

Это IRU - 2013

На службе прогресса с 1948 г.



Международный Союз
Автомобильного
Транспорта

ЕДИНСТВО
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ВО ИМЯ
ЛУЧШЕГО
БУДУЩЕГО

Содержание

3 Вступительное слово Президента		42 Академия IRU – за профессиональное мастерство		78 Содействие прогрессу в странах Шелкового пути	
4 IRU с одного взгляда		48 Мобильность на уровне людей и обществ		84 Интервью: Соединяя Европу и Азию	
12 Это - IRU в 2013 году		52 Повышение безопасности дорожного движения		86 Разминирование дорог в Афганистане	
26 Стимулирование развития экономики		58 Интервью: На Ближнем Востоке и за его пределами!		88 Обеспечение безопасности перевозок	
32 Интервью: Повышение уровня экологичности и обеспечение рабочими местами в ЕС		60 Стимулирование торговли и туризма		92 Законодательство и правоприменительная практика	
34 Сокращение воздействия отрасли на окружающую среду		69 Интервью: Африка никогда не будет прежней		96 Использование стимулов во имя лучшего будущего	
38 Вторая конференция IRU - ЕС по автомобильному транспорту		73 Система МДП		98 Заключение Генерального секретаря IRU	



Как использовать QR-коды (коды быстрого ответа) в данном отчете для просмотра мультимедиа-контента

1. найти
2. сканировать *
3. Подключиться / войти в систему

* Вы должны сначала загрузить приложение для чтения QR-кода, совместимое с вашим смартфоном



Вступительное слово Президента

Продолжение глобального экономического кризиса и политической нестабильности в мире порождает множество невиданных и даже невообразимых ранее проблем, которые встали перед правительствами и бизнесом. Но, вместе с тем, они создают и множество новых возможностей для тех автомобильных перевозчиков, которые обладают духом предпринимательства и могут воспользоваться ими, и для IRU, который с гордостью представляет интересы автотранспортной отрасли!

И в самом деле, благодаря растущему доверию к IRU и его 65-летнему испытанному и проверенному времени багажу знаний и опыту работы в области упрощения и обеспечения надежности торговли, туризма и международных перевозок в автомобильном сообщении, на него обращают свой взор новые регионы мира и глобальные партнеры в надежде найти практические и эффективные глобальные решения, которые позволят добиться экономического роста!

Новые плодотворные партнерства с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не

Новые регионы мира и глобальные партнеры обращают свой взгляд на IRU для того, чтобы найти практические и эффективные глобальные решения для увеличения экономического роста.

имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВП ООН-НРС), наряду с укреплением партнерства с Всемирной таможенной организацией (ВТамО) и созданием постоянного представительства IRU при Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке – все это указывает на то, что IRU играет глобальную роль в деле обеспечения эффективных и реальных экономических решений на глобальном уровне для всех регионов.

Этот растущий спрос на опыт и знания IRU, которыми он готов поделиться с каждым регионом мира, несет в себе положительный заряд не только для IRU, как организации, и экономики стран, которые в итоге будут ими пользоваться, – он оказывает исключительно благотворное воздействие и на отрасль автомобильного транспорта, которая неизменно будет являться движущей силой развития торговли и туризма во всех регионах, которые обращаются за помощью к IRU.

Несмотря на постоянно меняющиеся политические и экономические условия, отрасль автомобильного транспорта готова, как никогда ранее, принять этот вызов и сыграть свою роль в продвижении прогресса, процветания и, в конечном итоге, мира во всем мире и для всех людей. Однако без хорошо согласованных усилий добиться этого нельзя.

К тому же, для того чтобы отрасль автомобильного транспорта действительно смогла остаться движущей силой перемен, правительства должны действовать в духе истинного государственно-частного партнерства!

Экономическая, политическая и социальная нестабильность будет нормой до тех пор, пока все те, кто принимает политические решения, не введут в действие такую политику, которая будет продвигать и еще больше облегчать работу этого экономического инструмента – автомобильного транспорта, который лучше всего подходит для того, чтобы играть роль движущей силы экономического развития, социальной справедливости и защиты окружающей среды!

И хотя ставки высоки, все же никакие вызовы не страшны, если наши партнеры из государственного или частного сектора присоединятся к нам в своем стремлении полностью воплотить в жизнь наш лозунг «Единство действий во имя лучшего будущего».

Глобальная экономика и политическая нестабильность в мире создают новые многочисленные возможности для автоперевозчиков, обладающих духом предпринимательства.

Для того, чтобы отрасль автомобильного транспорта могла оставаться движущей силой перемен, правительства должны действовать в духе истинного государственно-частного партнерства.



Януш Лацны
Президент IRU

1 IRU с

ОДНОГО ВЗГЛЯДА

Автомобильный транспорт: соединяя людей, развивая экономики

Автомобильный транспорт – это становой хребет сильной экономики и динамичного общества. Он дает возможность повысить качество жизни каждого человека, где бы он ни жил. Без него промышленно развитые и развивающиеся страны не смогли бы обеспечить экономический рост, социальное

развитие и процветание. Автомобильный транспорт сегодня стал эффективнее, чище, безопаснее и тише, чем когда бы то ни было. В отличие от других видов транспорта он обеспечивает уникальную гибкость в перевозках «от двери до двери».

Любая санкция против автомобильного транспорта оборачивается еще большей санкцией против экономики в целом.



IRU: основные события в 2012 году



Узнайте больше о деятельности IRU на сайте: www.iru.org

Основные события IRU 2012-2013 гг.

Повестка дня IRU в 2012 году



Брюссель, Бельгия
29 февраля 2012 года
 2-я Конференция IRU-EU по автомобильным перевозкам: «Эффективные решения по повышению экологических показателей автомобильного транспорта»



Нью-Йорк, США
4 апреля 2012 года
 Генеральный секретарь ООН: «Помощь IRU способствовала повышению безопасности на дорогах Афганистана»

Яунде, Камерун
12 апреля 2012 года
 IRU встречается с министром транспорта Камеруна



Яунде, Камерун
12 апреля 2012 года
 Упрощение и обеспечение надежности международных автомобильных перевозок в Африке



Женева, Швейцария
26 апреля 2012 года
 IRU и ВТамО сотрудничают в вопросах обеспечения надежности и упрощения автомобильных перевозок



Женева, Швейцария
27 апреля 2012 года:
 IRU и ОАГ заключает партнерское соглашение по упрощению торговли и автомобильных перевозок в Америке

Ашхабад, Туркменистан
16 мая 2012 года
 Международная конференция «Перспективы развития транспорта и транзита в Центральной Азии и Каспийском регионе»



Стамбул, Турция
26 июня 2012 года
 ПРООН и ОЧЭС называют упрощение автомобильных перевозок одним из стратегических приоритетов

Брюссель, Бельгия
30 июня 2012 года
 IRU и ВТамО подписывают МоВ в целях дальнейшего укрепления сотрудничества



Герат, Афганистан
24 февраля 2012 года
 Первая пробная доставка с применением книжки МДП между Афганистаном и Ираном



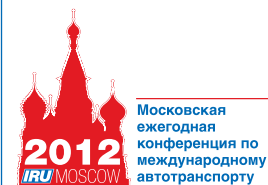
Женева, Швейцария
24 февраля 2012 года
 9-й симпозиум юристов IRU по вопросу о повышении ответственности автотранспортных операторов



Нью-Йорк, США
4 апреля 2012 года
 IRU и КВП ООН-НРС принимают решение укрепить свое сотрудничество



Нью-Йорк, США
4 апреля 2012 года
 IRU и ООН за укрепление сотрудничества



Москва, Россия
12 апреля 2012 года
 8-я Международная конференция IRU подчеркивает роль автотранспорта в наращивании регионального экономического потенциала Евразии

Касабланка, Марокко
5 мая 2012 года
 IRU, министры транспорта, международные организации и финансовые учреждения объединяют свои усилия в целях развития Африки



София, Болгария
29 мая 2012 года
 Президент IRU встречается с Президентом, Премьер-министром, министром транспорта и руководителем Национального таможенного управления Болгарии



Стамбул, Турция
29 июня 2012 года
 Государства-члены ОЭС подтверждают свои обязательства упрощать торговлю и международные перевозки автомобильным транспортом с помощью ключевых конвенций и соглашений ООН



Женева, Швейцария
9 июля 2012 года
 IRU подписывает МоВ с министром общественных работ и транспорта Албании



Отметьте в своем календаре на 2013 год

Брюссель, Бельгия
февраль 2013 года
 Группа высокого уровня ЕС «Разумный ход», действующая в рамках государственно-частного партнерства: обзор результатов



Брюссель, Бельгия
5 марта 2013 года
 Весенний коктейль IRU

Москва, Россия
апрель 2013 года
 9-я Международная конференция по автомобильному транспорту



Брюссель, Бельгия
мая 2013 года
 Результаты работы и рекомендации Группы высокого уровня ЕС «Разумный ход», действующей в рамках государственно-частного партнерства: открытое рабочее совещание



Амман, Иордания
12-13 июня 2013 года
 7-я Евро-азиатская конференция по автомобильному транспорту: «Автомобильный транспорт – движущая сила региональной и межконтинентальной торговли»



Брюссель, Бельгия
12 июля 2012 года
 Группа ЕС высокого уровня «Разумный ход», действующая в рамках государственно-частного партнерства, приступает к работе



Ялта, Украина

11 сентября, 2012 года
13-я Международная конференция по автомобильному транспорту IRU-АСМАП Украины



Душанбе, Таджикистан

17 сентября 2012 года
IRU встречается с Президентом Таджикистана

Александрия, Египет

5-6 ноября 2012 года
4-й семинар IRU-ЛАГ-АУЛТ «Обеспечение баланса между надежностью логистической цепочки и упрощением автомобильных перевозок в арабском мире»



Женева, Швейцария

9 ноября 2012 года
Заместитель Генерального секретаря ООН заявляет, что автомобильный транспорт является «линией жизни» для развивающихся стран, не имеющих выхода к морям



Дакар, Сенегал

15 ноября 2012 года
IRU проводит международный семинар «Инструменты ООН в области упрощения торговли и автомобильных перевозок»

Бишкек, Киргизия

20 сентября 2012 года
IRU встречается с Премьер-министром Кыргызстана



Женева, Швейцария

8 ноября 2012 года
Международный транспортный форум информирует членов IRU о многосторонней системе разрешений ЕКМТ



Кёльн, Германия

10 ноября 2012 года
5-й Международный транспортный форум IRU по такси : «Такси – в любое время! В любое место!»



Измир, Турция

28 ноября 2012 года
Международная конференция «Перспективы развития торговли и международных автотранспортных перевозок в Черноморском регионе, Центральной Азии и на Ближнем Востоке»



Душанбе, Таджикистан

17-19 сентября 2013 года
Совместная международная конференция по странам Центральной Азии, не имеющим выхода к морю

Ялта, Украина

сентябрь 2013 года
14-я Международная конференция по автомобильному транспорту IRU-АСМАП Украины

Брюссель, Бельгия

сентябрь 2013 года
3-я конференция по автомобильному транспорту IRU/ЕС



Кортрейк, Бельгия

18 октября 2013 года
8-й Европейский форум по автобусным перевозкам и награждение по линии проекта «Разумный ход»

Александрия, Египет

ноябрь 2013 года
5-й семинар IRU-ЛАГ-АУЛТ

Более подробную информацию о событиях см. на сайте: www.iru.org/events

Грузовой автомобильный транспорт – средство связи между предприятиями

Тяжелые грузовые транспортные средства перевозят:

более

90%

грузов в стоимостном выражении

свыше

80%

грузов по объему в наземном сообщении

85%

грузовых перевозок в тоннах на расстояние свыше

150км

или менее

а составляют они лишь

1%

от всех транспортных средств на дорогах

Возможно, что ранее вы никогда об этом не задумывались, однако каждое изделие, где бы оно не производилось и использовалось, перевозится куда-то на грузовике.

