالية لسياحة المجموعات بالحافلات وتوجيه سياحة المسنين والسياحة في غير موسمها، والتأكد من أن تعزيز سفر المواطنين كبار السن يساهم في تعزيز الهدف العام لتحقيق التنقل المستدام للجميع من خلال مضاعفة استخدام الحافلات والمركبات بحلول عام 2025 ودعم جدول أعمال النمو في الاتحاد الأوروبي.

إطلاق العنان للإمكانيات

أبرزت المناقشات، التي أجريت من أجل مواصلة إطلاق العنان لإمكانيات صناعة الحافلات والمركبات لتقديم خدمة أفضل لمجموعات العملاء، أنه من الأهمية بمكان بالنسبة للمدن والجهات السياحية ضمان إمكانية الوصول إلى المواقع ذات الاهتمام على مدار العام، بما في ذلك الخروج من صندوق الموسم السياحي مرتفع الكثافة.

في الواقع، أظهرت العروض أن إمكانيات هذه السوق غير المستغلة، فقط 41% من المسنين يسافرون في أوروبا، على الرغم من التمتع بمزيد



وضع المسنين الأوروبيين:

125 مليون مسن في أوروبا
25 % من سكان الاتحاد الأوروبي
60% يمارسون أنشطة بدنية ورياضية
50% ليس لديهم سيارة أو لا يستطيعون القيادة



امسح هذا الرمز
لتحميل الخطابات و
عروض التقديم و
الصور

بسياحة الحافلات كجزء أساسي من سلسلة النقل الجماعي متعدد الوسائط، ووضع إطار الاتحاد الأوروبي للقيود على حركة المرور ومناطق الانبعاثات المنخفضة في المدن الأوروبية، وزيادة الحد الأقصى للوزن المسموح به لمركبات ذات محور عجلات مزدوج في حركة المرور الدولية إلى 19.5 طن.

41% فقط من المسنين يسافرون في أوروبا، على الرغم من التمتع بمزيد من أوقات الفراغ، وارتفاع متوسط العمر المتوقع، وتحسن الحالة الصحية، وزيادة القوة الاقتصادية مقارنة بالأجيال السابقة. علاوة على ذلك، فإن توسيع نطاق سياحة الموسم منخفض الكثافة سيؤدي إلى خلق فرص عمل ونمو.

وشدد المشاركون أيضا على الحاجة إلى إدماج المتطلبات المحددة لقطاع الحافلات والمركبات في سياسات النقل في أوروبا، على المستويين الوطني والمحلي، مثل تعاون السلطات والمنتجات السياحية والفنادق للعمل معا على توفير البنية التحتية اللازمة لسياحة الحافلات، والاعتراف

المشغلون والمصنعون يحشدون قواهم

وقعنا مذكرة تفاهم مع BWI، البرنامج العالمي لمهنيين وممثلين عن صناعة تشييد وتشغيل الحافلات والمركبات في جميع أنحاء العالم، للمساهمة معا في تعزيز قيادة صناعة الحافلات والمركبات الخاصة في جميع أنحاء العالم، وتوفير التنقل المستدام للجميع، عن طريق حملة الخطوة الذكية العالمية وغيرها من الإجراءات المماثلة.

اعتمد برنامج عمل مشترك مفصل من قبل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي و BWI لتنفيذ أهداف هذه الشراكة الاستراتيجية المعروفة والمدعومة وتمكين شركات الحافلات والمركبات الخاصة في جميع أنحاء العالم من الحفاظ على المبادرة الاستراتيجية على المستوى العالمي، لصالح الشركاء المعنيين للمنظمات من القطاعين العام والخاص والمجتمع ككل.





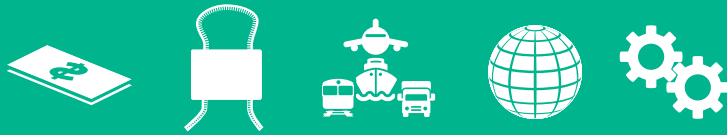
07

نقل الشحنات طريقاً



أنت تشتري، والشاحنة تنقل

النقل الطرقي الدولي (TIR): تسهيل التجارة الدولية وتأمينها



68 الأطراف المتعاقدة

58 دولة تشغيلية

و 25 دولة مهتمة

1 مليار دولار على شكل ضمانات مالية تُصدر يومياً

يتم سنوياً عبور الحدود بمقدار 20 مليون مرة

إصدارات دفتر النقل البري
الدولي (TIR) سنوياً

3 مليون

يسمح دفتر النقل الطرقي الدولي لشركة
النقل بعبور حدود ما بين 2 إلى 10 بلدان

كما أنه يمثل ضماناً قدرها 50,000 دولار
أمريكي أو 60,000 يورو للنقل الطرقي
الدولي الذي يحمي الرسوم والضرائب
الجمركية المعرضة للخطر..

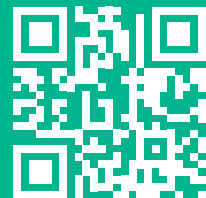


"النقل الطرقي الدولي" (Transports
Internationaux Routiers)

(TIR) هو نظام نقل دولي يستند إلى
إحدى اتفاقيات الأمم المتحدة التي يتم
تنفيذها على مستوى عالمي من خلال
شراكة بين القطاعين العام والخاص حيث
يقوم هذا النظام بتسهيل وتأمين التجارة
والنقل الطرقي الدولي طيلة أكثر من
60 عاماً من خلال السماح للمركبات
وحاويات الشحن المعتمدة من الجمارك
بعبور البلدان دون تفتيش على الحدود.



شاهد وتعلم كل ما يتعلق
بنظام النقل الطرقي الدولي
(TIR)



إعادة تشغيل النقل الطرقي الدولي (TIR) في أفغانستان

الرئيسية في أفغانستان و ضمان نقل آمن ومستقر في جميع أنحاء البلاد.

بعد أكثر من 30 عاماً من التوقف، استؤنفت عمليات النقل الطرقي الدولي من وإلى وعبر أفغانستان في 4 أيلول/سبتمبر من عام 2013 كأحد المعالم التي برزت باحتفال رسمي حضره مسؤولون أفغان رفيعي المستوى، وكذلك رؤساء البعثات الدبلوماسية، فهذه الخطوة التي تستحق الترحيب ستمكن مجتمع الأعمال الأفغاني من التجارة بطريقة ميسرة وأمونة، وبالتالي تقليل تكاليف ومرات النقل. كما أنها ستفتح بلدان آسيا الوسطى غير الساحلية أمام الأسواق العالمية والفرص الاقتصادية الكبيرة من خلال تمكين التجارة مع جميع بلدان النقل الطرقي الدولي عن طريق البر وتسهيل الوصول إلى الموانئ البحرية الرئيسية.

إدارة المخاطر المحوسبة

تصريح مسبق إلكتروني جديد لنظام (TIR) يعمل على تحسين واجهة المستخدم والوظائف

لقد قمنا بترقية التصريح المسبق الإلكتروني لنظام (TIR) للاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU TIR-EPD) الناجح للغاية وهو عبارة عن تطبيق على شبكة الإنترنت لتقديم التصريح المسبق الإلكتروني لنظام (TIR) مجاناً مع واجهة سهلة الاستخدام وجديدة، حيث بسطت هذه الترقية عملية إرسال معلومات إلكترونية مسبقة عن بضائع النقل الطرقي الدولي إلى سلطات الجمارك بغض النظر عن مسار رحلة النقل، مع الوفاء أيضاً بمتطلباتهم.

وتشمل المزايا الجديدة على ما يلي:

- حساب تلقائي لسلطات الجمارك المؤهلة التي يمكن أن تتلقى التصريحات مسبقاً بناءً على مسار رحلة النقل، فضلاً عن حقول البيانات التي تعرض المعلومات الإلزامية التي يتعين تقديمها إلى السلطات الجمركية المعنية؛
- الوصول السريع إلى رموز السلع مع وصف مطابق للبضائع من قواعد بيانات (TARIC التعريفية الجمركية المتكاملة للمجموعات الأوروبية) و TN VED، مما يساعد المستخدمين على تحديد الرمز الصحيح بسرعة؛
- إمكانية إضافة وصف للسلع باللغتين اللاتينية والسيريلية؛
- سهولة وظيفة البحث وخصوصاً عند اختيار مكاتب الجمارك من القائمة المنسدلة التي تحتوي على مئات الإدخالات؛
- متاح باللغتين العربية والفارسية.

اعتمدت السلطات الأفغانية المختصة عضونا، غرف التجارة والصناعة في أفغانستان، كجمعية للنقل الطرقي الدولي ذات سلطة إصدار كما أنها مضمونة في البلاد. كما تم توفير التدريب الخاص بالنقل الطرقي الدولي لموظفي غرف التجارة والصناعة وكذلك لمسؤولي الجمارك الأفغانية وشركات النقل لضمان سلاسة وكفاءة تشغيل نظام ((TIR، بما في ذلك استخدام التصريح المسبق الإلكتروني لنظام (TIR) للاتحاد الدولي للنقل الطرقي- حيث أنه لدينا تطبيق معلوماتي لإدارة المخاطر آمن جداً لتقديم معلومات إلكترونية عن البضائع بشكل مسبق.

لأكثر من 60 عاماً، أثبت نظام النقل الطرقي الدولي أنه ذو فائدة في دفع عجلة النمو الاقتصادي في العديد من المناطق في جميع أنحاء العالم، ونحن سعداء جداً بأن هناك بلد آخر قرر ونجح في تنفيذ اتفاقية تسهيل التجارة متعددة الأطراف التي تمت تجربتها واختبارها، كما أننا نهني بحرارة الحكومة الأفغانية لأخذ زمام المبادرة ليس فقط لتعزيز اقتصادها وإنما لتعزيز اقتصاد منطقة آسيا الوسطى بأكملها، وهذا بالطبع في مصلحة جميع المواطنين الأفغان.

يسهم هذا التطور الجديد إلى حد كبير في تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية للأمم المتحدة وهو بمثابة المتابعة المنطقية لعملنا المشترك في عام 2011، عندما تعاوننا مع دائرة الأمم المتحدة للإجراءات المتعلقة بالأغنام لإزالة الأغنام مررات النقل الطرقي

01011011010010110111010110
01011011000110110001010110
0111010010110101001001101
01001011000101101001010010
01101010100011011011011010



النقل الطرقي الدولي (TIR) للتكامل التجاري

لقد اعتمدنا العديد من الفرص لتوضيح فوائد تنفيذ اتفاقية التسهيل الرئيسية متعددة الأطراف التابعة للأمم المتحدة، ولإسما اتفاقيات التنسيق والنقل الطرقي الدولي للتجارة والنقل الرئيسيين وأصحاب المصلحة السياسية والتجارية من العالم العربي وأمريكا اللاتينية وأوراسيا. اعترف أصحاب المصلحة بأهمية هذه الاتفاقيات في تسهيل النمو الاقتصادي و ضمان التكامل الاقتصادي لمناطقهم.

في الواقع، تظهر الأرقام أن مناطق العالم التي تستفيد من النقل الطرقي الدولي تمتع بمعدلات أعلى بكثير - تصل إلى 70% - من التجارة البينية.

حقائق عن التصريح المسبق الإلكتروني للنقل الطرقي الدولي

المزايا لمشغلي النقل:

- مجاني
- إرسال التصريح الإلكتروني المسبق بضغطة زر واحدة إلى جميع سلطات الجمارك المنتقاة
- لا حاجة لأجهزة إضافية، فقط الإتصال بالإنترنت
- خط المساعدة الفوري ل (TIR-EPD) مقدم من قبل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
- تحسينات مصممة خصيصاً على أساس احتياجات المستخدمين

المزايا للجمارك:

- التطوير و التطبيق خلال 3-1 أشهر
- معلومات متقدمة و تحليل المخاطر بالتوازي مع معايير السلامة الخاصة بمنظمة الجمارك العالمية
- لا حاجة لإدخال المعلومات يدوياً
- تفقد أمني من خلال المقارنة مع قاعدة بيانات ال (TIR) المركزية
- تحسينات مصممة خصيصاً على أساس متطلبات الجمارك

التصريح المسبق الإلكتروني للنقل الطرقي الدولي يكتسب زخماً

كبدل عملي لخدمات وسيط الجمارك، يوفر التصريح المسبق الإلكتروني للنقل الطرقي الدولي الوقت والمال من خلال تسهيل تدفق البضائع على طول سلسلة التوريد مع ضمان أمن النقل. كما أن تطبيق التصريح المسبق الإلكتروني للنقل الطرقي الدولي يقوم باستمرار بتوسيع نطاق التغطية الجغرافية وحالياً يفي بمتطلبات الجمارك في 24 بلداً مع متوسط نمو شهري يصل إلى 12 في المائة في المستخدمين. وقد قامت العديد من شركات النقل بالتسجيل أيضاً للاستفادة من فوائده على الفور بعد انتهاء ورش العمل التطبيقية التي ينظمها الاتحاد الدولي لنقل الطرقي.

لقد فاز تطبيقنا الجديد «التصريح المسبق الإلكتروني للنقل الطرقي الدولي» على شركات النقل الأرمينية والبيلاروسية والتشبيكية والاستونية والقيبرغيزية والليتوانية والمولدوفية والبولندية والروسية والتركية التي أعربت عن تقديرها لوظائفه سهلة الاستخدام، حيث أن شركات النقل التي تستخدم هذا التطبيق تتمتع بعملية أكثر بساطة وسرعة فيما يتعلق بتقديم المعلومات المسبقة عن البضائع فضلاً عن إمكانية مطابقة إشعارات استلام البضائع الخاصة باتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي بالتوازي مع التصريحات المسبقة الإلكترونية للنقل الطرقي الدولي.

في مولدوفا، يعد هذا التطبيق بمثابة جزء إلزامي من برنامج مدير سي بي سي لشركات النقل كما أنه مفيد بشكل خاص، حيث تشمل المسارات الأكثر شيوعاً على البلاد واتحادات الجمارك مع اختلاف متطلبات الجمارك. ويرتبط هذا التطبيق ارتباطاً وثيقاً بشركات النقل الطرقي الدولي الأرمينية والبيلاروسية والتشبيكية والاستونية التي تنهي بنسب 80% و 50% و 90% على التوالي من جميع عمليات النقل الطرقي الدولي في الاتحاد الروسي أو الاتحاد الجمركي حيث تكون التصريحات المسبقة الإلكترونية إلزامية.

ممرات TIR-EPD الخضراء تحد من وقت عبور الحدود بنسبة 50%

بالتعاون مع سلطات الجمارك التركية و غرفة التجارة التركية وبورصة السلع، قمنا بزيارة ميدانية لجمرك كايكول على الحدود التركية البلغارية لمراقبة عمليات عبور الحدود الفورية عن طريق الممر الأخضر الخاص بتطبيق التصريح المسبق الإلكتروني للنقل الطرقي الدولي

التي كان جاهز للعمل في كلا الاتجاهين منذ نوفمبر تشرين الثاني 2012.

استخدم حاملي دفتر النقل الطرقي الدولي التصريح المسبق الإلكتروني لنظام ((TIR لتقديم معلومات أولية عن البضائع لمسئولي جمرك كايكول وتم السماح لهم لاحقاً بعبور الحدود باستخدام الممرات الخضراء لتطبيق TIR-EPD. وبالتالي أدى هذا الإجراء السريع الآمن للغاية إلى خفض ما يقرب من 50 في المائة من وقت إتمام الإجراءات الجمركية الشكلية. وأشد مسؤولو الجمارك بهذا الأداء مما يبرز فوائد إجراء تقييم المخاطر مقدماً لعبور الحدود بشكل أسرع.

اتساع نطاق النقل الطرقي الدولي الفوري الآمن

لا يمكن إغفال تطبيقنا RTS الموجود على شبكة الإنترنت والذي يسهل العمليات الروتينية المتعلقة بالنقل الطرقي الدولي للإدارات الجمركية.

يقدم تطبيق RTS لموظفي الجمارك أحدث المعلومات عن حالة وصلاحية دفتر النقل الطرقي الدولي للكشف الفوري عن المخالفات المحتملة وكذلك إرسال بيانات النقل الطرقي الدولي آلياً تمشياً مع متطلبات الملحق 10 من اتفاقية النقل الطرقي الدولي.

في عام 2013، تم دمج RTS بنجاح من قبل بلجيكا وقيبرغيزستان ولاتفيا ليصبح مجموع سلطات الجمارك التي تستفيد الآن من أداة إدارة المخاطر للاتحاد الدولي لنقل الطرقي 17 سلطة.



الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يحدّث كتيب عن "كيفية تعبئة دفتر النقل الطرقي الدولي"

لقد قمنا بتحديث كتيبنا العملي عن "كيفية تعبئة دفتر النقل الطرقي الدولي" حيث وضعنا له تصميم يتميز بالحدّثة وسرعة القراءة ويضم الآن أحدث التطورات التشريعية وأفضل الممارسات والتوصيات المتعلقة باستخدام دفاتر النقل الطرقي الدولي. كما تم تعديل رحلة النقل النموذجية لتعكس بشكل أفضل الحقائق التشغيلية وتدفقات حركة المرور لنقل الطرقي الدولي، وأضيفت تفاصيل اتصال مفيدة لدعم تطبيق TIR-EPD. بالإضافة إلى قيامنا بتحديث الكتيب باللغات الإنجليزية والفرنسية والروسية والعربية والكرواتية والألمانية والمقدونية والبولندية والرومانية والسلوفينية والإسبانية والتركية.

هل تساءلت يوماً لماذا كل هذه الشاحنات على الطريق؟



امسح الرمز لتعرف
لماذا



النقل الطرقي الدولي (TIR) في روسيا

في 4 تموز/أبويلو عام 2013، قام أندري بيليانيونوف رئيس دائرة الجمارك الفيدرالية الروسية بخرق القانون الدولي والوطني من خلال اتخاذ قرار من جانب واحد دون إرسال إخطار مسبق لأصحاب المصلحة بالنقل الطرقي الدولي سواء على الصعيد الروسي أو الدولي مثل الهيئات النقل الطرقي الدولي التابعة للأمم المتحدة، بتقييد تطبيق نظام النقل الطرقي الدولي في روسيا.

في الممارسة العملية، فإن هذا الإجراء يعني أن كل دفتر نقل بري يستخدم لنقل البضائع من وإلى وعبر روسيا يخضع ل ضمانات جمركية إضافية وطنية كبيرة والتي لا تقدم أي ضمان على الإطلاق بالنسبة للتجار والسلطات.

صممت دائرة الجمارك الفيدرالية الروسية أذناها عن تمثيلات ودعوات لسحب هذا القرار تم تقديمها إلى سلطات روسية رفيعة المستوى من قبل الاتحاد الدولي لنقل الطرقي ورئيس المفوضية الأوروبية خوسيه مانويل باروسو ومفوض الاتحاد الأوروبي المسؤول عن الضرائب والاتحاد الجمركي والتدقيق ومكافحة الغش، جيرداس سيميتا والأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة سفين ألكالاج جنباً إلى جنب مع مجموعة من الحكومات الوطنية ومجتمع الأعمال الروسي.

وكان هذا القرار غير القانوني وغير الشرعي بعدم قبول ضمانات النقل الطرقي الدولي على الأراضي الروسية سيصبح نافذ المفعول بالكامل اعتباراً من 1 ديسمبر 2013، عندما ألغيت دائرة الجمارك الفيدرالية الروسية اتفاق الجمعية الدولية للنقلات على الطرق (تقوم الجمعية الروسية العضو في الاتحاد الدولي لنقل الطرقي ب ضمان النقل الطرقي الدولي في روسيا) لتقوم بدور الضامن للنقل الطرقي الدولي في روسيا.

ما يزيد عن 40%
من الواردات الروسية تحت النقل الطرقي الدولي (TIR)
تأثر 135 مليار دولار من أموال التجارة في كل سنة.

التكاليف تحت النظام الجمركي الروسي الجديد

- ثمن بطاقة النقل البري الدولي (TIR)
- ثمن الضمانات الوطنية في روسيا
- تكلفة الإجراءات الأمنية (الإصدار و التسجيل)
- تكلفة التراخيص الوطني عبر أوكرانيا
- الخدمات مقابل الحصول على الضمان الروسي، الإجراءات الجمركية، المرافقة إلى نقاط التخليص الجمركي، تخزين البضائع و المرائب في مستودع الجمارك

بين 40,000 إلى 165,000 روبل

(من 1,223 دولار أمريكي إلى 5,000 دولار أمريكي)

من 20 إلى 83 أكثر الأعمال الروسي.