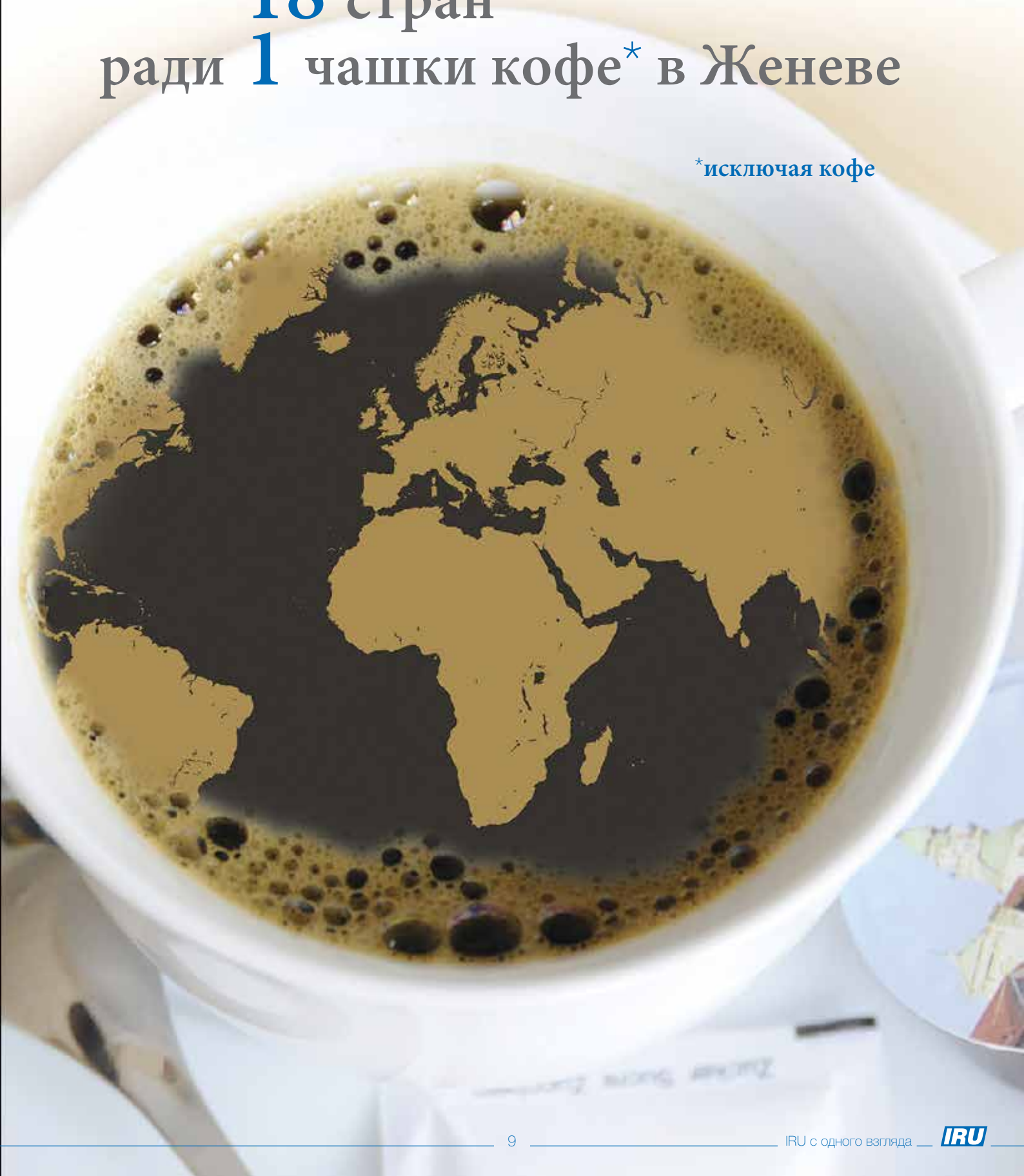
Взгляните мельком вокруг вашего дома или места работы. Эти и многие другие изделия, которые вы видите вокруг себя, были доставлены грузовиками, которые обеспечивают уникальную гибкость, связывая между собой заводы и различные виды транспорта в логистической цепочке и доставляя грузы в ваш местный магазин или к порогу вашего дома.

Где бы ни возникала нужда, автомобильный транспорт тут как тут. Он – источник жизненной силы всех стран, связывающий каждое предприятие в каждом регионе с каждым крупнейшим мировым рынком.

**Грузовики –
единственное
транспортное
средство,
позволяющее
связать между
собой каждое
предприятие
«от двери до
двери» с каждым
крупнейшим
мировым рынком.**

29 компаний
18 стран
ради 1 чашки кофе* в Женеве

*исключая кофе



Пассажирский автомобильный транспорт – средство обеспечения устойчивой мобильности для всех

На городские и междугородные автобусы приходится

55%

перевозок общественным транспортом в Европе

45%

пассажирских перевозок в Турции

751 миллион

пассажирских рейсов ежегодно в США

25 000

человек, перевозимых в час по каждому маршруту в Гуанчжоу

Автомобильный транспорт обеспечивает безопасную, эффективную и устойчивую мобильность для всех. Каковы бы ни были ваши предпочтения, городские и междугородные автобусы и такси – единственное средство доставить людей туда, куда им нужно, оставив за собой максимально слабый «углеродный след».

Городские и междугородные автобусы: Разумный ход!

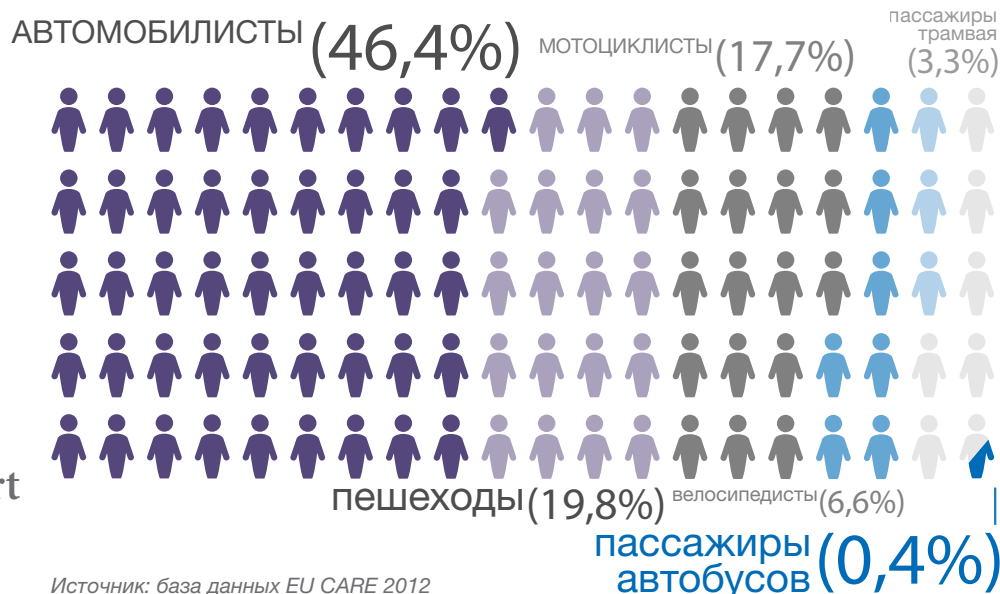
Городские и междугородные автобусы – это современный вид транспорта, который обеспечивает безопасные, экологически чистые, доступные по цене и удобные транспортные услуги всем, в том числе малоимущим, инвалидам и людям, проживающим в отдаленных районах.

Они ежегодно связывают сотни миллионов людей с работой, школой, больницей и бизнесом. Городские и междугородные автобусы – ключевой элемент устойчивой мобильности людей и неотъемлемая часть системы общественного транспорта.

Независимо от конечного пункта назначения, куда вы можете добраться местным, региональным, национальным или международным рейсом, они вас доставят туда, куда вам надо. Городские и междугородные автобусы прекрасно дополняют другие виды транспорта, доставляя пассажиров или туристов на железнодорожные вокзалы или аэропорты.

Городские и междугородные автобусы – единственное средство, которое ежедневно связывает сотни миллионов людей с их работой, учебным заведением, больницей и бизнесом.

Жертвы ДТП в ЕС по видам транспорта



Автобусы - это самый безопасный вид транспорта

Источник: база данных EU CARE 2012



Такси, в любое время, в любое место они могут обеспечить МОБИЛЬНОСТЬ каждого

Такси работают по индивидуальному заказу, производя перевозки людей «от двери до двери», и представляют собой высококачественный, комфортабельный и удобный вариант мобильности.

Для многих людей, в особенности для инвалидов или тех, кто не в состоянии водить или пользоваться обычным общественным транспортом, такси и частные машины, которые можно взять напрокат, представляют собой предпочтительное средство обеспечения мобильности.

Такси являются неотъемлемой частью цепочки общественного транспорта в городских и сельских районах. Благодаря своей беспрецедентной гибкости, которая может поспорить с частным автомобилем, такси дополняют другие виды общественного транспорта, поскольку они доступны круглые сутки семь дней в неделю.

4 из 10
семей в Европе не имеют
собственного автомобиля

1/2
всех рейсов в
аэропорты и из них

50%
пожилых людей в Европе
не имеют автомобиля или
не умеют водить

Только
1%
от всех дорожно-
транспортных происшествий

одно такси
перевозит за день не
менее 20 пассажиров

2 Это - IRU в 2013 году

8

стран-учредителей

170

членов в

74

странах

КТО МЫ

Международный союз автомобильного транспорта (IRU), учрежденный 23 марта 1948 года в Женеве, является **глашатаем отрасли автомобильного транспорта во всем мире.**

Мы представляем операторов автобусных, таксомоторных и грузовых перевозок – начиная с тех, кто владеет большим парком автотранспортных средств, и заканчивая отдельными операторами-собственниками, и отстаиваем интересы представителей отрасли автомобильного транспорта в органах государственной власти, частных организациях и средствах массовой информации во всех уголках мира.



Члены IRU

Мы являемся глобальной сетью, которая объединяет национальные ассоциации-члены. В ее состав входят:

Действительные члены

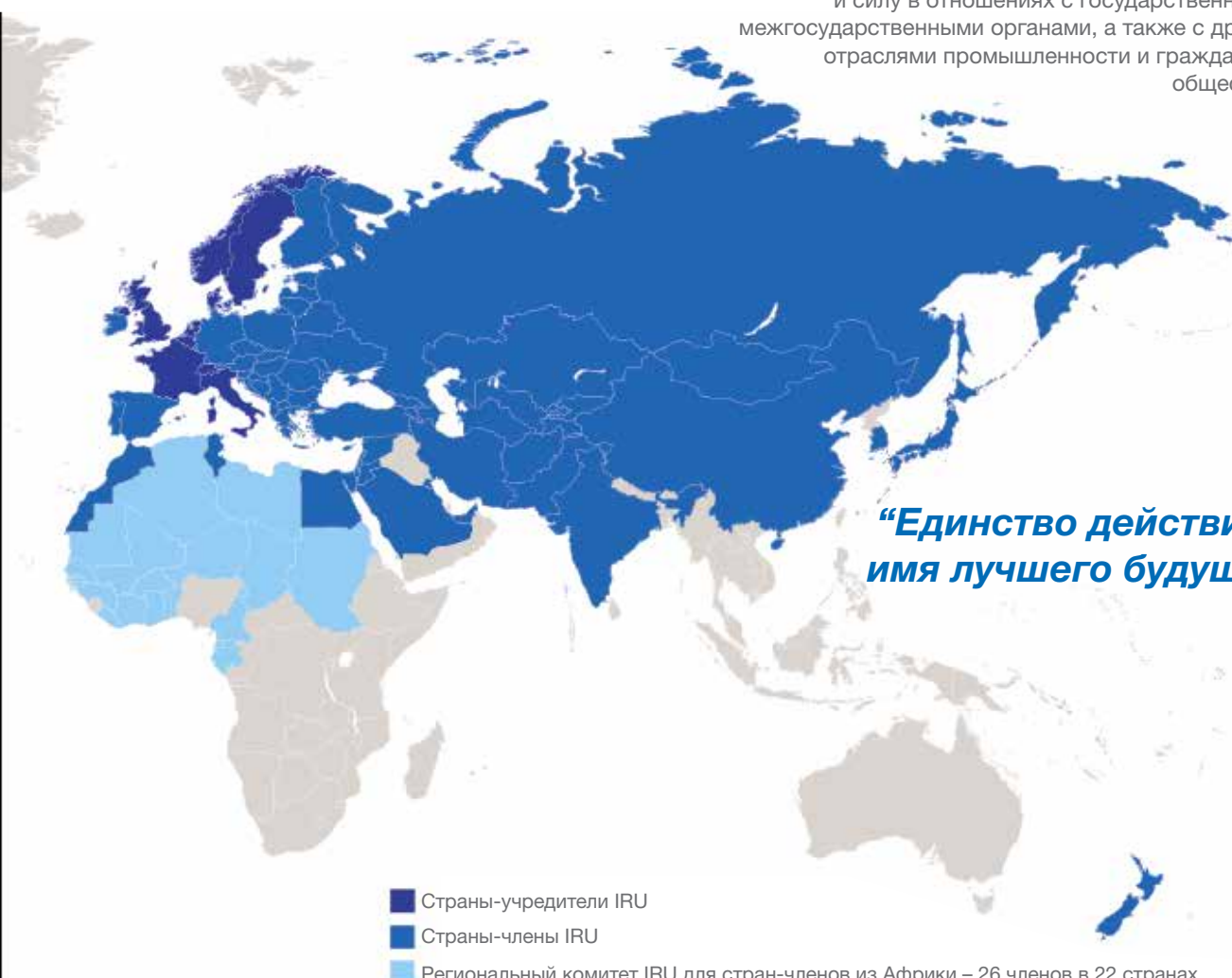
Самые представительные национальные автотранспортные ассоциации.