10,400 روبل

(318 دولار أمريكي) X5 أكثر

2,200 روبل (67 دولار أمريكي)
1,800 روبل (60.5 دولار أمريكي)

6,600 روبل (201.5 دولار أمريكي)

النقل بدون TIR من إيطاليا إلى كازاخستان عبر روسيا، تحت النظام الجمركي الروسي الجديد



النقل بدون TIR من إيطاليا إلى روسيا تحت النظام الجمركي الروسي الجديد



6,000 روبل (182.5 دولار أمريكي)

X3 أكثر

2,200 روبل (67 دولار أمريكي)
1,800 روبل (60.5 دولار أمريكي)

1,980 روبل (60.5 دولار أمريكي)

النقل بال TIR من إيطاليا، عبر الدول الأجنبية، إلى روسيا تحت النظام الجمركي الروسي الجديد



1,980 روبل

(60.5 دولار أمريكي) = ثمن بطاقة (TIR)

1,980 روبل (60.5 دولار أمريكي)

النقل بال TIR من إيطاليا، عبر الدول الأجنبية، إلى روسيا



وقائع الأزمة

4 يوليو

قررت الجمارك الروسية من جانب واحد فرض قيود على ضمان النقل الطرقي الدولي على أراضيها اعتباراً من 14 أغسطس

5 أغسطس

دعا الاتحاد الدولي للنقل الطرقي رئيس الوزراء الروسي لإلغاء قرار دائرة الجمارك الفدرالية الروسية أحادي الجانب غير الشرعي

8 أغسطس

تُجَل دائرة الجمارك الروسية القرار المتعلق بالنقل الطرقي الدولي أحادي الجانب إلى 14 سبتمبر

14 أغسطس

يكرر الاتحاد دعوته لسحب قرار الجمارك الروسية أحادي الجانب في مؤتمر صحفي عقده في موسكو، بعد ثلاثة أيام من المناقشات رفيعة المستوى مع السلطات الروسية وغيرها من أصحاب المصلحة.

27 أغسطس

استنتج المجلس التنفيذي للنقل الطرقي الدولي التابع للأمم المتحدة (هيئة الأمم المتحدة المسؤولة عن الإشراف على اتفاقية النقل الطرقي الدولي) أن قرار الجمارك الروسية يشكل خرقاً لاتفاقية النقل الطرقي الدولي التابعة للأمم المتحدة ويطلب بإلغائه

9 سبتمبر

دعا الاتحاد الدولي للنقل الطرقي الرئيس بوتين لسحب قرار دائرة الجمارك الفدرالية

12 سبتمبر

نشر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي توصيات لمساعدة شركات النقل الطرقي الدولي في الدفاع عن حقوقهم القانونية في روسيا

18 سبتمبر

دعا الاتحاد الدولي للنقل الطرقي للحكومات منظمة الأمن والتعاون في أوروبا لضمان استمرارية النقل الطرقي الدولي لتأمين وتسهيل التجارة

25 سبتمبر

نشر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي صحيفة حقائق خاصة بأزمة النقل الطرقي الدولي في روسيا، تلخص جميع الإدعاءات التي لا أساس لها والتي قدمتها دائرة الجمارك الفدرالية، كما تقدم الصحيفة شرحاً مفصلاً وشفافاً للقرارات غير القانونية وأحادية الجانب التي اتخذتها دائرة الجمارك الفدرالية.

4 أكتوبر

أكدت أعلى هيئات النقل الطرقي الدولي التابعة للأمم المتحدة على أن الجمارك الروسية تخرق القانون الدولي وطلبت من دائرة الجمارك الفدرالية الروسية وقف انتهاك القانون الدولي وسحب القيود غير القانونية على ضمانات النقل الطرقي الدولي.

14 أكتوبر

قضت محكمة التحكيم العليا - وهي أعلى هيئة قضائية في روسيا - بأن قرار دائرة الجمارك بفرض قيود على النقل الطرقي الدولي غير قانوني، كما حكمت بالتنفيذ الفوري.

18 نوفمبر

أرسل رئيس المفوضية الأوروبية، خوزيه مانويل باروسو، خطاباً إلى الرئيس الروسي فلاديمير بوتين، معرباً فيه عن مخاوف بشأن التغييرات أحادية الجانب بالنسبة للقواعد التي تنظم عبور البضائع بواسطة الشاحنات وأشار إلى أن القواعد الجديدة يجب أن تكون متماشية مع الالتزامات التي تعهدت بها روسيا في قمة مجموعة العشرين في سان بطرسبرج لتسهيل التجارة الدولية.

30 نوفمبر

استئناف نظام النقل الطرقي الدولي في روسيا حتى 1 يوليو 2014 كما أخطرت دائرة الجمارك الجمعية الدولية للنقالات على الطرق رسمياً بشأن تمديد اتفقيتها حتى 1 يوليو 2014.

5 ديسمبر

دعا المجلس التنفيذي للنقل الطرقي الدولي والمفوضية الأوروبية الحكومة الروسية إلى إجبار دائرة الجمارك على احترام القانون الدولي.

6 ديسمبر فصاعداً

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، سوياً مع المفوضية الأوروبية والأمم المتحدة، مستمرمون بالإجراءات السياسية والقانونية على كافة المستويات للتأكيد على حل مناسب لجميع الأطراف"

13 سبتمبر

أعلنت دائرة الجمارك الروسية أن تقييد ضمان النقل الطرقي الدولي في روسيا سوف ينطبق فقط على مناطق سيبيريا والشرق الأقصى

24 سبتمبر

وسعت دائرة الجمارك الروسية نطاق القيود المفروضة على النقل الطرقي الدولي غير القانونية والتي لا أساس لها لتصل إلى منطقة جمارك الأورال.

4 أكتوبر

في تحد صريح لهذه الدعوات من المجتمع الدولي وفي ظل عدم وجود موقف منسق نهائي من الحكومة الروسية، قررت دائرة الجمارك الفدرالية الروسية بشكل أحادي دون إخطار مسبق مواصلة توسيع نطاق القيود على الفور لتصل إلى منطقة فولجا الكبيرة.

30 أكتوبر

على الرغم من حكم محكمة التحكيم العليا إلا أن دائرة الجمارك واصلت توسيع نطاق القيود على النقل الطرقي الدولي ليصل إلى شمال القوقاز وجنوب الأقاليم الجمركية، فضلاً عن مكاتب جمارك المطار في شيريميتيفو ودوموديفو وفنوكوفو.

13 نوفمبر

وسعت دائرة الجمارك نطاق القيود غير القانونية المفروضة على النقل الطرقي الدولي ليصل إلى المنطقة الجمركية الوسطى.

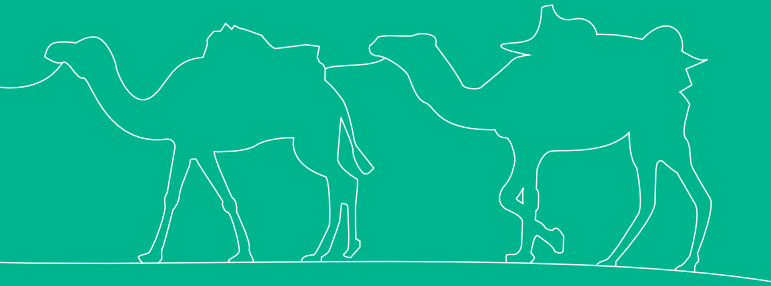
19 نوفمبر

واصلت دائرة الجمارك توسيع نطاق القيود المفروضة على النقل الطرقي الدولي غير القانونية لتصل إلى قسم كبير من المنطقة الشمالية الغربية

2 ديسمبر

تجاهلت دائرة الجمارك مرة أخرى اتفاقية النقل الطرقي الدولي عن طريق إصدار قائمة أحادية الجانب بالمكاتب الجمركية التي لا تزال دفاتر النقل الطرقي الدولي غير مقبولة فيها، والتي غطت 95 في المائة من جميع مكاتب الجمارك الروسية.

الرجاء الانتباه إلى أن أزمة ال (TIR) في روسيا تبقى بدون حل في وقت طباعة هذا التقرير.



حدث للاتحاد الدولي للنقل الطرقي

تعزيز التجارة الإقليمية و القارية عبر الشرق الأوسط



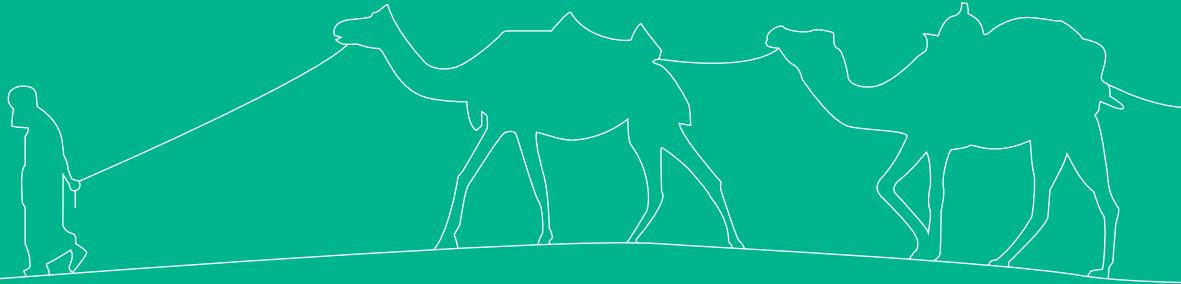
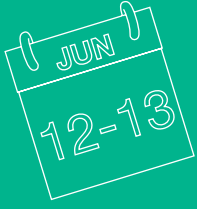
إن تعزيز روابط النقل الطرقي بين الشرق الأوسط وأوروبا وآسيا وأفريقيا هو أمر حتمي لتطوير التجارة والسياحة العابرة للقارات والإقليمية بشكل فعال، حيث أن الحلول بسيطة وتتطلب الإرادة السياسية والالتزام أكثر من التمويل. إذا كان الهدف هو تحسين مستوى معيشة المواطنين وخلق الفرص التجارية ودفع التقدم والازدهار والسلام في نهاية المطاف فإن تسهيل النقل الطرقي الدولي هو السبيل الأكثر فعالية للمضي قدماً في هذا الاتجاه.



جذب مؤتمرنا السابع للنقل الطرقي الأوروبي التابع للاتحاد الدولي والذي عقد في عمان بالأردن، أكثر من 400 ممثل سياسي وتجاري رفيع المستوى من منطقة الشرق الأوسط وأوروبا وآسيا والذين اجتمعوا لتحديد ومناقشة التدابير السياسية والتنفيذية التي تسهل بشكل فعال التجارة والنقل الطرقي الدولي في العالم العربي. كما تم عقد اجتماع وزاري بالتوازي مع المؤتمر لمناقشة التدابير اللازمة من الحكومات من أجل تحقيق هذه الأهداف وتعزيز الاقتصادات في العالم العربي. وعُقد كذلك اجتماع تنسيقي بين المنظمات الدولية والمؤسسات المالية لتعزيز وتنسيق العمل بين هذه الجهات الفاعلة الرئيسية في تسهيل التجارة الإقليمية والعابرة للقارات.



لقد نظمنا المؤتمر تحت رعاية صاحب الجلالة الملك عبد الله الثاني بن الحسين بالتعاون مع وزارة النقل الأردنية والاتحاد العربي للنقل البري (AULT) والذي استضافه العضو الأردني، نادي السيارات الملكي الأردني (RACJ).