Ассоциированные члены

Отрасли, тесно связанные с автомобильным транспортом, в том числе заводы-изготовители транспортных средств, топлива, шин и информационных систем.

Члены IRU используют свои экспертные знания, опыт и политический вес для поддержки глобальной сети IRU и дают нам возможность на основе нашей демократической структуры осуществлять свою деятельность на международном, региональном, национальном и даже на местном уровне.

Многообразие и в то же время сплоченность членов IRU придает отрасли авторитет, надежность и силу в отношениях с государственными и межгосударственными органами, а также с другими отраслями промышленности и гражданским обществом.



“Единство действий во имя лучшего будущего”





Единство действий во
имя лучшего будущего

IRU

с 1948 г.

www.iru.org

Миссия IRU

Совместно со своими членами мы осуществляем деятельность, направленную на обеспечение гармоничного развития автотранспортной отрасли во всем мире и достижение следующих целей:

Устойчивое развитие - означает достижение правильного баланса между экономическим развитием, социальной справедливостью и защитой окружающей среды. В случае автотранспортной области, достижение этой цели предполагает решение проблемы удовлетворения спроса на рынке минимально возможной ценой, то есть с минимальными экономическими, социальными и экологическими издержками.

Упрощение: имеет целью расширение масштабов национальной и международной торговли и туризма путем устранения административных, финансовых и физических барьеров, которые препятствуют автомобильным перевозкам, а, следовательно, и экономическому развитию.

IRU является заинтересованной стороной **Глобального договора ООН**, крупнейшей в мире глобальной инициативы по утверждению ответственной гражданской позиции корпораций, чьи Десять универсальных принципов области прав человека, трудовых отношений, охраны окружающей среды и борьбы с коррупцией полностью соответствуют нашим приоритетам относительно содействия развитию автомобильного транспорта и обеспечения устойчивого развития.



МЫ ПОДДЕРЖИВАЕМ

Деятельность IRU

IRU осуществляет свою деятельность по целому ряду направлений и играет ключевую роль в:





Организации-партнеры

С 1949 года IRU имеет консультативный статус при ЭКОСОС.

IRU также поддерживает тесные рабочие отношения со следующими организациями:

Глобальные партнеры

ООН, ЮНКТАД, ПРООН, ЮНЕП, ЮНМАС, КВП
ООН-НРС, ЮНВТО, МОТ, ИМО, МТФ, ВТамО
ВОЗ, ВТО

Региональные партнеры

АС, АУЛТ, ОЧЭС, ЦАРЭС, КТС СНГ, ОЭС, ЕЭК,
учреждения ЕС, ЕврАзЭС, ГУАМ, ОАГ, ОБСЕ,
ШОС, ТРАСЕКА, ЭКА ООН, ЕЭК ООН, ЭКЛАК
ООН, ЭСКАТО ООН, ЭСКЗА

Международные финансовые институты

АБР, АфБР, ИБР, Всемирный банк

Торговые ассоциации в транспортной отрасли

ЕАПАП, ЕСХП, КЛЕКАТ, ЕАСТ, ЕИА, ЕПТО, ЕРФ,
ЕРТИКО, ЕТАГ, ЕФТ, ЕТОА, Фонд ФИА, ФИАТА,
ИАТА, МАФ, ЮФТАА, МСЖД, МСВА, МСККП,
МСОТ и другие



Структура IRU

Структурная схема IRU

IRU – демократическая организация, политику которой определяют ее члены.





Генеральная ассамблея

Членами наделенной высшими полномочиями Генеральной ассамблеи IRU являются все действительные и ассоциированные члены IRU, которые встречаются дважды в год для того, чтобы определить политические и практические цели IRU, а также обсудить, утвердить и довести до сведения позиции IRU по всем вопросам, связанным с транспортной политикой.

Президиум

Президиум IRU является исполнительным органом Генеральной ассамблеи IRU и отвечает за руководство работой организации в соответствии с Уставом и Регламентом IRU. Он исполняет все решения, принятые Генеральной ассамблеей, а также помогает ей в достижении целей IRU в области транспортной политики.



Президиум IRU. Слева направо (стоят): Раду Динеску (UNTRR, Румыния), Георгий Петров (АЕВТРИ, Болгария), Леонид Костюченко (АСМАП, Украина), Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Владимир Флоря (АІТА, Молдова), Тойво Кулдкепп (ЕРАА, Эстония), Кристиан Лабро (ВWVL, Германия)
Слева направо (сидят): Юрий Сухин (АСМАП, Российская Федерация), Ив Манарт вице-президент IRU (FBAA, Бельгия), Януш Лацны, Президент IRU (ZMPD, Польша), Пере Падроза, вице-президент IRU (ASTIC, Испания), Иззет Салах (UND, Турция)

Определение транспортной политики IRU

Совет IRU по грузовым перевозкам (СТМ)

В СТМ входят все действительные члены IRU, представляющие профессиональные компании, которые производят перевозки грузов автомобильным транспортом по найму и за вознаграждение или на самостоятельной основе.

В круг обязанностей Совета входит определение целей транспортной политики IRU в области грузовых перевозок, обсуждение, принятие и доведение до сведения заинтересованных сторон позиции IRU по всем вопросам, связанным с перевозкой грузов на международном уровне.

В соответствии с Уставом он проводит два раза в год свои совещания и раз в два года выбирает свой руководящий орган. Фактически, президент СТМ является одним из двух вице-президентов IRU. Кроме того, члены совета выдвигают кандидатуры для избрания в Президиум IRU.



Кахрамон Сидикназаров, вице-президент СТМ (AIRCUZ, Узбекистан)
Пере Падроза, Президент СТМ (ASTIC, Испания)
Питер Калам, вице-президент СТМ (RHA, Соединенное Королевство)

Совет IRU по пассажирским перевозкам (СТР)

В СТР входят все действительные члены IRU, представляющие специализированные компании по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, в том числе таксомоторные парки и компании по прокату машин с водителем.

В круг обязанностей Совета входит определение целей транспортной политики IRU в области пассажирских перевозок, обсуждение, утверждение и доведение до сведения заинтересованных сторон позиции IRU по всем вопросам, связанным с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом на международном уровне.

В соответствии с Уставом он проводит раз в два года выборы своего руководящего органа. Фактически, президент СТМ является одним из двух вице-президентов IRU. Кроме того, члены совета выдвигают кандидатуры для избрания в Президиум IRU.



Эрик Риттер, вице-президент СТР (FNTV, Франция)
Ив Маннартс, вице-президент СТР (FBAA, Бельгия)
Хюберт Андела, вице-президент СТР («КНВ-Такси», Нидерланды)

Комитет по связи с ЕС в области грузового транспорта (CLTM)

CLTM является форумом для ассоциаций-членов, расположенных в 27 странах-членах ЕС, на котором рассматриваются вопросы связанные с транспортной политикой и обеспечением обоснованной и согласованной законодательной базы на уровне ЕС.



президент CLTM Александер Саккерс (TLN, Нидерланды)
вице-президент CLTM Флоранс Бертело (FNTR, Франция)
вице-президент CLTM Петер Троппер (AISÖ, Австрия)

Комитет по связи со странами Евразии (КС ЕА)

КС ЕА занимается вопросами региональной автотранспортной политики и проблемами отрасли, а также рассматривает вопросы международной автотранспортной политики и практики в целях согласования и более полной интеграции автомобильных перевозок в пределах Евразийского континента.



Тофик Нуруллаев, вице-президент КС ЕА (ABADA, Азербайджан)
Кахрамон Сидикназаров, президент КС ЕА (AIRCUZ, Узбекистан)
Леонид Костюченко, вице-президент КС ЕА (АсМАП УА, Украина)

Региональные комитеты

Региональный комитет по делам ЕврАзЭС (РК ЕврАзЭС)

РК ЕврАзЭС собирает воедино ассоциации-члены IRU из ЕврАзЭС и стран, имеющих статус наблюдателя, представителей деловых кругов и должностных лиц государств-членов ЕврАзЭС в целях обсуждения приоритетных вопросов в области торговли и транспорта в регионе и работы в рамках подлинного государственно-частного партнерства.

Региональный комитет IRU для Африки (РКИА)

РКИА объединяет в своем составе 26 автотранспортных ассоциаций из 22 африканских стран с общей целью продвигать и облегчать межафриканскую торговлю и автомобильные перевозки для налаживания более эффективных связей между африканскими странами и обеспечения им доступа к глобальной экономике в целях содействия, в конечном итоге, экономическому росту, социальной стабильности и процветанию на всем континенте.



Международные комиссии и рабочие группы

Международные комиссии и рабочие группы объединяют в своем составе представителей ассоциаций-членов IRU, обладающих специальными знаниями, которые необходимы для разработки рекомендаций по основным направлениям политики транспортными советами IRU и Генеральной ассамблее, и выполняют функцию консультативного, информационного и исследовательского ресурса.

Президенты Международных комиссий



по таможенным вопросам (CAD)

Микаела Хавелкова,
CESMAD Bohemia,
Чешская Республика)



по экономическим вопросам (CAE)

Кжиштоф Матушевски,
ZMPD, Польша



по правовым вопросам (CAJ)

Изабель Бон-Гарсен,
AFTRI, Франция



по социальным вопросам (CAS)

Жорж Косс,
FNTR, Франция



по техническим вопросам (CIT)

Мартен Йохансон,
SÅ, Швеция



по услугам для перевозчиков (CSE)

Войтех Хромир,
CESMAD Bohemia,
Чешская Республика



по безопасности дорожного движения (CSR)

Роб Аарс,
TLN, Нидерланды

Президенты рабочих групп



по перевозкам опасных грузов (GEMD)

Пол Вотерс,
FEVETRA, Бельгия



по комбинированным перевозкам и логистике (GETIL)

Антоанета Иванова,
AEBTRI, Болгария



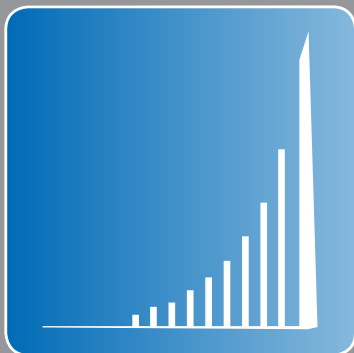
по таксомоторным перевозкам и прокату автомобилей с водителем (TA)

Хюберт Андела,
КНВ-Такси, Нидерланды

Генеральный секретариат IRU

Штаб-квартира Генерального секретариата IRU находится в Женеве (Швейцария). Ее привилегированное местоположение облегчает взаимодействие с многочисленными глобальными межправительственными органами, которые оказывают влияние на международные перевозки автомобильным транспортом. Генеральный секретариат, в котором работают представители 35 стран, возглавляет Генеральный секретарь.

Штаб-квартира сотрудничает с **четырьмя постоянными представительствами и членами IRU** в целях координации работы по осуществлению рабочей программы и решению приоритетных задач организации на глобальном и региональном уровнях.



Женева, Швейцария
**Штаб-квартира
Генерального секретариата
IRU**

1948 г.



Брюссель, Бельгия
**Постоянное
представительство IRU
при ЕС**

1973 г.



Москва, Россия
**Постоянное
представительство IRU в
Евразии**

1998 г.



Стамбул, Турция
**Постоянное
представительство IRU в
регионе
Ближнего Востока**

2005 г.



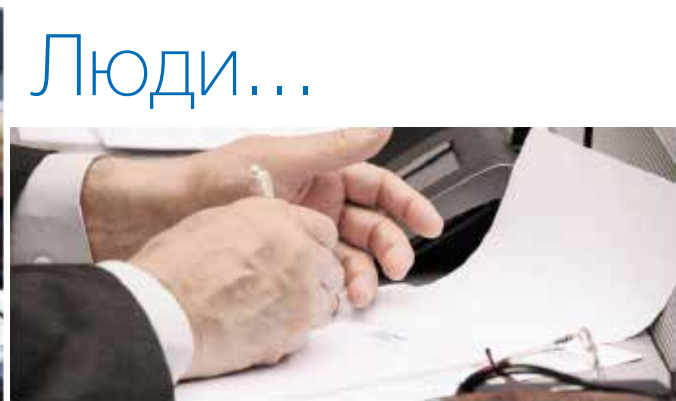
Женева, Швейцария
**Секретариат IRU в
Африке**

2012 г.



Нью-Йорк, США
**Постоянное
представительство IRU
при ООН**

2013 г.



Люди...