المؤتمر بالأرقام

400 مندوب
44 دولة
21 وزير نقل



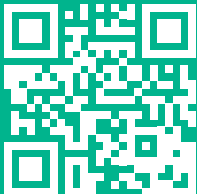
اللازمة بطريقة منسقة لتسهيل ومواءمة الضوابط الحدودية للبضائع والركاب والمركبات وتقليل مرات الانتظار على الحدود بشكل كبير من خلال الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية وتطبيقها لتسهيل النقل والتجارة.

سلط الإعلان المشترك بين المنظمات الدولية والمؤسسات المالية الضوء على تصميمهم على "زيادة التعاون والتنسيق والعمل من أجل تحقيق مستوى أعلى من الكفاءة والاتساق في جميع جوانب تطوير روابط النقل بين الأقاليم و تركيز الاهتمام السياسي والاستثمارات على تطوير النقل ودعم البنية التحتية الإضافية للمساعدة في دفع التجارة والنقل الطرقي الدولي على طول الطرق بين آسيا وأوروبا ومنطقة البحر الأسود والشرق الأوسط وأفريقيا وتوسيع مشاريع المساعدة الفنية القائمة مثل منحة المساعدة الفنية للبنك الإسلامي للتنمية".

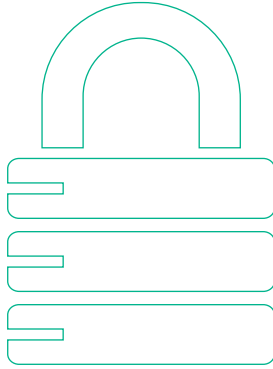
دمج جهود وزراء النقل والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية مع جهود الاتحاد الدولي لنقل الطرقي

تبنى المشاركون بالإجماع إعلان المؤتمر مؤكدين أنه في ظل الاقتصاد المعولم الذي نحياه اليوم، أصبح النقل الطرقي المهني أداة إنتاج حيوية في سلسلة التوريد والخدمات اللوجستية، مما يدفع عجلة التقدم الاقتصادي والاجتماعي والبيئي. كما دعا الحكومات إلى "تنفيذ اتفاقيات التسهيل التابعة للأمم المتحدة كأولوية مثل اتفاقيات النقل الطرقي الدولي والتنسيق بما في ذلك تطبيقات إدارة المخاطر التابعة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي للحد من فترات الانتظار على الحدود".

في الإعلان الوزاري، أكد 21 ممثل ووزير نقل على أن "الحاجة الماسة لتحقيق نتائج ملموسة كبيرة للمواطنين من خلال تنسيق الجهود بشكل أفضل مع المنظمات الدولية والمؤسسات المالية لمواصلة تطوير التجارة البيئية الإقليمية والسياحة وروابط النقل". كما أكدوا على إمكانية تحقيق ذلك "من خلال تحقيق الإصلاحات المؤسسية والإدارية



امسح الرمز
لرؤية الخطابات و
العروض التقديمية
و الصور



TRANSPark: تأمين أماكن وقوف المركبات و تأمين السلع

من الإنترنت والمنتظمة الأوروبية لشؤون انتظار المركبات بشكل آمن وشعبة النقل في اللجنة الاقتصادية لأوروبا، على سبيل المثال لا الحصر، على ضرورة تعزيز المبادرات و الشراكات بين القطاعين العام والخاص لزيادة تعزيز وتطوير أماكن وقوف المركبات بشكل آمن.

علاوةً على ذلك، تعاوننا بشكل مكثف مع المفوضية الأوروبية لتحديد كيفية ضمان توافر دائم لتحديث المحتوى فيما يتعلق بأماكن وقوف المركبات في الاتحاد الأوروبي، حيث أن أفضل طريقة لتحقيق ذلك هو ضمان أن السلطات المسؤولة عن أماكن وقوف المركبات ومديري أماكن وقوف المركبات المعنيين سيقومون بتوفير المعلومات المتعلقة بالموقع والأمن والراحة لأماكن وقوف المركبات التجارية بشكل منهجي إلى أنظمة مثل TRANSPark بطريقة منسقة ومنتظمة.

دعم ضابط الاستخبارات الجنائية بالإنترنت، سيستبان شمر، هذه الاستنتاجات عند تسليط الضوء على مجلس نقل السلع، وتوضيح أن أحد تدابير الوقاية الرئيسية هو وقوف المركبات في مكان آمن. وشدد على أن الحكومات تحتاج إلى توفير أماكن وقوف مركبات أفضل وأكثر أمناً وتقوم بشكل تلقائي ومنهجي باتاحة تلك الأماكن لشركات النقل والسائقين من خلال أنظمة أساسية مثل TRANSPark.

ومن هذا المنظور، رحبنا بتبني المفوضية الأوروبية للجنة التفويض والتي تنص

على توفير معلومات عن أماكن وقوف المركبات آمنة ومأمونة للشاحنات والمركبات التجارية على طول شبكة النقل العابر إلى أوروبا،

لتسهيل وتأمين عمليات الشحن الطرقي اليومية، قمنا بتطبيقنا المجاني على شبكة الإنترنت الذي يساعد على تحديد وتعزيز أماكن الانتظار الآمنة لتمكين العالمين على الطرق من الامتثال لقواعد القيادة ووقت الراحة الصارمة، على الرغم من النقص الحاد في أماكن انتظار المركبات ولتحقيق تقدم ملموس في تعزيز أمن سلسلة التوريد والنقل.

يتميز التطبيق الجديد بسهولة الاستخدام واستخدامه من طرف السائقين المحترفين ومديري أماكن انتظار المركبات وشركات النقل كما أنه متاح باللغة الإنجليزية والفرنسية والروسية. يساعد TRANSPark المستخدمين على تحديد أكثر من 4000 مكان مخصص لوقوف الشاحنات في أكثر من 40 بلداً في جميع أنحاء أوروبا وآسيا والولايات المتحدة، بما في ذلك الطرق المخططة. يمكن للمستخدمين أيضاً تسجيل أماكن انتظار المركبات الجديدة وتقييم مستويات الأمان والراحة المقدمة. ويمكن لمديري أماكن وقوف المركبات تعزيز أماكن وقوف المركبات الخاصة بهم و إجراء تقييم ذاتي لمستويات الأمان والراحة أو طلب الاعتماد.

كما يساعد TRANSPark في تحسين التحكم في تكاليف التشغيل ومنع جرائم سرقة البضائع والهجمات على السائقين. لذا، قمنا بمشاركة اللجنة الاقتصادية لأوروبا في منتدى مناقشة أمن النقل الداخلي بشأن أماكن وقوف المركبات الآمنة لمعالجة الطلب الكبير للحصول على مناطق وقوف سيارات آمنة على طول شبكة النقل الطرقي وضرورة ملاءمتها للاحتياجات اللوجستية الحديثة للنقل مثل سهولة الحصول على الأماكن والقدرة والسلامة والأمن والبضائع و توافر مرافق الراحة الكافية للسائقين. أكد المتحدثون الرئيسيون

نسبة الجرائم على الطرق في أوروبا

يتعرض 1 سائق من بين كل 6 سائقين للهجوم

68% ليلاً

42% في أماكن انتظار المركبات

استهداف 63% من المركبات والحمولات

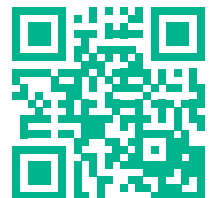
خسارة 7 مليار يورو



شاهد الفيديو التوضيحي ل TRANSPark



امسح الرمز للولوج للتطبيق



لسنوات عديدة، فشلت الدول الأعضاء في إتاحة هذه المعلومات، ولكن الآن وفي نهاية المطاف هم مضطرون للتعاون. ونحن على ثقة من أن الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ستتخذ الاتحاد الأوروبي كنموذج ممتاز.

وبالتالي سيمكنا هذا التطور من مواصلة تطوير الاتحاد الأوروبي سابقاً لأوانه، إذا لم يتم وضع الشروط المناسبة في المكان المناسب. بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي لعمال النقل الأوروبي، نحن نعتبر أي تحرير لقواعد الاتحاد الأوروبي فيما يتعلق بالوصول إلى السوق، بما في ذلك التغييرات التي تطرأ على قواعد الطيران الداخلي، يجب أن تدعمها تدابير مواعمة وخاصة في مجال الإنفاذ والسلامة على الطرق والسلامة الاجتماعية والمجالات المالية. دون هذه الشروط، فإن دوامة الهبوط المتعلقة بأسعار الشحن الطرقي ستزداد مع وجود تأثير سلبي فيما بعد على جودة الخدمة. في الوقت الحالي، من المرجح أن أي تحرير إضافي لسوق الشحن الطرقي سيكون له تأثير سلبي على المنافسة العادلة واستدامة قطاع النقل الطرقي. فهذا سيفيد فقط شركات الشحن ووكلاء الشحن، وكذلك تعزيز موقف السوق من الشركات المتكاملة الكبيرة المملوكة للدولة.

سوق النقل الطرقي في الاتحاد الأوروبي: توضيح و تنسيق وتنفيذ

الأوروبي والدول الأعضاء:

— عدم فتح أسواق جديدة، مع شرح القواعد الحالية؛

— زيادة التنسيق بين بين القواعد الاجتماعية والمالية والفنية وقواعد سلامة الطرق؛

— زيادة فعالية التنفيذ

سيكون فتح المزيد من سوق النقل الطرقي في الاتحاد الأوروبي سابقاً لأوانه، إذا لم يتم وضع الشروط المناسبة في المكان المناسب. بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي لعمال النقل الأوروبي، نحن نعتبر أي تحرير لقواعد الاتحاد الأوروبي فيما يتعلق بالوصول إلى السوق، بما في ذلك التغييرات التي تطرأ على قواعد الطيران الداخلي، يجب أن تدعمها تدابير مواعمة وخاصة في مجال الإنفاذ والسلامة على الطرق والسلامة الاجتماعية والمجالات المالية. دون هذه الشروط، فإن دوامة الهبوط المتعلقة بأسعار الشحن الطرقي ستزداد مع وجود تأثير سلبي فيما بعد على جودة الخدمة. في الوقت الحالي، من المرجح أن أي تحرير إضافي لسوق الشحن الطرقي سيكون له تأثير سلبي على المنافسة العادلة واستدامة قطاع النقل الطرقي. فهذا سيفيد فقط شركات الشحن ووكلاء الشحن، وكذلك تعزيز موقف السوق من الشركات المتكاملة الكبيرة المملوكة للدولة.

طلبت الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي مثل جمهورية التشيك والمجر وبولندا وسلوفاكيا من المفوضية الأوروبية أولاً إعداد تقرير عن تطبيق اللائحة الحالية قبل طرح أي اقتراح جديد لتعديل القوانين الحالية. وقدمت الدول الأعضاء الأخرى، بما في ذلك النمسا وبلجيكا والدنمارك وفرنسا وإيطاليا مشروع قرار تؤكد فيه أن الوضع حالياً غير مدروس بما فيه الكفاية لافتتاح مزيد من أسواق النقل الطرقي، بالإضافة إلى هولندا التي كانت أيضاً في صف المعارضة.