...преданные делу продвижения политики IRU



Единство действий во имя лучшего будущего

IRU

с 1948 г.



3 Стимулирование развития экономики

Тенденции в области автомобильного транспорта в 2012 году

Страны БРИК стремительно развиваются.
Страны ОЭСР/ЕС находятся на краю второй волны экономического спада.

Автомобильный транспорт и экономический рост идут бок о бок. Это – неоспоримый факт. Грузовые автомобили связывают между собой заводы, предприятия и потребителей. Городские и междугородные автобусы и такси связывают людей с работой, школой, больницами, торговыми центрами, ресторанами и еще многими другими объектами инфраструктуры.

Экономика процветает благодаря гибкости автомобильного транспорта, оказывающего уникальные услуги «от двери до двери».

Тем не менее, если судить по разработанным IRU индексам автомобильного транспорта, которые позволяют сопоставить рост

ВВП, объемы грузовых перевозок и число регистраций новых транспортных средств в 58 странах, то страны ОЭСР и ЕС ожидает вторая волна экономической рецессии, в то время как страны БРИК (Бразилия, Россия, Индия и Китай) находятся в состоянии стремительного экономического развития. В чем здесь дело?

Экономика стран БРИК стремительно развивается по одной простой причине. Они понимают, что ключ к экономическому росту находится в инновации и крупных капиталовложениях в средства производства, в том числе в малые и средние предприятия (СМП), например, в автотранспортные компании, которые обеспечивают более 85% рабочих мест.

В центре внимания

Новые прикладные программы IRU по ценам на топливо доступны в режиме онлайн

Мы обновили и улучшили веб-приложение IRU по ценам на топливо, которое поможет автомобильным перевозчикам более эффективно планировать свои маршруты и контролировать расходы. Оно также обеспечит специалистов, принимающих решения, и средства массовой

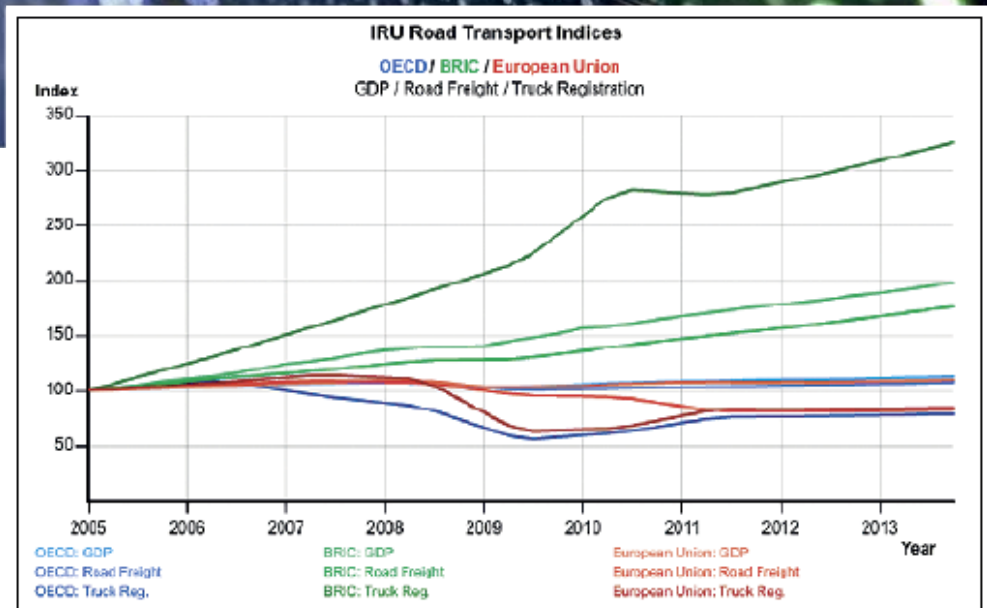
информации регулярно обновляемой и исчерпывающей информацией о ценах на топливо и масло.

Помимо информации о ценах на топливо по странам, эта новая прикладная программа также содержит данные за

прошлые периоды, что позволяет произвести динамическое сравнение цен на топливо в странах еврозоны и получить сравнительную информацию о ценах на топливо и колебаниях цены на сырую нефть с 2005 года.



Посмотрите последние
цены на топливо



Разработанные IRU индексы автомобильного транспорта свидетельствуют о том, что количество регистраций новых транспортных средств в ОЭСР и ЕС снизилось за последние семь лет на 23% и 16% соответственно. Вместе с тем, в странах БРИК количество регистраций новых грузовых транспортных средств за тот же период практически утроилось: со 141 683 до 409 067 единиц.

Подробные данные и методологию см. на сайте www.iru.org/indices

Если сравнить цифры за 2010 и 2011 годы, то можно увидеть, что страны БРИК превзошли страны ОЭСР в части роста объема перевозок (в тоннах) и продолжают сохранять такие же показатели и в 2012 году. Автотранспортные операторы БРИК перевезли на 7,7% больше грузов по сравнению с перевозчиками из ОЭСР и ЕС, которые увеличили объемы перевозок на 1,7% и 1,6% соответственно.

В 2102 году темпы роста транспортной работы в странах ОЭСР и ЕС снизились до 0,9% и 0,8% соответственно и, в конечном счете, стабилизировались в 3-м и 4-м кварталах. Число регистраций новых автотранспортных средств в первом квартале 2012 года в странах ОЭСР и ЕС увеличилось на 0,9% и 0,7% и затем стабилизировалось во второй половине 2012 года.

Однако еще не все потеряно. Страны ОЭСР и ЕС пока еще не настигла вторая волна экономической рецессии, но им нужно извлечь уроки из того, как страны БРИК справились с последствиями последнего кризиса в 2008 году, а сделать это можно, признав, что автомобильный транспорт является основным несубсидируемым средством производства, которое соединяет между собой все предприятия во всех регионах со всеми мировыми рынками. Именно по этой причине эту отрасль нужно поддерживать и всячески содействовать в ее работе, что в дальнейшем позволит избежать нового спада и восстановить устойчивое экономическое развитие в 2013 году.

Достижение целей Повестки дня ЕС в области экономического роста

Инвестиции в реальную экономику, малый и средний бизнес, автотранспорт и восстановление системы МДП в ЕС

Содействие экономическому росту в ЕС потребует от лиц, принимающих решения, инвестиций в реальную экономику, МСП, обеспечивающих более 85% рабочих мест в странах ЕС, и автомобильный транспорт.

Если окинуть взглядом прошлое – система МДП была важным средством, позволившим ускорить работу по восстановлению Европы, которое в значительной мере облегчило и укрепило международную торговлю, осуществляемую с помощью автомобильного транспорта. Тем не менее, с введением в действие обязательной системы «Т» в 1968 году система МДП на территории ЕС была запрещена.

Сегодня ЕС намерен пересмотреть свой Таможенный кодекс, и наступил самый благоприятный момент для восстановления системы МДП на территории ЕС.

Фактически, добавление одной единственной строки в Таможенный кодекс ЕС позволит

Восстановление системы МДП в ЕС – это беспроигрышное предложение для стимулирования экономического роста.

12 миллионам европейских грузовых автомобилей двигать вперед торговлю ЕС, используя все преимущества в области экономики и безопасности, предлагаемые системой МДП. Грузоотправители и автомобильные перевозчики будут иметь достаточно свободы, чтобы выбрать наилучшие варианты гарантий, которые в

большей степени отвечают потребностям их бизнеса. Это позволит 600 тысячам перевозчиков больше не зависеть от посредников, которые мешают им осваивать новые горизонты и развивать свой бизнес, и предоставит им средства для более быстрого внедрения передовой практики

и инвестирования в самые современные технологии.

Мы не выступаем за отмену системы «Т», но мы выступаем за право выбора. Восстановление системы МДП в ЕС – это беспроигрышное предложение для стимулирования экономического роста.

«Разумный ход» в интересах устойчивого развития ЕС

Мы приветствуем поддержку, оказанную Европейской комиссией, Европейским парламентом и другими учреждениями ЕС кампании «Разумный ход», начало которой было положено в 2009 году с целью удвоить использование общественного пассажирского автотранспорта. Кампания «Разумный ход» вносит важный вклад в работу ЕС по достижению ее амбициозных экологических целей и решение новых приоритетных задач по обеспечению экономического роста без привлечения крупных государственных субсидий путем сокращения выбросов CO₂, как минимум на 50 миллионов тонн в год, резкого сокращения заторов в городах и создания четырех миллионов новых,

экологически чистых и стабильных рабочих мест.

Однако для эффективного обеспечения экономического роста ЕС и «озеленения» мобильной цепочки необходимо предпринять конкретные действия. Сейчас наступил тот момент, когда ЕС, Европейский парламент, государства-члены и муниципалитеты должны изменить свое мышление, ликвидировать тяжелое бремя налогов на городские и междугородные автобусные перевозки, обеспечить равные условия конкуренции для городских и междугородных автобусов и, например, европейского бюджетного воздушного транспорта, который является

самым экологически вредным с точки зрения выбросов CO₂.

Фактически компании ЕС, занимающиеся пассажирскими перевозками в автобусном сообщении, являются СМП, облагаемыми высокими акцизными сборами на топливо, НДС на транспортные услуги, а также налогами у себя на родине, в то время как прибыльные межнациональные воздушно-транспортные компании не только субсидируются на каждом уровне правительственного аппарата, но и полностью освобождены от НДС и акцизных сборов.

Если поставить автобусы в центр разработки транспортной политики, то это создаст необходимые условия и стимулы для дальнейшей поддержки сдвига в поведении людей с точки зрения мобильности.

Европа может достичь амбициозных целей своей Стратегии развития на период до 2020 года по созданию рабочих мест, инновации, социальной интеграции и решению задач в области климата и энергетики самой низкой ценой для своих налогоплательщиков. Однако для этого необходимо поставить автобусы в самый центр разработки транспортной политики и проводить в жизнь четкую политику и ставить четкие коммерческие цели, которые позволят кампании «Разумный ход» удвоить использование автобусов. Это создаст необходимые условия и стимулы для дальнейшей поддержки сдвига в поведении людей с точки зрения мобильности.





Стратегия роста Европа 2020: ЕС необходимо устранить барьеры на пути развития автомобильного транспорта

Генеральная ассамблея IRU приняла резолюцию по Стратегии развития Европы на период до 2020 года, призвав ЕС и его государства-члены незамедлительно устранить существующие сегодня помехи и барьеры в автотранспортном секторе и признать жизненно важную роль автомобильного транспорта в деле содействия экономическому развитию.

Резолюция IRU, в частности, призывает:

- положить конец индексации и введению новых налогов, сборов и пошлин на автомобильный транспорт и осуществлять целевое выделение средств на поддержание инвестиций на реализацию инициатив в области автомобильного транспорта и инфраструктуры;
- адаптировать нормативно-правовую базу в целях обеспечения отдачи от инвестиций в инновационные, эффективные, экологически чистые и безопасные технологии;
- создать равные законодательные условия в области налогов, акцизных сборов и НДС для различных видов транспорта;
- внести изменения в Таможенный кодекс ЕС с тем, чтобы восстановить систему МДП в ЕС;
- положить конец дискриминации в пользу

Коммерческий автотранспорт сыграет основную роль в создании разумной, устойчивой и всеобъемлющей экономики, если будут устранены ограничительные барьеры на пути его развития.

отдельных видов транспорта и нарушениям условий конкуренции;

- обеспечить автомобильным перевозчикам доступ к инвестиционным фондам;
- разрешить использование стандартной модульной концепции с целью повешения эффективности и потенциала всей транспортной системы ЕС;
- увязывать все меры по дальнейшей либерализации в отрасли автомобильных перевозок с мерами по согласованию;

- продвигать политику ЕС, имеющую целью удвоить в течение следующих десяти лет масштабы использования городских и междугородных автобусов;
- отменить высокие и несправедливые пошлины, взимаемые с автомобильного транспорта, и создать равные условия конкуренции с другими пассажирскими видами транспортами.

Стратегия развития Европы на период до 2020 года направлена на создание сильной, устойчивой и инклюзивной экономики. Коммерческие виды транспорта играют решающую роль в воплощении каждого из этих взаимодополняющих принципов. Их реализация способствует упрощению и дальнейшему развитию, а также устранению ограничительных барьеров.

Развитие регионального экономического потенциала Евразии

Международная конференция IRU уделяет особое внимание роли автомобильного транспорта в развитии экономического потенциала Евразии

На 8-й Международной конференции IRU по автомобильному транспорту, организованной в Москве совместно с Координационным Транспортным совещанием СНГ и Консультативно-экспертным советом Таможенного союза, особое внимание уделялось «роли автомобильного транспорта в региональной экономической интеграции» в свете создания Евразийского Союза (ЕАС) и единого экономического пространства.

Конференция подчеркнула необходимость согласования норм и правил в автотранспортной отрасли на территории ЕАС и упрощения международных автомобильных перевозок в рамках региональных экономических союзов. На конференции также был затронут вопрос, касающийся важности совершенствования правовых стандартов, регламентирующих международные грузовые перевозки автомобильным транспортом, в



**Московская
ежегодная
конференция по
международному
автотранспорту**

целях упрощения торговли и экономической интеграции в Евразийском регионе. Это позволит отрасли автомобильного транспорта выполнить свою конструктивную роль в деле содействия всестороннему укреплению экономического потенциала Евразии и поможет правительствам достичь своих приоритетных целей на национальном уровне, как отрасль это делала на протяжении последних 20 лет в интересах экономической интеграции СНГ.

В центре внимания

Японская отрасль грузоперевозок на переднем фронте усилий по ликвидации последствий цунами

Обращаясь к Транспортному совету IRU по грузовым перевозкам, Генеральный секретарь Японской ассоциации грузового транспорта—члена IRU (JTA) г-н Суджи Фукумото рассказал о жизненно важной роли, которую сыграл грузовой транспорт в ликвидации последствий землетрясения и цунами, обрушившегося на Японию 11 марта 2011 года. Японские грузовые перевозчики

немедленно приняли меры, организовав транспортный штаб по чрезвычайным ситуациям уже через несколько часов после землетрясения.

С марта по май 2011 года JTA и 47 местных ассоциаций грузового автотранспорта мобилизовали:

- более 10 тысяч грузовых автомобилей для перевозки
- 19 миллионов продовольственных пайков



- 4,6 миллиона бутылок с водой
- 460 тысяч шерстяных одеял
- а также лекарств и других необходимых продуктов,
- для 2 032 центров в затронутых районах.

JTA получила официальную благодарность от японского правительства за ее вклад в ликвидацию последствий в условиях сложившейся чрезвычайной ситуации.

Повышение уровня экологичности и обеспечение рабочими местами в ЕС

Микаэль Нилсен, Постоянный представитель IRU при Европейском союзе, об автотранспортных решениях в целях экономического развития, дальнейшего повышения экологичности и эффективности отрасли.

Каковы сегодня основные проблемы автотранспортной отрасли в ЕС?

В настоящее время экономическая ситуация остается сложной, поэтому вполне естественно, что развитие отрасли и обеспечение рабочими местами являются приоритетными задачами. Сегодня мы работаем с европейскими учреждениями и заинтересованными сторонами в отрасли для того, чтобы найти решение этих проблем, в том числе проблемы восстановления системы МДП на территории ЕС. Это позволит стимулировать экономическое развитие, благодаря сокращению расходов и бюрократической волокиты, и создать условия для открытой и свободной конкуренции. Мы также проводим работу по увеличению вдвое масштабов использования автобусов в рамках нашей кампании «Разумный ход» и по линии Группы высокого уровня «Разумный ход», в состав которой входят представители всех учреждений ЕС. Если бы люди в два раза больше использовали автобусы, это позволило бы дать существенный импульс развитию экономики и создать 4 миллиона новых рабочих мест!

Вы говорили о восстановлении системы МДП. Каковы последние результаты работы над новым Таможенным кодексом ЕС?

Европейские учреждения находятся в процессе внесения поправок в Таможенный кодекс, поэтому мы видим в этом отличную возможность для того, чтобы снова ввести систему МДП в ЕС. Все, что для этого нужно, – дополнительная строка в новом Таможенном кодексе, которая будет стимулировать торговлю и экономический рост в Европе, а также повысит безопасность транспорта. Это изменение позволит восстановить условия свободной и

открытой конкуренции, в рамках которой перевозчики будут пользоваться системой транзитных гарантий. Нет ничего удивительного в том, что все большее и большее число членов Европейского парламента и государств-членов ЕС оказывают свою поддержку и активно сотрудничают с нами в целях внесения столь необходимых изменений, которые принесут пользу всем вокруг.

Говоря об изменениях, следует заметить, что в этом году произошло много событий, связанных с повышением экологической чистоты и топливной экономичности автомобильного транспорта. Что делает отрасль для решения этих проблем?

Мы все выступаем за повышение экологической чистоты и топливной экономичности автомобильного транспорта и считаем, что это – прекрасные методы содействия его развитию. Для этого у нас есть все возможности: использование более длинных грузовых составов в целях улучшения аэродинамики, отмена излишних ограничений и мелких штрафов, налагаемых на более тяжелые междугородные автобусы с дополнительными осями, и системы стимулирования, которые позволяют автомобильным перевозчикам инвестировать в транспортные средства с более низким расходом топлива. И это лишь несколько примеров. Эти инициативы позволят повысить эффективность и экологические показатели и в то же время снизить расходы отрасли, что, в свою очередь, позволит инвестировать в еще более экологически чистые и эффективные решения.



Было много обсуждений Европейской модульной системы. Есть ли в этом плане что-либо новое?

Внедрение EMC благотворно скажется на нашей отрасли, главным образом на комбинированных перевозках. В 2012 году была опубликована полная правовая интерпретация существующего законодательства ЕС по EMC. Результаты ее анализа четко свидетельствуют о допустимости трансграничного использования EMC между двумя государствами, которые применяют эту систему на своей территории. Тем не менее, весь потенциал EMC в случае мультимодальных перевозок можно будет реализовать только в том случае, если ЕС примет меры по гармонизации транспортных модулей и обеспечит удобный доступ и современное оборудование в интермодальных транспортных центрах. Именно по этой причине мы совместно организовали дискуссию в Европейском парламенте с целью продвижения решения этого вопроса. Мы хотели привлечь к этой дискуссии и представителей других видов транспорта, с тем, чтобы плодами повышения эффективности и экологической чистоты автотранспорта могли воспользоваться все.

Что еще предпринимает IRU в целях содействия развитию отрасли?

Брюссельский офис, вместе с Академией IRU постоянно отрабатывает новые методы профессиональной подготовки и проекты, которые позволяют повысить эффективность работы, улучшить технику вождения с целью экономии топлива и более высокие профессиональные стандарты путем мобилизации финансовых средств в Европе и реализации под нашим руководством таких программ, как «ЭКО-эффект», «ДРИВН», «СТАРТС», «Мобинет», «Компасс-4Д», «Таксистартс» и «Смартфьюжн».

Безопасность наземного транспорта – также один из приоритетных вопросов, стоящих на повестке дня. Что вы думаете об этом в свете повышения уровня организованной преступности на дорогах, связанной с грузовыми перевозками?

Преступность, связанная с грузовыми перевозками, хищением топлива и разбойными нападениями на водителей, является серьезной проблемой на дорогах Европы. Наши члены ежедневно сообщают о новых случаях нападений и хищений. Как это ни поразительно, но потери



отрасли от преступности составляют около 7 миллиардов евро в год! И эта сумма не включает издержки, связанные с человеческими страданиями. По этой причине мы создали систему «TRANSPark» с целью обеспечить перевозчикам и водителям доступ к обновляемой информации о том, где можно найти безопасные автостоянки. Мы тесно сотрудничаем с ЕС, который готовит законодательные инициативы, обязывающие компетентные органы регулярно собирать и направлять нам информацию о местоположении, уровне безопасности и комфорта стоянок на трансъевропейской дорожной сети. Мы также добились успеха, став членами Группы экспертов по безопасности автомобильного транспорта, и тесно работаем с правоприменительными органами в рамках соглашения о сотрудничестве, которое мы подписали с ECR и ТИСПОЛ поэтому решение этой проблемы является для нас первоочередной.

Что Вы ожидаете от 2013 года?

Отличный вопрос! Я многого жду, с чего бы начать? Прежде всего, в 2013 году развитие останется приоритетной задачей, многие законодательные проекты ЕС будут нуждаться в сильной поддержке IRU, как лидера нашей отрасли, что позволит раскрыть весь потенциал новых возможностей. Группа высокого уровня «Разумный ход» IRU-ЕС представит свой

окончательный доклад и рекомендации в целях увеличения в два раза масштабов использования автобусов. Я с нетерпением жду результатов этой работы.

Что касается рынка автомобильных грузоперевозок, то мы будем и впредь настаивать на приостановке дальнейшей либерализации правил каботажных перевозок без параллельной гармонизации социальных условий. Мы будем выступать за коллективную ответственность для всех в транспортной цепочке и последовательное применение правил, касающихся доступа к профессии для всех тех, кто работает в автотранспортной области, четко определив сферу компетенции каждого. Мне хотелось бы видеть больше конструктивных политических решений, которые позволили бы облегчить бремя, лежащее на МСП и обеспечить больше инвестиций в инновацию и инициативы ЕС. Мы продолжим поддерживать профессиональную подготовку, чтобы привлекать новых сотрудников в нашу отрасль и повышать уровень профессиональных стандартов по линии Академии IRU.

Автомобильный транспорт был на протяжении длительного времени движущей силой роста, занятости и торговли, и мы продолжим эту работу с целью обеспечения реализации Повестки дня ЕС в области экономического развития. ■

4 Сокращение воздействия отрасли на окружающую среду

Повышение эффективности автомобильного транспорта за счет качества, а не количества

Как и любой другой вид человеческой деятельности, автомобильный транспорт загрязняет окружающую среду. Известно ли вам, что эквивалентная услуга автомобильным транспортом «от двери до двери», оставляет самый низкий углеродный след по сравнению с другими видами транспорта? Нашей задачей в качестве автотранспортной организации является еще большее снижение воздействия нашей отрасли на окружающую среду. Достижение этой цели предполагает необходимость проведения соответствующей политики и согласованных усилий всех заинтересованных сторон.

Представляя заинтересованные стороны бизнеса и отрасли на Региональном подготовительном заседании Конференции ООН по устойчивому развитию («РИО+20»), IRU подчеркнул, что в соответствии со стратегией IRU три «и» по достижению устойчивого развития путем обеспечения инновации, использования стимулов и инфраструктуры, автотранспортная отрасль уже внесла свой вклад в эту работу, и в будущем будет прилагать еще большие усилия в этом направлении в целях удовлетворения рыночного спроса за счет как можно более низких экономических, социальных и экологических издержек не столько за счет увеличения количества транспортных средств, сколько за счет повышения их эффективности.

Знали ли вы, что кроме услуг, оказываемых «от двери до двери», автомобильный транспорт уникален еще и тем, что оставляет самый низкий углеродный след из всех видов транспорта?





Инновация, использование стимулов, инфраструктура

В 2012 году мы вновь подтвердили наше обязательство по сокращению выбросов CO₂ на 30% к 2030 году, как это подчеркнуто в резолюции IRU «30 к 30». Резолюцией предусматривается достижение этой цели посредством инвестирования в новые двигатели и передовые автомобилестроительные технологии, что позволит сократить расход топлива и, соответственно, выбросы CO₂ более чем на 10%, за счет реализации на практике инновационных логистических концепций, например ИТС и оптимизации веса и габаритов тяжелых коммерческих автотранспортных средств, что равным образом позволит сократить расход топлива и, как следствие, выбросы CO₂ более чем на 10%, а также путем повышения

профессиональной квалификации водителей на курсах Академии IRU, что также позволит сократить расход топлива и соответственно выбросы CO₂ более чем на 10%.

При поддержке Европейской комиссии мы сейчас осуществляем проект «ЭКО-эффект», который предусматривает развитие программ «Обучение инструкторов» по повышению осведомленности в области защиты окружающей среды, разработанных Академией IRU, а также технических курсов по повышению профессиональных навыков вождения в качестве практических мер по эффективному сокращению расхода топлива автомобильными перевозчиками и, соответственно, выбросов углерода.

Введение в эксплуатацию малолитражных транспортных средств и обеспечение равных условий конкуренции для всех видов транспорта

Мы готовы поддержать новые меры Европейской комиссии по снижению шума при условии, что эти инвестиции в малолитражные транспортные средства позволят операторам коммерческих транспортных средств сократить расходы благодаря повышению производительности труда, например путем осуществления доставки грузов в ночное время или в выходные дни.

Таким образом, мы призываем европейские учреждения распространить меры по снижению шума на все виды транспорта и принять другие меры, которые позволят операторам коммерческого транспорта повысить гибкость и эффективность предоставляемых услуг и одновременно гарантировать эффективную амортизацию их нынешних инвестиций.

Фактически шумность автомобильного транспорта можно сократить лишь при условии использования комплексного подхода. При этом следует принять во внимание целый ряд вопросов, например, обеспечение инвестиционных гарантий и систему стимулирования перевозчиков, создание соответствующей инфраструктуры, такой как малолитражные дорожные покрытия и шумоотражающие барьеры, которые позволяют оптимизировать параметры малолитражного транспорта, а также учесть другие компоненты транспортных средств, например, шины, и не ограничиваться только сертификацией типа двигателя.