ونتيجة لذلك، رحبنا بعدة بيانات صادرة عن المفوضية الأوروبية تعارض فتح الأسواق، فضلاً عن قرارها بشأن إعداد تقرير حول أداء سوق النقل الطرقي وتطبيق لائحة 1072 لسنة 2009، والذي قد يكون مصحوباً بمقترحات جديدة لتحسين أداء السوق في أوائل عام 2014.

لذلك، أعدنا بالمشاركة مع اتحاد عمال النقل الأوروبي سيناريو لسياسة مشتركة يعتمد على ثلاث ركائز، نقلناها إلى نائب رئيس المفوضية الأوروبية، سيم كالاس وأبرز أعضاء البرلمان الأوروبي، وهو ما لاقى دعماً كبيراً من البرلمان



الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يعتمد مبادئ توجيهية بشأن تبادل الشحنات

بناءً على تحليل الفرص التجارية لتبادل الشحنات والتحديات والممارسات الاحتياطية، قمنا بتطوير المبادئ التوجيهية للاستخدام الآمن لخدمات تبادل الشحنات عبر الإنترنت والتي تمثل من 10 إلى 15 في المائة من أعمال النقل اليومية. وغالباً ما تُستخدم خدمات تبادل الشحنات من قبل شركات النقل الصغيرة ومتوسطة الحجم للبحث عن الشحنات وزيادة عامل الحمولة العام لمركباتهم وتخفيض رحلات العودة الفارغة - فهي بمثابة إستراتيجية رئيسية لتوفير التكاليف لشركات النقل، ونادراً ما يتم تحميل هذه التكاليف التشغيلية للعملاء.

إن تبادلات الشحن هي حقيقة واقعة، ولكن هناك بعض المخاطر في استخدامها بالإضافة إلى قصور التوجيه في التعامل مع هذه المخاطر.

لذا تدور مبادئنا التوجيهية الخمسة حول الأمور الضرورية التالية:

- اختيار تبادل شحن موثوق به؛
- التحقق من الجهة التي تتعامل معها مع توفر الإرشادات؛
- منع تسرب المعلومات؛
- استخدام عقود معيارية مع تعديلات مخصصة؛
- الإبلاغ عن حوادث الاحتيال.

مبادرة الطرق السريعة النموذجية

قمنا أيضاً بعرض فوائد المبادرة على الوفود الإيرانية والباكستانية والتركية في إطار الاجتماع الثاني لممر النقل الطرقي بين اسطنبول وطهران واسلام آباد، حيث تمت مناقشة المسار الأولي. في عام 2014 سيتم إطلاق دراسة جدوى لتطبيق المبادرة على طول هذا الممر بمساعدة من مصرف التجارة والتنمية التابع لمنظمة التعاون الاقتصادي والبنك الإسلامي للتنمية وغيرهما من المؤسسات.

شاركنا في مؤتمر لجنة النقل الداخلي التابعة للأمم المتحدة بعنوان "تحويل شبكة النقل الآسيوية الأوروبية إلى شبكة تشغيلية" حيث أثارت المبادرة اهتمام كبير بين المشاركين في المؤتمر، كما أكد وزير النقل في جمهورية طاجيكستان، نيزوم حكيموف والذي دعا المجتمع الدولي للانضمام إلى طاجيكستان في دعم المبادرة مشدداً على الحاجة الماسة لتطوير البنية التحتية على جانب الطريق مع الطرق نفسها من أجل الاستفادة من الأموال المخصصة بأفضل شكل ممكن.

أخيراً، في إطار مؤتمرنا الدولي رفيع المستوى المنعقد في دوشانبي بشأن "تطوير النقل الطرقي وإمكانية العبور في آسيا الوسطى للفترة الممتدة حتى عام 2023"، وقع وزراء النقل من أفغانستان وقيرغيزستان و طاجيكستان على إعلان مشترك يقضي بالموافقة على العمل في شراكة بين القطاعين العام والخاص لتنفيذ المبادرة، والسماح بإنشاء بنية تحتية طرقية عالية الجودة وتنسيق الإجراءات الجمركية لتسريع حركة البضائع في آسيا الوسطى مع ضمان سلامتها وأمنها.

تهدف مبادرة الطرق السريعة النموذجية (MHI) إلى تصميم وبناء قطاع طرقي مثالي مزود ببنية تحتية ملحقة مثل أماكن وقوف المركبات والفنادق ومحطات الوقود الآمنة، بالإضافة إلى الإجراءات المنسقة والمناسبة في الشراكة بين القطاعين العام والخاص، فالهدف من ذلك هو تعزيز وزيادة تسهيل التجارة والنقل في جميع أنحاء القارة الأوروبية والآسيوية من خلال دعم تطوير هذه البنية التحتية المتكاملة والذي يعد ضرورياً لتحسين ظروف عمل السائقين وأمن وسلامة النقل وكفائته من خلال وضع إجراءات منسقة على طول الطرق الممهدة.

عقدت الأمانة الفنية للفريق العامل المعني بإنشاء مبادرة الطرق السريعة النموذجية على طول طريق باكو - تبليسي - باتومي- طرابزون اجتماعها الأول بمساعدة العضو الجورجي، جيركا ، لمناقشة الجوانب القانونية والإدارية والاستثمارية لتنفيذ المبادرة في جنوب القوقاز من أجل تعزيز وزيادة تسهيل التجارة والنقل في منطقة البحر الأسود. كما وافق الفريق العامل على إعداد دراسة جدوى ووضع اللمسات الأخيرة على مفهوم آلية الاستثمار متعدد الأطراف وإعداد اتفاق حكومي دولي ثلاثي الأطراف.

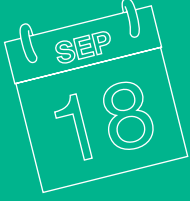
وتم تقديم مشروع المبادرة في وقت لاحق إلى قيادة تركمانستان والتي كانت على قناعة بأن المشروع يمكن أن يفيد في تطوير النقل الطرقي التركماني ومن ثم اتخذت الحكومة قراراً بالانضمام إلى قطاع جنوب القوقاز الخاص بالمبادرة و تمديده على بحر قزوين ليصل إلى ميناء تركمانباشي ومواصلته توسيعه على الطريق السريع الرئيسي ليصل إلى عشق آباد. ولذلك سترتبط المبادرة القوقاز مع آسيا الوسطى وستفتح حركة المرور المنتظمة من حدود الصين إلى تركيا وجنوب أوروبا.



شركات النقل تتبنى القرار من أجل التكامل الأوراسي

جذب المؤتمر الرابع عشر للنقل الطرقي الدولي، والذي عقده بالاشتراك مع الجمعية الدولية لشركات النقل على الطرق في أوكرانيا (UA) (ASMAR)، نحو 150 مشاركاً من 22 بلداً من أوراسيا والتي تبنت قراراً يدعو الحكومات والمنظمات الدولية وجميع الجهات المعنية إلى المساهمة في عملية تكامل النقل الأوراسي بما يتوافق مع القانون الدولي، حيث يدعو القرار إلى القضاء على الضرائب والرسوم التمييزية والحوجز الجمالية الجديدة أمام النقل الطرقي الدولي، فضلاً عن تطوير التعاون الإقليمي كعامل أساسي في عملية التكامل وذلك من خلال الاستعانة بخبرة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والمنظمات الدولية الأخرى.

ناقش المشاركون في المؤتمر مواصلته تطوير وسائل النقل الطرقي الأوروبية الآسيوية، بما في ذلك النقل متعدد الوسائط في أوراسيا كما ناقشوا توقعات المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل وتنمية وتنظيم ومراقبة النقل الطرقي الدولي من قبل السلطات المختصة، وكذلك تحسين إجراءات عبور الحدود لضمان سلامة وأمن النقل الطرقي.



حدث للاتحاد الدولي للنقل الطرقي

زيادة مساهمة النقل الطرقي في تطوير اقتصادات آسيا الوسطى

المؤتمر بالأرقام

150 خبير أعمال وسياسي

16 دولة

12 منظمة دولية



يتم اليوم تنفيذ تطوير البنية التحتية للنقل في الجمهورية بنشاط، بحيث يستطيع النقل الطرقي مساعدة بلادنا على التخلص من الجمود في مجال النقل، وتصبح بلدنا مشاركاً نشطاً في التعاون الإقليمي وعبر القارات. ويمكن لاتباع نهج منسق في التنمية الإقليمية ومواءمة الإجراءات جذب التجارة عن طريق البر إلى منطقة آسيا الوسطى

ماتوبهون دافلاتوف، النائب الأول لرئيس وزراء جمهورية طاجكستان

الأطراف تدريجياً في جميع أنحاء المنطقة وتسهيل إجراءات إصدار التأشيرات للسائقين المحترفين.

وقد تم تنظيم المؤتمر من قبل حكومة طاجيكستان بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومكتب الممثل السامي للأمم المتحدة للبلدان الأقل نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية واللجنة الحكومية الدولية المعنية بممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا (تراسيكا)، ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا والعضو الطاجيكي والجمعية الدولية لشركات النقل على الطرق.

أكد المؤتمر الدولي رفيع المستوى الذي عقده في طاجيكستان بشأن "تطوير النقل الطرقي وإمكانية العبور في آسيا الوسطى للفترة الممتدة حتى عام 2023" على إمكانات النقل الطرقي غير المستغلة التي يمكن أن تساهم في التنمية الاقتصادية في منطقة آسيا الوسطى. علاوةً على ذلك، اعتمدت خطة عمل لمواصلة تطوير التجارة والنقل الطرقي الدولي في بلدان آسيا الوسطى.

أكدت مناقشات المؤتمر على إمكانات المنطقة في دعم تطوير التجارة والنقل بين آسيا ورباطة الدول المستقلة والشرق الأوسط وأوروبا وبشكل خاص بين آسيا الوسطى والصين وأفغانستان. وأكدت المناقشات بوضوح الحاجة إلى تحويل البلدان غير الساحلية حالياً إلى بلدان "مرتبطة برأ" لممارسة التجارة عن طريق زيادة تسهيل النقل الطرقي. واتفق المشاركون على أن تطوير روابط النقل الطرقي بين المناطق المختلفة من العالم هو أمر ذو أهمية كبيرة، والذي يمكن تناوله على نحو فعال عن طريق تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة متعددة الأطراف لتسهيل التجارة والنقل.