Модульная концепция: в интересах более эффективных и экологических интермодальных перевозок

Стандартная модульная концепция (МК), также известная как Европейская модульная система (ЕМС), является ключевым элементом повышения экологических показателей автомобильного грузового транспорта и дальнейшего развития мультимодальных перевозок.

МК представляет собой оптимальное транспортное решение, позволяющее изменять комбинацию контейнеров или модулей. Более длинные составы транспортных средств используются везде, где это возможно (например, при перевозке на дальние расстояния), а более короткие составы - там, где это необходимо (например, при доставке в черте города). Адаптируя предложение транспортных услуг к уровню спроса на перевозки и инфраструктуру, и в то же время, перевоза больший объем груза меньшим количеством транспортных средств, МК вносит значительный вклад в повышение эффективности автотранспортной отрасли и потребления энергии, а также в повышение экологических показателей.

Благодаря стандартным грузовым модулям МК также позволяет упростить интермодальные транспортные операции, так как замена съемных кузовов и контейнеров при перемещении груза с одного вида транспорта на другой производится легко. Это в значительной степени повышает эксплуатационную совместимость различных видов транспорта, и может привести к созданию еще более эффективной единой системы мультимодальных перевозок.

В ходе неофициальных обсуждений, проведенных членом Европейского парламента от бельгийской либеральной партии Филиппом де Бакером, ключевые лидеры отрасли сообщили

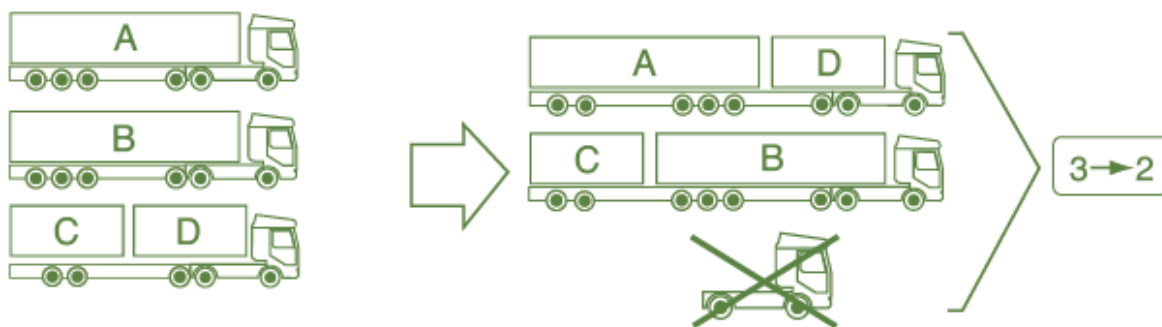
Использование более длинных составов, где это возможно, и более коротких, когда это необходимо: это необходимо: бесприоритетное решение для всей логистической цепочки.

о первых результатах практического опыта использования МК и испытаний, проведенных при поддержке правительств в Нидерландах и Дании, где данная система интермодальных перевозок на основе МК успешно работает уже на протяжении нескольких лет. Они подтвердили сокращение выбросов углерода до 30%, снижение расхода топлива и сокращение общих издержек для всей транспортной цепочки. Испытания в Германии показывают аналогичные результаты.

В этой связи мы обратились к Европейской комиссии с просьбой согласовать и стандартизировать транспортные средства МК и грузовые модули, а также обеспечить правовую ясность в вопросе трансграничного использования модульной концепции между двумя или более государствами-членами ЕС, которые выразили взаимное согласие. Впоследствии вице-президентом ЕК Сиимом Калласом было опубликовано толкование соответствующей директивы, которое явно свидетельствует о правовой возможности трансграничного использования ЕМС между двумя государствами-членами ЕС, которые выразили взаимное согласие.

Мы также создали Группу экспертов IRU по интермодальным перевозкам и логистике (GETIL), которая будет уделять особое внимание более широкому использованию экологически чистых логистических цепочек и транспортных решений. Фактически, интермодальный транспорт может играть все более и более важную роль в современной системе логистики благодаря использованию различных видов транспорта с учетом их соответствующих преимуществ.

Модульная концепция : Перевозить больше меньшим числом транспортных единиц



**Автомобильный транспорт:
обеспечивая
экономический рост**

*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

5

2-ая Конференция IRU-ЕС по автомобильному транспорту



400
делегатов

36
стран

Определение эффективных и более экологичных решений для автотранспортной отрасли в целях содействия экономическому развитию Европы

В феврале 2012 года совместно с Европейской комиссией и при Президентстве Дании в ЕС мы провели вторую Конференцию IRU-ЕС по автомобильному транспорту, на которой обсуждался вопрос: «Эффективные решения в целях повышения экологической чистоты автомобильного транспорта».



Смотрите основные моменты конференции

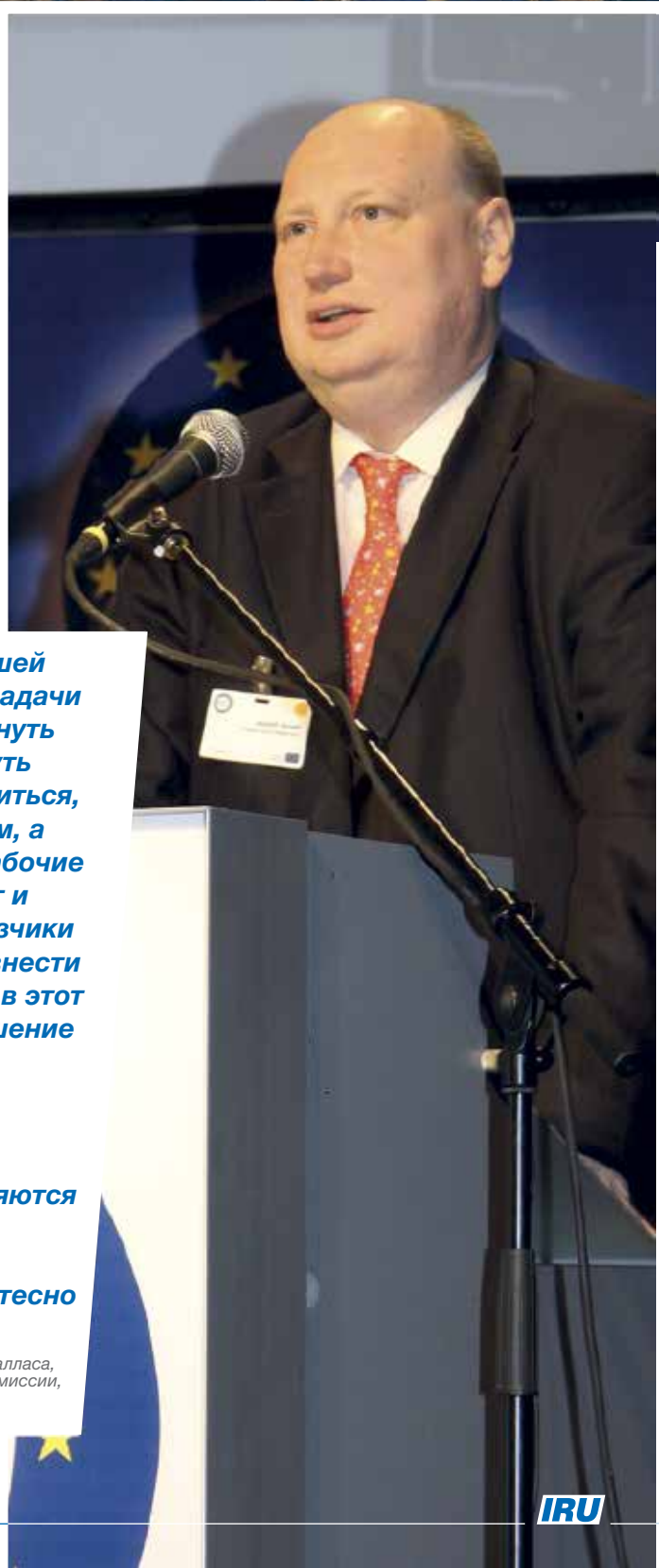




Вице-президент Европейской комиссии Сиим Каллас подчеркнул: «Эта Конференция наглядно демонстрирует, что повышение экологической чистоты автомобильного транспорта и содействие экономическому развитию не являются двумя несовместимыми задачами. Как раз наоборот, во время наших обсуждений мы определили ряд вариантов, которые позволят повысить эффективность этой отрасли и поддержать экономический рост. Они включают дальнейшую интеграцию внутреннего рынка, борьбу с заторами, содействие процессу инновации и обеспечение качественной инфраструктуры – четыре области, в которых Комиссия была и останется весьма активной. Усиленный акцент на работе пассажирского автомобильного транспорта также будет содействовать экономическому обмену. И наконец, это мероприятие показало, что Комиссия и лица, определяющие политику, могут полагаться на конструктивное сотрудничество с этой отраслью в достижении поставленных целей, и я искренне рассчитываю на дальнейшее тесное сотрудничество с IRU в будущем».

«В качестве нашей приоритетной задачи мы должны вернуть экономику на путь развития и убедиться, что мы не теряем, а приумножаем рабочие места. Транспорт и грузовые перевозчики могут и должны внести серьезный вклад в этот процесс ... Повышение экономической и экологической эффективности автомобильного транспорта не являются несовместимыми задачами. Как раз наоборот, они идут тесно рука об руку».

Хенрик Холлей от лица Сиима Калласа, вице-президента Европейской комиссии, ответственного за транспорт





В работе Конференции приняла участие весьма разнообразная группа выступающих, в том числе высокопоставленные представители учреждений ЕС, такие как: Вице-президент ЕС Сиим Каллас, ответственный за транспорт, глава кабинета Хенрик Холлолей, Генеральный директор ГД по мобильности и транспорту Маттиас Руете, а также Президент Совета ЕС по транспорту и Министр транспорта Дании Хенрик Дам Кристенсен.

Во время дискуссий особое внимание уделялось основным проблемам, с которыми сталкивается автотранспортная отрасль и прежде всего тому, как можно было бы еще более эффективно снизить ее воздействие на окружающую среду путем согласованных действий на политическом и отраслевом уровне и в то же время не мешать автомобильному транспорту содействовать реализации Повестки дня ЕС в области экономического развития.

Эти дискуссии позволили выявить общий подход, конкретные решения и возможности дальнейшего повышения экологической чистоты автомобильного транспорта. Участники Конференции пришли к общему выводу о том, что автомобильный транспорт может внести свой вклад в дело содействия быстрому и устойчивому экономическому развитию в Европе, подчеркнув необходимость укрепления сотрудничества для достижения этой цели, в частности, путем более широкого использования инструментов и мер по упрощению, а также технических инноваций.

Во время этой Конференции были сделаны первые шаги на пути достижения целей Повестки дня ЕС в области экономического развития и дальнейшего повышения экологической чистоты автомобильного транспорта, так как организаторы Конференции, докладчики и члены групп экспертов пришли к единому мнению о том, что в этой связи необходимо:

«Автомобильный транспорт – это гибкое и простое средство для перевозки грузов в Европе. Он помогает объединить европейские рынки и в будущем продолжит играть ключевую роль».

Хенрик Дам Кристенсен, Министр транспорта Дании и впоследствии Президент Совета ЕС по транспорту



Весенний коктейль IRU в 2012 году

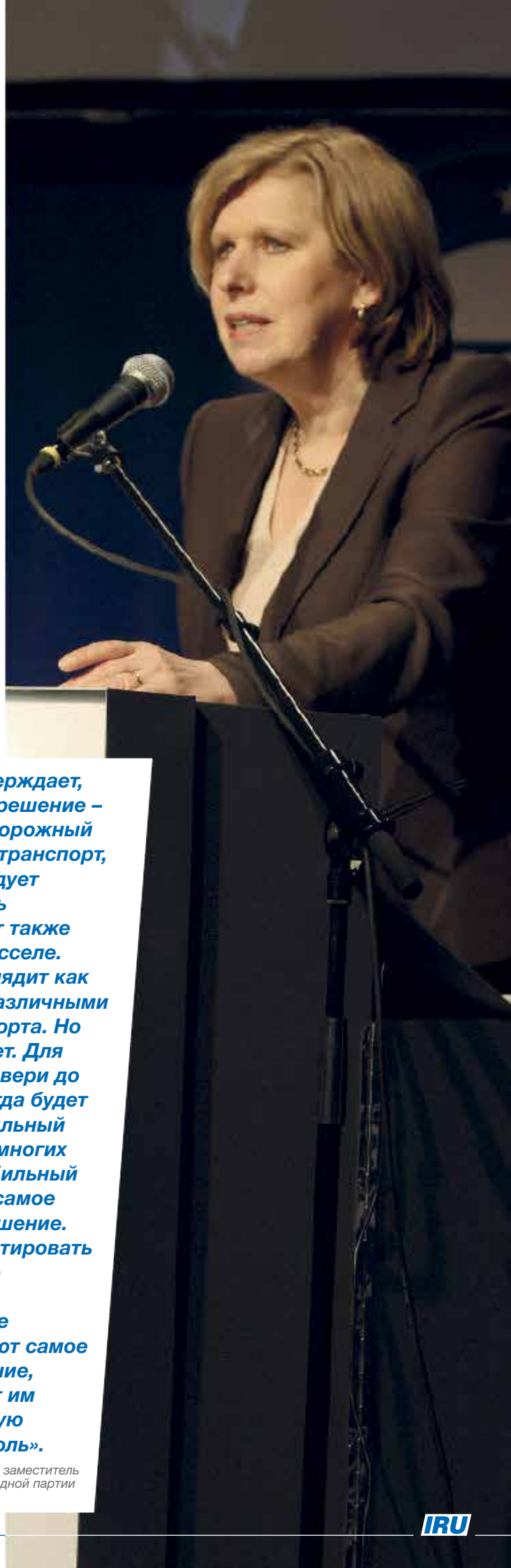
Традиционный весенний коктейль IRU был организован сразу же по завершении Конференции с целью создания динамичных и спонтанных условий для продолжения диалога и обсуждения решений, которые могли бы дать наибольший эффект скорее в плане повышения качества автотранспорта, нежели в плане увеличения его количества.