ولذا، تبنى المشاركون قراراً مشدداً على ضرورة دمج النقل الإقليمي مع روابط النقل الطرقي بين أوروبا وآسيا، وقاموا بدعوة الحكومات في المنطقة إلى مواءمة إجراءات النقل الطرقي الدولي وعبور الحدود من خلال التنفيذ الكامل لاتفاقيات ومعاهدات الأمم المتحدة متعددة الأطراف لتسهيل التجارة والنقل والتي تم اختبارها وتجربتها. كما دعوا إلى تنفيذ "دليل أفضل الممارسات في المعايير الحدودية" الخاص بمنظمة الأمة والتعاون في بلدان آسيا الوسطى، في حين يتم تحرير عمليات النقل الطرقي الثنائية ومتعددة





شاهد المقابلة
كاملة



القيود التي وضعتها الوكالة على وحدات الجمارك جنوب وشمال القوقاز بروسيا.

إن اتخاذ الوكالة هذه الخطوات غير القانونية من جانب واحد تضر بالاقتصاد الروسي وتعوق التجارة الدولية وعبور البضائع في أوراسيا وذلك دون الإشارة حتى إلى الخسائر الكبيرة التي ستكبدتها شركات النقل الطرقي الروسية والأجنبية.

ما هي التحديات الرئيسية للنقل الطرقي في آسيا الوسطى؟

من وجهة نظري، فإن التحدي الرئيسي بالنسبة للمنطقة هو إقامة حوار إقليمي يهدف إلى مواصلة تطوير النقل الطرقي في آسيا الوسطى في جميع جوانبه: التشريعات والبنية التحتية والجمارك والإجراءات الحدودية. العالم يصبح أكثر عولمة بمرور الوقت، ومن أجل بناء اقتصاد وطني فعال، فمن الضروري أن تكون جزءاً من نظام العولمة، والذي يبدأ بالتكامل الإقليمي. ولكن التحدي في هذا الحوار الإقليمي هو أن نسمع بعضنا البعض،

ونحن نتعاون أيضاً مع مكتب الممثل السامي للأمم المتحدة لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية في عملية استعراض برنامج عمل ألماني، الذي يراقب ويدعم قضايا التنمية والتعاون للبلدان غير الساحلية، وخاصة في آسيا الوسطى.

أطلقت مبادرة الطريق السريع النموذجي (MHI) منذ عامين. إلى أين وصلت فيها اليوم؟ وهل هناك علامات تبين أنها نفذت بشكل فعال في المستقبل القريب؟

المشروع يسير على ما يرام تماماً. في عام 2013، قررت تركمانستان الانضمام إلى جنوب القوقاز توسيعاً لنطاق مبادرة الطريق السريع النموذجي. هذه الخطوة الهامة تفتح الباب أمام إمكانية استخدام نقل متعدد الوسائط من خلال بحر قزوين. كما أن أوكرانيا ومولدوفا تفكران أيضاً في الانضمام إلى المشروع. ويتم اتخاذ قرارات الانضمام للمبادرة من قبل الحكومات الوطنية، وبالتالي فإن مظاهر الدعم تمثل علامة على أن هذه الدول تتفهم القيم والمنافع الخاصة بالمشروع.

لماذا أصبحت منطقة آسيا الوسطى مهمة جداً للاتحاد الدولي للنقل الطرقي وصناعة النقل البري؟

وفقاً لمنظمة التجارة العالمية، فإن حصة الصين من الصادرات العالمية هي 11 ٪، أي ما يمثل أكثر من 2 تريليون دولار أمريكي. أما كونها مستورد، فإن الصين تحتل المرتبة الثانية بعد الولايات المتحدة. وقد ظل المجتمع الدولي يعمل على تنشيط طريق الحرير القديم لنقل البضائع، ليس فقط عن طريق البحر، ولكن عن طريق البر كذلك، من خلال تطوير وصلات النقل الطرقي بين الصين وأوروبا. وأيد هذه الفكرة مؤخرًا الرئيس الصيني، شي جين بينغ، الذي تعهد في شهر سبتمبر الماضي بتعميق التعاون في المنطقة من خلال خلق "حزام للتنمية الاقتصادية" على طول طريق الحرير. ونظراً لأن النقل الطرقي يهيمن على المنطقة بما يقرب من 90٪ من عمليات التسليم، وهناك إمكانيات كبيرة بلا شك لتطوير النقل الطرقي الدولي عبر أوراسيا.

يجب على الحكومات عبر أوراسيا أن تستمع لبعضها، تطوير الحوار الإقليمي ودمج اقتصاداتها

مقابلة مع ديميتري لارينوف، المندوب العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي لأوراسيا

لنكون على استعداد لوضع تسويات والسير في هذا الاتجاه بمجرد إقراره.

كيف ترى الدور المستقبلي للاتحاد الدولي للنقل الطرقي وأنشطته في المنطقة؟

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي هو منظمة عالمية لديها خبرة كبيرة قائمة على أفضل الممارسات للهيئات الأعضاء بها. وسوف نستمر في خدمة أعضائنا من أجل تعزيز صناعة النقل الطرقي الدولي بأسره. باعتباره منظمة عالمية، فقد قدر له قيادة أعضائه وإيجاد أفضل الحلول للمشاكل الخاصة بالصناعة. وفي آسيا الوسطى، سنعمل مع حلفائنا على المستويين الوطني والدولي، لمواصلة تطوير النقل الطرقي، الذي يلعب دوراً هاماً جداً في هذه المنطقة.

نحن أيضاً نفاوض حالياً مع المؤسسات المالية الدولية لإنشاء صنابير البنية التحتية الإقليمية لعمل توسعات في كل من آسيا الوسطى وجنوب القوقاز في إطار مبادرة الطريق السريع النموذجي.

ماذا كان التأثير الملموس الواقع على عمليات التجارة والنقل في منطقتك نظراً لأزمة النقل الطرقي الدولي في روسيا؟

منذ نشر الرسالة المؤرخة 4 يوليو 2013 من قبل وكالة خدمات الجمارك الفيدرالية الروسية، انخفض إصدار بطاقات النقل الطرقي الدولي في روسيا بنسبة 20٪ بالمقارنة بالسنوات السابقة. علاوة على ذلك، لاحظت شركات النقل، التي استخدمت الضمانات الوطنية التي تروج لها وكالة خدمات الجمارك بدلاً من نظام النقل الطرقي الدولي، زيادة لا تقل عن ثلاثة أضعاف مجموع التكاليف العادية لعملية تسليم واحدة.

في نهاية أكتوبر، بدأ تكس الشاحنات على الحدود مع أذربيجان وجورجيا وأوكرانيا، والناجمة عن

ما هي أولويات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في منطقتك لعام 2014؟

أولويتنا الرئيسية هي خلق الظروف الأكثر ملاءمة والممكنة للتنمية المستدامة للنقل الطرقي والتجارة الدوليين. سنحقق ذلك عن طريق مواءمة تشريعات النقل الطرقي، وتطوير البنية التحتية على جانب الطرق، و تسهيل إجراءات عبور الحدود.

ماذا تتوقع بوضوح من شركائك الإقليميين؟ وما هي الخطوات التالية لأنشطتك الشائعة من أجل تحقيق أهدافك ذات الأولوية لعام 2014؟

أعظم توقعاتنا وأماننا بشأن منظمة شنغهاي للتعاون (SCO) هي إقرار الاتفاق المتعلق بتسهيل النقل الطرقي في منطقة منظمة شانغهاي، وهذا من شأنه أن يبسر ويعزز النقل الطرقي هناك. ونحن نعمل مع تراسيكا على الخرائط الرقمية للسائقين، وإبنا واتقون من أن تنفيذ المشروع سيساهم في تحقيق مزيد من الكفاءة والسلامة والأمن للنقل الطرقي في آسيا الوسطى.

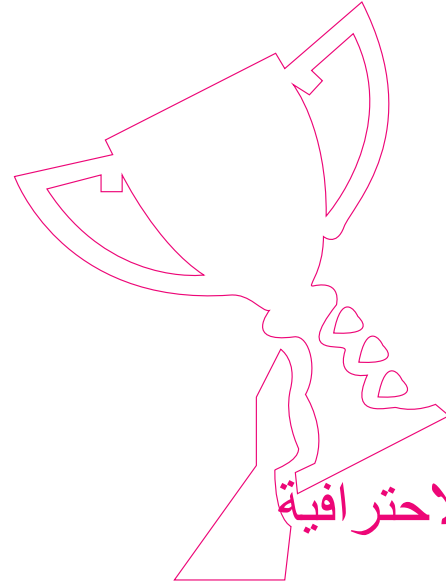


08

جوائز الاتحاد
الدولي للنقل
الطريقي



مكافأة الناس الذين يخلقون
مستقبل أفضل



مكافأة الاحترافية

نود التفكير في جائزة تكون أكثر من مجرد تمثال زجاجي جميل يوضع على رف المكتب أو قطعة معدنية مصنوعة بشكل أنيق معلقة حول عنق شخص ما. بالنسبة لنا، الجائزة تمثل فكرة وإيمان في الناس والشركات في جميع أنحاء العالم الذين يعملون معا من أجل خلق مستقبل أفضل.

تعمل جوائز الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بمثابة حوافز لمكافأة أفضل السائقين، ومديري الشركات، فضلا عن أفضل السياسات والممارسات الصناعية التي تزيد من السلامة والأمن والكفاءة والأداء التجاري والاجتماعي والبيئي للنقل على الطرق.

نحن نشارك بفخر هذه الإنجازات والنتائج في جميع أنحاء العالم، حيث يمكن أن تعمم أفضل الممارسات هذه في الصناعة بأكملها.

الجائزة الكبرى للاتحاد الدولي للنقل الطرقي

تم إنشاؤها في عام 1967، وهي أعلى وسام في الاتحاد تمنحه لجنة تحكيم دولية لسائق أو شخصية أو هيئة في النقل الدولي الطرقي، الذين يؤدون عملا شجاعا رائعا أثناء واجبه المهني.

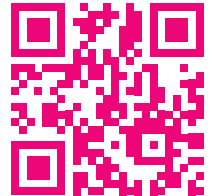
بشرفنا أن نمنح أندريه دامبروفيتش ديماخاميتوف - سائق محترف يبلغ من العمر 42 سنة يعمل لشركة KAB للنقل ومقرها في جمهورية تاتارستان، روسيا - نظير الأعمال البطولية التي قام بها لإنقاذ اثنين من الجرحى من سيارة مشتعلة. عندما سئل عما إذا كان أدرك المخاطر التي واجهها أثناء إنقاذه راكبين من شاحنة صغيرة، أجاب أندريه ببساطة "لقد فعلت ما كان سيفعله أي شخص في موقعي. رأيت الراكبين في الشاحنة الصغيرة بحاجة إلى مساعدة، ولذا ساعدتهما".

كان أيضا شرف كبير أن نمنح الجمعية اليابانية للنقل بالشاحنات (JTA) لعملها المتميز في قيادة جهود الإغاثة لكارثة تسونامي 2011 الذي ضرب اليابان في أعقاب زلزال مدمر.

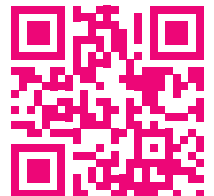
عندما سئل عما إذا كان هناك شعور بأن المهمة كانت كبيرة جدا بالنسبة لهم أو أن هذه المهمة قد أنهكتهم، أجاب رئيس الجمعية، السيد يوشيمي هوشينو، "لقد كان مصدر فخر واعتزاز وطني لنا أن نساعد مواطنينا عندما واجهوا مثل هذا الوضع المأسوي".



شاهد فيلم التحية والتقدير لأندريه دامبروفيتش ديماخاميتوف.



شاهد فيلم التحية والتقدير للجمعية اليابانية للنقل بالشاحنات



دبلوم الشرف للاتحاد الدولي للنقل الطرقي بلأرقام

1085 سائق باص/

حافلة و شاحنة 27 دولة

1 مليون كيلومتر
خلال
20 سنةسائق سيارة أجرة
26

حصل على دبلوم الشرف للاتحاد الدولي للنقل الطرقي 1085 سائق لحافلة/أتوبيس وشاحنة و26 سائق لسيارات أجرة من 27 بلدا. أمضى كل فائز بالجائزة على الأقل مليون كيلومتر من القيادة خلال سجل وظيفي لا يقل عن 20 سنة في النقل الطرقي للسلع أو الركاب دوليا أو محليا، دون التسبب في وقوع حادث أو ارتكاب أي انتهاك خطير لحركة المرور أو الجمارك أو اللوائح الإدارية خلال السنوات الخمس الماضية. هذا الأداء يستحق التقدير ويمثل نموذجا للسائقين الشباب في حين يرفع مكانة هذه المهنة.

جائزة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي الكبرى لمديري النقل الطرقي

منحنا "جائزة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي الكبرى لمديري النقل الطرقي" لـ 70 مديرا من 15 بلد في جميع أنحاء العالم، ممن يعملون في مجال النقل الطرقي للبضائع أو الركاب دوليا أو محليا، بما في ذلك شركات سيارات الأجرة، لدعمهم للسلامة والأمان والحفاظ على البيئة والنقل الطرقي الفعال عبر كفاءتهم المهنية وإنجازاتهم الإدارية.

أفضل شركة نقل طرقي أوروبية

في كل عام ننظم المسابقة الدولية التي تحتفل بشركات النقل الطرقي الأوروبية لتنفيذها أفضل الممارسات في مجال حماية البيئة، والمسؤولية الاجتماعية للشركات، والأداء الاقتصادي.

في عام 2013، أقمنا حفل توزيع الجوائز في إطار المؤتمر الدولي الرابع عشر للنقل للطرقي للاتحاد الدولي للنقل الطرقي و ASMAP في يالطا، لمنح جوائز لكل من:

— Start Plus، روسيا (10-1 مركبة)

— Gileya، أوكرانيا (50-11 مركبة)

— SP Raizing، بيلاروسيا (أكثر من 50 مركبة)

— KK Timskor -COM، مولدوفا، حصلت على جائزة لتنفيذها معايير بيئية عالية على المركبات.

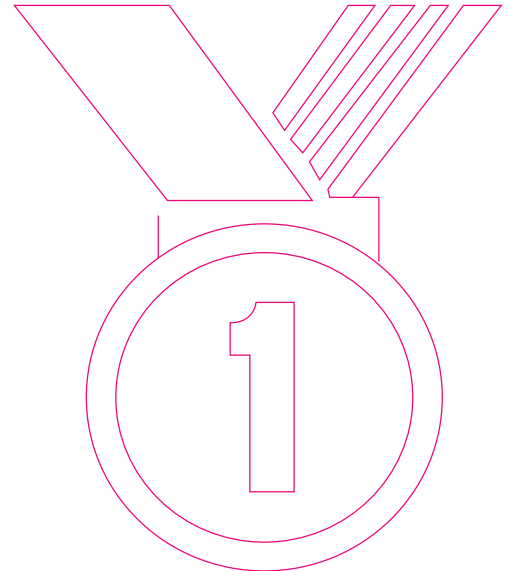
— Euro Truck، كازاخستان، حظيت بالتقدير نظير معايير الشركة عالية الجودة.



أفضل شركة للنقل الطرقي بالاتحاد الأوروبي

قررنا التوسع اعتماد على نجاح وشعبية جائزة "أفضل شركة نقل طرقي أوروبية" عن طريق إنشاء جائزة جديدة من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لأفضل شركة نقل طرقي أوروبية". كنظيرتها، تقوم هذه الجائزة بتكريم وتسليط الضوء على الاحترافية والسلامة والإنجازات البيئية والاجتماعية الكبيرة لشركات النقل الطرقي للبضائع في أوروبا.

ابق على اتصال في عام 2014 لمزيد من المعلومات!

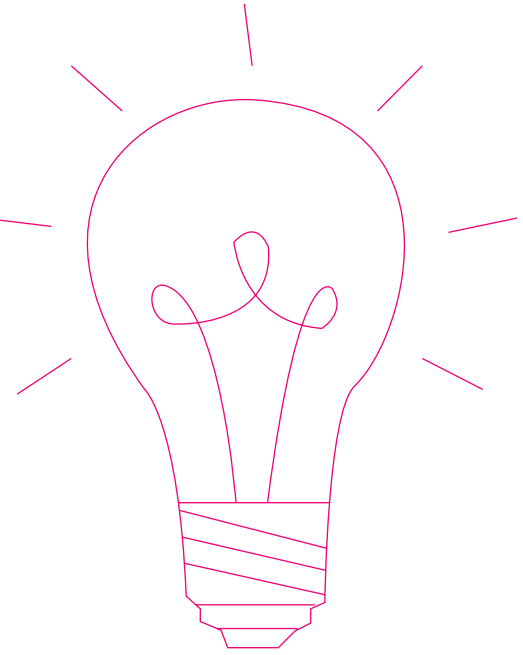




جائزة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لتميز الحافلات

تهدف هذه الجائزة العالمية التي تمنح كل سنتين لتعزيز زيادة استخدام وسائل النقل العام في المناطق الحضرية العادية وبين المدن بواسطة الحافلات والمركبات، من خلال مشاريع عالية الجودة ومبتكرة وفعالة من حيث التكلفة.

وذهبت الجائزة في عام 2013 إلى شركة رومانية، Societatea de Transport Public SA Alba Iulia، نظراً لمعاييرها عالية الجودة للغاية من حيث خدمة العملاء، والمسؤولية البيئية، واستخدام التكنولوجيات الجديدة والحلول المبتكرة.



جائزة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي للابتكار في السياحة بالحافلات

منذ إطلاقها في عام 2011، تكرم هذه الجائزة العالمية التي تمنح كل سنتين وتعزز الممارسات الصناعية التي تؤدي إلى زيادة استخدام سياحة المجموعات بالحافلات، من خلال مشاريع وخدمات مبتكرة وعالية الجودة وفعالة من حيث التكلفة.

وذهبت جائزة عام 2013 إلى شركة Papuga A/S وهي شركة مركبات مملوكة لعائلة دانماركية بسبب مفهومها "دعونا نركب الدراجات معا" والذي يسمح لهواة ركوب الدراجات - النوادي والشركات والأفراد - بالقيام بجولة في أوروبا عبر مركبات تحمل دراجاتهم، مما كشف النقاب عن إمكانات للسوق يمكنها أن تجذب شرائح جديدة تماماً من العملاء إلى سوق السياحة بالمركبات.



جائزة كأس المدينة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي

تمنح أيضاً كل سنتين، وتكرم جائزة كأس المدينة وتكافئ السلطات البلدية في أي مكان في العالم التي تنفذ سياسات استباقية مثالية لصالح السياحة المستدامة للمجموعات عبر مركبات.

وكان الفائز في عام 2013 مدينة سكوبي، عاصمة جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، لسياسته الطموحة الشاملة لتعزيز سياحة المجموعات عبر مركبات كجزء لا يتجزأ من نظام النقل العام في المدينة.



امسح الرمز لقراءة المزيد عن الفائزين في هذا العام







EUROPE

Area: 10,500,000 sq km
Population: 730 million
Highest mountain: Mt. Everest 8848m
Lowest point: Caspian Sea -28,638m
Longest river: Volga 3688km
Largest city: Moscow 15,500,000

Australia and Oceania

Area: 9,500,000 sq km
Population: 25 million
Density of Population: 2.6 inh./sq km
Biggest town: Sydney
Highest mountain: Mt. Cook 3754m
Longest river: Darling 2740km

Arctic

Area of

Antarctic

Area:
Highest:
Thickest:

العالمية الرئيسية.

لا يمكن لوسيلة نقل أخرى أن تدفع النمو الاقتصادي، والتنمية الاجتماعية، و التنقل المستدام للأفراد والبضائع مثل النقل الطرقي. ينبغي علينا الشعور بالفخر لقدرتنا الفريدة على ربط جميع الوسائط، سواء عن طريق الجو أو السكك الحديدية أو البحر. كما ينبغي أن نقوم بدور المحرك للوسائط الفعالة. ونحن بحاجة أيضا إلى

جرأة التطلع للأمام

أن نكون أكثر جرأة في كيفية دفع عملية التنمية المستدامة وأن نعمل بفعالية ليس فقط من أجل تحسين الحياة اليومية للجميع ولكن أيضا لبث روح الأمل الحقيقية في نفوس شبابنا والأجيال القادمة .

القليل من المنظمات يمكنها أن تجلب جمعيات وطنية بالشراكة مع بعضها كما نفعل نحن في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي. لدينا شبكة عالمية فريدة و سنتصرف لتحسين التواصل مع صاحب المصلحة على كل الأصعدة، لكي يتسنى للجميع الاستفادة. الاستمرارية مهمة ولكن التغيير أيضا مهم و وقت التغيير قد حان.

من أجل المضي قدما كأمين عام ، سوف أبذل قصارى جهدي لمساعدة منظمنا على التوحد كفريق واحد فائز يحقق كامل إمكاناته، ويتجرأ على التطلع بما يتجاوز القيود وإعادة تعريف أين نقف على أرض الملعب في اقتصاد معولم بهذه الأيام.

سوف يستمع الاتحاد، وسوف يقوم بالاتصال، وسوف نكرث كل طاقتنا لتلبية المصالح الحقيقية للهيئات الأعضاء لدينا، وصناعة النقل الطرقي والمجتمع ككل، من خلال "العمل معا من أجل مستقبل أفضل".