- уделить особое внимание внесению поправок в нормы и правила, регламентирующие вес и габариты, что позволит улучшить аэродинамические качества и безопасность транспортных средств и оборудования, а также содействовать налаживанию связей между различными видами транспорта;
- учредить стратегическую Государственно-частную группу высокого уровня, которая включала бы представителей всех соответствующих европейских учреждений и отрасли пассажирских перевозок в автомобильном сообщении в целях разработки в ближайшие 12 месяцев соответствующего плана действий, который позволит удвоить в последующие десять лет использование общественного пассажирского транспорта – городских и междугородных автобусов – в соответствии с программой IRU «Разумный ход».

Приветствуя укрепление государственно-частного партнерства между отраслью автомобильного транспорта, представленной IRU, и Европейским союзом на уровне государств-членов и учреждений ЕС, Президент IRU Януш Лацны призвал все директивные органы и соответствующие отрасли сотрудничать в деле оказания поддержки повестке дня ЕС в области экономического развития путем безотлагательного использования всех доступных инструментов упрощения в области торговли и автомобильных перевозок в ЕС, в частности посредством восстановления системы МДП в ЕС, а также осуществления решений, принятых на этой Конференции.

“Кое-кто утверждает, что искомое решение – это железнодорожный и воздушный транспорт, и что нам следует заблокировать автотранспорт также и здесь, в Брюсселе. Это часто выглядит как битва между различными видами транспорта. Но это не работает. Для перевозки «от двери до двери» нам всегда будет нужен автомобильный транспорт, и во многих случаях автомобильный транспорт – это самое эффективное решение. Нам нужно инвестировать в инновационную логистику. Автотранспортные компании занимают самое выгодное положение, которое позволяет им взять логистическую цепочку под контроль».

Корин Вортманн-Коол, член ЕП, заместитель председателя Европейской народной партии



6

Академия IRU – за профессиональное мастерство

Культура учиться, чтобы научиться

50

аккредитованных
учебных центров

36

стран

свыше

18 000

слушателей

10

учебных программ

Наша задача - создать то, что мы называем культурой «**учиться, чтобы научиться**» в рамках транспортного сектора. Посредством создания эффекта синергизма между всеми учебными направлениями – Академией IRU, системой подготовки по тематике МДП и внутренней системой подготовки IRU – мы помогаем специалистам в области транспорта оставаться на острие самого современного прогресса в нашей отрасли на всех уровнях. Наши клиенты, будь-то менеджеры автомобильного транспорта, водители, ассоциации-члены или таможенные органы, пользуются уникальным доступом к нашим интерактивным учебным материалам и эффективным средствам управления учебным процессом.

Сегодня профессиональная подготовка в области автомобильного транспорта в целях обеспечения безопасности, эффективности, экологической чистоты, соответствия и конкурентоспособности актуальна как никогда ранее.



Академия IRU: международное признание профессиональной подготовки

Наша Академия работает на глобальном уровне со своими партнерами и группами экспертов в целях создания соответствующей системы профессиональной подготовки в автотранспортной отрасли. Она пользуется международным признанием и поддержкой, которую ей оказывает Консультативный комитет высокого уровня IRU (ККА).

В его состав входят представители Всемирного банка, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Международного транспортного форума (МТФ), Европейской комиссии (ЕК) и Европейской федерации работников транспорта (ЕФРТ).

Все программы Академии IRU были разработаны под руководством ККА международно признанными экспертами и направлены на развитие навыков и знаний специалистов в области автомобильного транспорта для развития их способности решать все ключевые задачи автотранспортных операций. Наши программы постоянно обновляются. В них включаются самые современные виды практики, и обеспечивается их соответствие действующим международным, региональным и национальным транспортным правилам.

Комитет Академии по аккредитации (КАА)

Консультативный комитет Академии IRU (ККА)





Рост спроса на профессиональное обучение во всем мире

Новые аккредитации Академии IRU

В 2012 году Академия IRU предоставила аккредитацию 14 учебным центрам, расположенным в Беларуси, Египте, Иордании, Катаре, Косово, Македонии, Молдове, Польше, Турции, Узбекистане и Чешской Республике, по учебным программам на получение **СПК для менеджеров, СПК для водителей, по перевозке опасных грузов (ДОПОГ), по безопасной погрузке и надежному**

креплению груза, а также **по Эко-вождению и Эко-эффекту**. Эта аккредитация позволяет Аккредитованным учебным центрам Академии IRU (АУЦ) постоянно наращивать свой потенциал в области профессиональной подготовки в целях повышения безопасности дорожного движения и эффективности в работе.

Обучение по программе МДП: рационализация таможенных процедур на границах

Академия IRU в партнерстве с Всемирной таможенной организацией (ВТамО) обновила свой успешно действующий курс дистанционного обучения ВТамО-IRU по тематике МДП, который в настоящее время состоит из 14 динамичных и интерактивных модулей, охватывающих все основные аспекты системы МДП. Этот учебный курс, ориентированный на транспортные ассоциации, использующие систему МДП, и их членов - транспортных операторов, и таможенные органы, предусматривает высококачественную подготовку с целью обеспечения и бесперебойного функционирования системы МДП, и представлен на английском, арабском, испанском, русском и французском языках.

Для обмена знаниями о системе МДП и их унификации были также организованы практические семинары, которыми воспользовались 70 участников из более чем 30 стран, включая государства-члены СНГ. На семинарах изучались передовые виды практики, применяемые в повседневной работе с системой МДП, такие как выдача, возврат и контроль книжек, управление риском и рассмотрение претензий, в целях обеспечения бесперебойного и надежного осуществления операций в системе МДП.

Участники также изучали преимущества действующих онлайн-программ по МДП в плане эффективности и безопасности, которые были разработаны IRU, например такие, как SafeTIR, TIR-EPD, RTS, CUTE-Wise и TIR Cute^{web}.



Создание потенциала в интересах специалистов в области транспорта

Академия IRU сконцентрировала свою деятельность на Ближнем Востоке благодаря гранту Исламского банка развития (ИБР) на техническую помощь, выделенному Арабскому союзу наземного транспорта (АУЛТ), который предназначен, главным образом, для повышения безопасности и эффективности автомобильных перевозок, осуществляемых транспортными операторами, посредством развития системы профессиональной подготовки менеджеров автопарков и водителей, соответствующей международным стандартам.

В течение 2012 года Академия IRU готовила инструкторов из Катара по своей программе [на получение СПК для водителей](#), которая впоследствии была впервые успешно внедрена в Дохе, и организовывала национальные рабочие совещания и семинары в виде занятий по подготовке инструкторов в Египте, Иордании, Катаре, Саудовской Аравии и других странах Лиги арабских государств, а также Юго-Восточной Европы. Эти интерактивные занятия и рабочие совещания дают инструкторам необходимые средства, которые позволяют им обеспечить высококачественную подготовку профессиональных менеджеров и водителей посредством ознакомления их с методологиями изложением учебного материала и обмена передовым опытом в ходе групповых упражнений и мероприятий.

В целях обсуждения устойчивого развития автотранспортной отрасли в Египте, совместно с Арабской академией наук, технологии и морского транспорта (AASTMT) и Арабской ассоциацией наземного транспорта (AULT) был проведен международный семинар по укреплению потенциала автомобильного транспорта и профессиональному обучению в этой области, участники семинара согласились

с тем, что профессиональное обучение менеджеров отрасли является ключом в достижении эффективных и безопасных транспортных операций.

Отмечался также высокий спрос на [программу по ДОПОГ](#), которая позволяет готовить специалистов по безопасной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом. Учебный центр Катара «Мовасалат» и Королевский автомобильный клуб Иордании успешно провели на экспериментальной основе учебные курсы по программе ДОПОГ. Кроме того, более 60 основных заинтересованных сторон в области перевозки опасных грузов в Катаре приняли участие и в международном семинаре на тему «Развитие потенциала автомобильного транспорта и профессиональная подготовка», который был организован в сотрудничестве с «Мовасалат» и АУЛТ.

В результате тесного и эффективного сотрудничества с АУЦ СНГ в Беларуси, Казахстане, Молдове, России, Украине и Узбекистане была разработана [программа на получение международного СПК для водителей \(СНГ\)](#), которая в настоящее время успешно реализуется на практике в этом регионе.

В этом году большой популярностью пользовалась и [программа по безопасной погрузке и надежному креплению груза](#). Академия IRU организовала целый ряд семинаров по обмену знаниями, в которых приняли участие более 300 человек из Литвы, Дании, Юго-Восточной Европы и стран СНГ, таких как Украина и Узбекистан. Масштабное информационное мероприятие по [программе по тахографу](#) было проведено и для российского учебного центра АСМАП УКЦ.

На месте водителя

«ДРИВН»: подготовка высококвалифицированных водителей в Европе

В настоящее время существует срочная необходимость обеспечить достаточное предложение и избежать дефицита квалифицированных водителей. Задача проекта «ДРИВН» состоит в продвижении и предложении заинтересованным сторонам стандартной учебной программы по укреплению технических знаний, методологических подходов и преподавательских навыков инструкторов в целях обеспечения максимального успеха в области профессиональной подготовки водителей на получение СПК.

В Польше, Сербии, Франции и Соединенном Королевстве по линии проекта «ДРИВН»

Профессиональные водители являются «послами» уникального, осуществляемого «от двери до двери» сервиса, предоставляемого автотранспортной отрасли.

были организованы четыре семинара, в ходе которых более 250 участников обсуждали конкретные меры, которые позволили бы обеспечить наличие квалифицированных водителей в их странах.

Эти меры включают формирование позитивного отношения к профессии водителя, создание необходимой системы повышения профессиональной квалификации, акцент в работе на унификацию навыков и программ учебной подготовки, стремление к их полному взаимному признанию членами ЕС и передачу опыта в пределах ЕС, в частности, посредством обмена различными видами передовой практики, которые способствуют устойчивому развитию автомобильного транспорта.

СТАРТС: раскрепощение потенциала работников транспорта

Проект СТАРТС (навыки, обучение и автотранспортный сектор) имеет целью выявить основные проблемы и наиболее эффективные способы обеспечения высококачественной подготовки водителей коммерческих транспортных средств и немобильных работников транспорта.

Заключительное совещание по проекту СТАРТС подчеркнуло необходимость полного трансграничного признания квалификаций и учебных программ на основании Директивы ЕС по подготовке водителей, а также роли Академии IRU и АУЦ в достижении такого взаимного признания.

«ЭКО-эффект»: Учить лучше, водить лучше, работать лучше

Мы горды тем, что являемся партнером программы «ЭКО-эффект», которая пользуется поддержкой Европейской комиссии и имеет целью обучение профессиональных водителей более экологически эффективным методам вождения и снижения расхода топлива. Эта программа, осуществляемая в настоящее время в Польше, Румынии и Чешской Республике, дает вполне измеримые преимущества для всех тех, кто прослушал теоретические и практические курсы и занимается перевозкой грузов и другими грузовыми операциями.

Программа «ЭКО-эффект» помогает инструкторам проводить высококачественное обучение по экологическому стилю вождения, позволяет приобрести знания и опыт в этой области в целях их передачи транспортным операторам и содействует включению компонента экологического стиля вождения в систему квалификации и аттестации водителя.

Три информационные сессии этой программы были проведены в Польше, Румынии и Чешской Республике, в ходе которых обучение прошли 36 инструкторов и 128 водителей.