أومبيرتو دي برييتو

أي شخص أمضى معي بعض الوقت يستطيع أن يخبركم أنه إذا كان هناك شيء ما أهتم به غير أسرتي والنقل الطرقي، فهو لعبة الركبي. بعد اللعب في مستوى تنافسي لمدة 17 عاما، أستطيع أن أقول لكم ان هناك العديد من القيم وكذلك دروس العمل والحياة العملية التي تكتسبها على أرض الملعب على رأسها الروح القتالية، ومن بينها أهمية الانضباط والاحترام والثقة والعمل الجماعي. والأهم من ذلك، أنك تتعلم أنه لتحقيق الفوز، يجب أن تتجرأ على التطلع للأمام .

النقل الطرقي يلعب دورا حيويا في معالجة القضايا العالمية الرئيسية.

هناك ميل طبيعي لدى الأفراد وحتى المنظمات، لقبول الأشياء كما هي وليس كما يمكن أو ينبغي أن تكون. فهم يميلون إلى كره وحتى رفض التغيير، وسوف يفعلون كل ما يلزم للحفاظ على الوضع الراهن. أنت لا تستطيع أن تفعل ذلك في لعبة الركبي، أو في أي مكان آخر، وكل شركة نقل طرقي تعرف ذلك جيدا. عليك أن تتطلع لأفاق بعيدة إذا كنت ترغب في البقاء في مجال العمل التجاري، والحفاظ على قدرتك التنافسية لتحقيق الفوز!

كما هو الحال في أي رياضة جماعية، يكمن مفتاح النجاح في ضبط الاستراتيجية التي تتبناها في اللعبة وألا تخشى من قبول التغيير بشكل جماعي. ولا شك أن القدرة على التعرف على القيود الخاصة بك تدل على قوة الشخصية، ولكن القوة الحقيقية أن تكون قادرا على التطلع وتجاوز الحدود ولمس قدراتك كفرد أو منظمة أو شركة من خلال العمل وفقا لرؤية مشتركة

إن خبرتي بلعبة الركبي و19 سنة في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي جعلتني قادرا على مواجهة التحديات الراهنة والمستقبلية التي تواجه الاتحاد، وتجاوز خصومنا، وتجاوز خطتنا للعبة الأصلية، وتجاوز التعب والألم!

في الأشهر الستة الأولى لي في منصب الأمين العام ، عملت في جميع أنحاء العالم مع الحكومات والمنظمات ومختلف أصحاب المصلحة، بما في ذلك موظفي الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، لضمان أننا جميعا نعمل من أجل تحقيق نفس الأهداف بالروية المشتركة القائمة على أساس أن النقل الطرقي يلعب دور حيويا في معالجة القضايا

الاختصارات

السجل الإلكتروني لتعهدات النقل الطرقى	ERRU	لجنة الارتباط مع الاتحاد الأوروبي لشؤون نقل البضائع	CLTM	لجنة الاعتماد في أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقى	AAC
الدراسة الأوروبية حول تسبب الشاحنات بالحوادث	ETAC	مذكرة شحن	CMR	الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري	AASTMT
مجموعة حركة السياحة والسفر الأوروبية	ETAG	ثاني أكسيد الكربون	CO₂	بنك التنمية الآسيوي	ADB
اتحاد عمال النقل الأوروبي	ETF	شهادة الكفاءة المهنية	CPC	اللجنة الاستشارية في أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقى	ADC
جمعية مشغلي الجولات السياحية الأوروبية	ETOA	اللجنة الإقليمية لأفريقيا	CRIPA	البضائع الخطرة	ADR
الاتحاد الأوروبي	EU	لجنة خدمات مشغلي النقل الطرقى	CSE	بنك التنمية الأفريقي	AfDB
المجموعة الاقتصادية الأوراسية	EurAsEC	مفوضية السلامة الطرقية	CSR	اتحاد المغرب العربي	AMU
اتحاد الغرف المصرية	FEDCOC	مؤتمر تنسيق النقل	CTC	معهد تدريب معتمد	ATI
جمعية اتحاد النقل البري في شرق أفريقيا وجنوبها	FESARTA	مجلس نقل البضائع	CTM	الاتحاد العربي	AU
الاتحاد الدولي للسيارات	FIA	مجلس نقل الركاب	CTP	الاتحاد العربي للنقل البري	AULT
الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن	FIATA	أداة الجمارك لإدخال عمليات النقل الطرقى الدولي - النظام العالمي للاستعلام عن المعلومات	CUTE-Wise	دول البريك (البرازيل وروسيا والهند والصين)	BRIC
مجموعة الخبراء بشأن نقل البضائع الخطرة	GEMD	الإدارة العامة للتنقل والنقل	DG MOVE	منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود	BSEC
مجموعة الخبراء بشأن النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية	GETIL	الشبكة المهنية الأوروبية للسائقين ومحاضري النقل الطرقى	DRIVEN	مرصد أوقات الانتظار على الحدود	BWTO
نظام الملاحة العالمي باستخدام الأقمار الصناعية	GNSS	الاتحاد الأوراسي والفضاء الاقتصادي المشترك	EAU	مفوضية الشؤون الجمركية	CAD
مجموعة وزراء النقل لبلدان غرب المتوسط	GTMO 5+5	المفوضية الأوروبية	EC	مفوضية الشؤون الاقتصادية	CAE
منظمة الديمقراطية والتنمية الاقتصادية لدول جورجيا وأوكرانيا وأذربيجان ومولدوفا (منظمة «غوام»)	GUAM	النظام الإلكتروني الخاص ببيانات الشحن	e-CMR	مفوضية الشؤون القانونية	CAJ
مجموعة رفيعة المستوى	HLG	المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل	ECMT	برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى	CAREC
اتحاد النقل الجوي الدولي	IATA	منظمة التعاون الاقتصادي	ECO	مفوضية الشؤون الاجتماعية	CAS
المركز الإسلامي لتنمية التجارة	ICDT	المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة	ECOSOC	المجلس الأوروبي للصناعات الكيميائية	CEFIC
البنك الإسلامي للتنمية	IDB	هيئة المراقبة الأوروبية على الطرق	ECR	مركز دراسات النقل لغرب البحر الابيض المتوسط	CETMO
منظمة العمل الدولية	ILO	الجماعة الاقتصادية للمنطقة الأوروبية الآسيوية	EEC	اتحاد جمعيات الناقلين والشاحنين التابع لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى	CFCFA
المنظمة البحرية الدولية	IMO	رابطة التجارة الحرة الأوروبية	EFTA	رابطة الدول المستقلة	CIS
اتحاد الطرق الدولي	IRF	إدارة معلومات الطاقة (أم أنها اتحاد وسائط النقل المتعددة الأوروبي)	EIA	مفوضية الشؤون التقنية	CIT
الاتحاد الدولي للنقل الطرقى	IRU	نظام الوحدات الأوروبي	EMS	لجنة الارتباط مع أوراسيا	CLEA
المنتدى الدولي للنقل	ITF	مشغلي نقل الركاب الأوروبيين	EPTO	الاتحاد الأوروبي للنقل والشحن والخدمات اللوجستية والجمركية	CLECAT
		اتحاد الطرق الأوروبية	ERF		

الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية	USAID	شبكة النقل العابرة لأوروبا	TEN	نظام تقنية المعلومات	ITS
ضريبة القيمة المضافة	VAT	النقل الطرقي الدولي	TIR	مبادرة النقل الطرقي في أمريكا اللاتينية	LARTI
البنك الدولي	WB	التصاريح الإلكترونية المسبقة لنقل البضائع دولياً	TIR-EPD	جامعة الدول العربية	LAS
منظمة الجمارك العالمية	WCO	شبكة شرطة المرور الأوروبية	TISPOL	دراسة حول تسبب الشاحنات بالحوادث في منطقة جامعة الدول العربية	LASTAC
منظمة الصحة العالمية	WHO	برنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا	TRACECA	منطقة ذات انبعاثات منخفضة	LEZ
منظمة التجارة العالمية	WTO	الاتحاد الأفريقي للنقل والخدمات اللوجستية	UATL	الدول النامية غير الساحلية	LLDC
		الاتحاد من أجل المتوسط	UfM	مفهوم الوحدات	MC
		الاتحاد العالمي لجمعيات وكلاء السفر	UFTAA	الأهداف التنموية للألفية	MDG
		الاتحاد الدولي للسكك الحديدية	UIC	عضو في البرلمان الأوروبي	MEP
		الاتحاد الدولي للسائقين المحترفين	UICR	مبادرة نموذج الطريق السريع	MHI
		الاتحاد الدولي للشركات المشتركة للنقل بالسكك الحديدية والطرق	UIRR	مذكرة تفاهم	MoU
		الرابطة الدولية للمواصلات العامة	UITP	المبادرة اليوراسيوية الجديدة للنقل البري	NELTI
		الأمم المتحدة	UN	منظمة الدول الأمريكية	OAS
		مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية	UNCTAD	منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية	OECD
		برنامج الأمم المتحدة الإنمائي	UNDP	منظمة الأمن والتعاون في أوروبا	OSCE
		لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا	UNECA	الشراكة بين القطاعين العام والخاص	PPP
		لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا	UNECE	اللجنة الإقليمية للمجموعة الاقتصادية الأوراسية	RCEAE
		لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي	UNECLAC	نظام مناولة يسهل عمليات التحميل والتنزيل	RO-RO
		برنامج الأمم المتحدة للبيئة	UNEP	نظام النقل الطرقي الدولي الآمن دون تأخير	RTS
		لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ	UNESCAP	منظمة شانغهاي للتعاون	SCO
		لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا	UNESCWA	محور التعاون للنقل في جنوب شرق أوروبا	SEETAC
		دائرة الأمم المتحدة لمكافحة الألغام	UNMAS	المؤسسات الصغيرة والمتوسطة	SME
		مكتب الممثل السامي لدى الأمم المتحدة لشؤون أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية	UN-OHRLS	المهارات والتدريب وقطاع النقل الطرقي	STARTS
		منظمة السياحة العالمية في الأمم المتحدة	UNWTO	سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائق	TA
				المساعدة التقنية	TA



**International Road Transport Union
Headquarters**

3, rue de Varembeé
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to Eurasia**

Office 417, entr. 6
12, Krasnopresnenskaya nab.
Moscow 123610
Russia

Tel: +7-495-258 17 59
Fax: +7-495-258 17 60
E-mail: moscow@iru.org
Web: www.iru-eapd.org

**IRU Regional Committee for Africa
Secretariat**

3, rue de Varembeé
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to the European Union**

32-34, avenue de Tervueren
Bte 17
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to the Middle East and Region**

Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11
Beşiktaş 34349 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-215 60 00
Fax: +90-212-215 60 10
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to the United Nations**

5 Columbus Circle
1790 Broadway, 8th floor
New York, NY 10019
USA

Tel: +1-212-600 21 07
Fax: +1-212-600 21 52
E-mail: nyc@iru.org
Web: www.iru.org