Более подробная информация о деятельности Академии IRU и учебных программах содержится на сайте www.iru.org/academy

РАЗВЕ НЕ СМЕШНО, ЧТО ЛЮДИ СЧИТАЮТ БУДТО

ежемесячные выплаты за автомобиль,
ежемесячные расходы по страховке автомобиля,
еженедельные поездки на бензозаправку,
долгие часы простаивания в пробках,
мойка машины раз в две недели,
ежегодная регистрация автомашины,

дорогой ремонт,
плата за парковку

и покупка других материалов и оснащения, таких как
жидкость для обмыва ветрового стекла,
зимние шины и ароматизаторы, –

это лучше, чем купить проездной билет
на месяц и спокойно сидеть каждое
утро в автобусе по дороге на работу,
расслабившись и с интересной книгой в руках?

СДЕЛАЙТЕ «РАЗУМНЫЙ ХОД»

www.busandcoach.travel

7 Мобильность на уровне людей и обществ

Каждый человек в любом уголке нашей планеты должен иметь возможность выбора транспортного средства, обеспечивающего устойчивую мобильность.

Для того чтобы переместиться из одного места в другое, существует множество вариантов. Но из всех этих вариантов самым безопасным, экологически чистым, эффективным и доступным является поездка на автобусе, а такси – в силу гибкости своих услуг – ни в чем не уступает частным автомобилям. Именно по этой причине мы проводим постоянную работу в целях укрепления транспортной политики таким образом, чтобы она гарантировала устойчивую мобильность каждому человеку в любом уголке нашей планеты и способствовала изменению стиля поведения людей.

Автомобильный транспорт: «Разумный ход» - обеспечение устойчивой мобильности для всех

«Разумный ход» – это долгосрочная информационно-разъяснительная кампания, имеющая целью поставить городские и междугородные автобусы в центр полемики в области транспортной политики, с тем чтобы удвоить их использование и обеспечить устойчивую мобильность для всех.

Вот уже более трех лет кампания «Разумный ход» предоставляет тем, кто разрабатывает политику и формирует общественное мнение, точные и надежные факты и цифры для информационного обоснования соответствующего законодательства и поощрения политики, которая поддерживает, продвигает и облегчает более широкое использование автобусных перевозок всеми гражданами на местном, национальном, региональном и глобальном уровнях – везде, где это возможно.



www.busandcoach.travel

 facebook.com/SmartMoveCampaign

 [@Smart_Move](https://twitter.com/Smart_Move)

 [SmartMoveCampaign](https://www.youtube.com/SmartMoveCampaign)

 [smart_move](https://www.smart_move.org)

Смотрите ролик кампании
«Разумный ход»





Группа высокого уровня «Разумный ход» за конкретные шаги на пути к переменам

Вместе с Европейской комиссией мы учредили Группу ЕС высокого уровня «Разумный ход» (ГВУ) для выработки конкретных решений с целью удвоить в ЕС число пользователей общественных видов пассажирского транспорта – городских и междугородных автобусов и такси в течение следующих 10 лет и внести тем самым свой вклад в реализацию Повестки дня ЕС в области экономического развития на период до 2020 года.

ГВУ насчитывает в своем составе 15 членов, в число которых входят представители Европейской комиссии, Европейского экономического и социального комитета и Комитета регионов ЕС, а также Европейского парламента и частного бизнеса, представитель ассоциаций пассажирского автотранспорта и другие заинтересованные стороны, представляющие интересы гражданского общества.

В своей работе ГВУ акцентирует внимание на развитии сети междугородных автобусных линий дальнего следования, группового автобусного туризма и городского и пригородного транспорта и анализирует каждый вопрос через призму юридических, финансовых и социальных последствий и последствий для клиентов, с особым акцентом на обеспечение безопасности и устойчивости и удовлетворение потребностей пользователей.

Результаты работы ГВУ будут опубликованы в течение 2013 года и будут включать политические и коммерческие рекомендации по удвоению числа пользователей общественных видов пассажирского транспорта – городских и междугородных автобусов и такси, онлайн-общедоступный план действий с рекомендуемыми сроками на период 2013/2015-2030 годов, подборку программных материалов и передовой опыт.

В центре внимания

Скопье сделал «разумный ход»

Лучший способ повести за собой – это подать пример. Мы с удовлетворением и восхищением отнеслись к весьма эффективной кампании «Разумный ход», которую провел мэр македонской столицы Скопье, продемонстрировавший

преимущества поездок на автобусе – безопасность, экологичность, удобство в пользовании, доступность и эффективность – с помощью визуально привлекательных рекламных щитов, установленных в основных зонах общего пользования.





Международные автобусные перевозки на дальние расстояния в Европе: настало время снова изобрести колесо

Транспортные органы переносят акцент в своей политике на более широкое применение системы экологически чистых и доступных пассажирских перевозок в междугородном автобусном сообщении. Мы отреагировали на этот рост спроса организацией первого в таком роде рабочего совещания ЕС на тему: «Автобусные перевозки в Европе на дальние расстояния: снова изобретем колесо».

Это рабочее совещание предоставило возможность членам Европейского парламента, министрам транспорта и менеджерам ведущих компаний обсудить будущее системы пассажирских перевозок в междугородном автобусном сообщении в Европе, в частности, на основе конкретных тематических исследований, проведенных в Испании, Норвегии, Италии и Германии.

*Смотрите видео-обращение
Тьерри Мариани, в то время
занимающего должность
Министра транспорта Франции*



Права пассажиров в ЕС: высококачественные услуги в целях удовлетворения потребностей клиентов

Мы подготовили учебное пособие для информирования менеджеров автотранспортных предприятий о возлагаемых на них новых обязательствах по отношению к пассажирам в соответствии с правилами ЕС по правам пассажиров, которые вступают в силу 1 марта 2013 г. Эти новые правила закладывают прочную основу, в соответствии с которой мы должны и впредь оказывать высококачественные услуги для всех категорий пассажиров до, во время и после рейса.

Это учебное пособие IRU, содержащее три раздела по регулярным перевозкам на расстояние свыше 250 км и менее 250 км и по нерегулярным перевозкам, обращает внимание на права пассажиров в случае дорожно-транспортных происшествий, задержек и отмены рейсов, на права пассажиров из числа инвалидов и на способы информирования пассажиров.

8 конкретных мер для удвоения масштабов использования междугороднего автобусного пассажирского транспорта

1. Положить конец дискриминации между пассажирскими видами транспорта общего пользования;
2. Всегда учитывать в законодательстве конкретные нужды пассажирского транспорта;
3. Повысить максимальный вес автобусов дальнего следования, находящихся в международном движении, как минимум до 19,5 тонн в целях удовлетворения новых требований в области безопасности, защиты окружающей среды, потребностей клиентов и эксплуатации;
4. Устранить барьеры на пути доступа к терминалам других видов транспорта;
5. Включить автобусные станции в ТЕС;
6. Увеличить число специально выделенных автобусных полос в городах и на маршрутах между ними и сделать их более доступными;
7. Принимать систематические меры, позволяющие снизить время в пути и, как следствие, повысить конкурентоспособность автобусных перевозок;
8. Предложить согласованную на уровне ЕС схему ЗНВ.



5-й Международный форум IRU по такси: «Такси - в любое время, в любое место!»

В рамках крупнейшей в Европе ярмарки такси «Еуропеише Таксимессе», которая прошла в Кёльне (Германия), мы совместно с нашей ассоциацией-членом из Германии BZP и ее региональным членом «Фахферайнигунг Персоненферкер Нордрайн» организовали 5-й Международный форум по таксомоторным перевозкам, который позволил собрать вместе около 200 ведущих таксомоторных компаний, представителей органов регулирования отрасли, компаний - производителей такси, научно-исследовательских кругов и специалистов в области маркетинга из всех уголков мира для обсуждения темы: «Такси – в любое время, в любое место!»

Мы вышли с этой инициативой вместе с нашими партнерами из государственного и частного секторов в целях реализации нашей общей концепции безопасных, доступных, удобных, гибких и устойчивых таксомоторных перевозок, полностью интегрированных в систему общественного транспорта.

Отношение к таксомоторной отрасли со стороны как рядовых граждан, так и лиц, ответственных за принятие решений, в огромной степени влияет на рынок такси, вводимые нормы и правила и, по сути, на все развитие таксомоторной индустрии в будущем.

Действительно, такси играют неоценимую роль в удовлетворении повседневных потребностей нашего общества в транспортных услугах. Услуги такси доступны круглые сутки семь дней в неделю независимо от места назначения и не обусловлены никаким расписанием. И не только это – такси представляет собой оптимальный способ использования автомобиля. Одно такси удовлетворяет потребности 10-20 человек в день, обеспечивая тем самым наиболее экологически чистый способ эксплуатации автомобиля.

Полностью осознавая наличие самых разнообразных систем, услуг и культуры таксомоторных перевозок, которые существуют в мире, эта отрасль стремится постоянно улучшать свою материально-техническую базу и свои ценности, которые превращают ее в устойчивый вариант мобильности за счет дальнейшего повышения профессионального мастерства ее менеджеров и водителей посредством профессиональной подготовки и активизации обмена различными видами передовой практики среди профессионалов таксомоторной отрасли.



Повышение безопасности дорожного движения: человеческий фактор в центре внимания

Повышение уровня профессиональной подготовки в отрасли

В 85%

ДТП причиной является человеческий фактор

75%

ДТП происходят по вине других пользователей дороги

25%

ДТП происходят по вине водителей грузового автотранспорта

Источник: Европейской исследование причинно-следственных связей в области дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей (ETAC), IRU-EK, 2007

Дорожная безопасность является для нас важнейшим приоритетом, и мы считаем своим долгом продолжать работу по сокращению количества и тяжести ДТП с участием коммерческих грузовиков путем эффективного устранения основных причин таких аварий.

Для настоящего профессионала в области автомобильных перевозок любое ДТП – это чрезвычайное происшествие.

Безопасность дорожного движения – это один из наших важнейших приоритетов, и в этой связи мы будем и впредь стремиться к снижению числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческих транспортных средств посредством эффективного устранения основных причин этих происшествий.

Проблема заключается не в том, чтобы пользоваться привязными ремнями и двигаться с соблюдением указанного на знаках ограничения скорости. Для ее решения сделать надо гораздо больше. В принципе, научные исследования показывают, что реальная безопасность дорожного движения начинается с устранения причины 85% дорожно-транспортных происшествий, каковой является человеческий фактор. Это предполагает необходимость принятия мер на уровне профессиональной подготовки и мероприятий по повышению информированности в целях создания соответствующей культуры безопасности в нашем секторе. В то же время, это предполагает и необходимость совместной работы в рамках государственно-частных партнерств (ГЧП) с участием всех заинтересованных сторон.

Какие бы меры мы не принимали, наша общая цель остается той же – спасти жизнь людей.

Для того чтобы в корне решить проблему безопасности дорожного движения посредством формирования соответствующего поведения профессиональных водителей, Академия IRU – образовательное отделение IRU – проводит многочисленные мероприятия и семинары по повышению информированности и распространению передовой практики, знаний и навыков среди профессиональных работников автотранспортной отрасли и компетентных органов во всем мире. Такие мероприятия будут продолжены и в будущем в рамках «Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения на период 2011 – 2020 годов».



Работа в рамках государственно-частного партнерства с арабскими странами

Исламский банк развития (ИБР) утвердил грант на техническую помощь Арабскому союзу наземного транспорта (АУЛТ) и IRU в качестве партнера-исполнителя, что дает нам возможность сосредоточиться на повышении безопасности дорожного движения в странах Лиги арабских государств (ЛАГ).

Основная цель гранта – повысить безопасность и эффективность услуг автомобильного транспорта, которые предоставляются арабскими автотранспортными перевозчиками, прежде всего посредством развития системы профессиональной подготовки на уровне международных стандартов, которые обеспечивает Академия IRU.

Целый ряд семинаров и рабочих совещаний, организованных в Аммане совместно с АУЛТ, позволил собрать вместе высокопоставленных

должностных лиц, ответственных за работу транспорта, и представителей автотранспортной отрасли, которые признали жизненно важную роль профессиональной подготовки в существенном повышении безопасности дорожного движения и тот факт, что в своей работе Академия IRU должна сосредоточить внимание на решении ключевых проблем автотранспортной отрасли.

Все участники встреч подчеркнули необходимость создания истинного ГЧП, в частности между государственными органами, Академией IRU и ее аккредитованными учебными центрами (АУЦ), и сделали вывод о том, что важнейшим направлением работы в деле эффективного сокращения числа дорожно-транспортных происшествий и учета коммерческого климата, который сегодня постоянно меняется, является смещение акцента в работе на устранение проблемы человеческого фактора в ДТП.

ЛАГТАС: выявление основных причин дорожно-транспортных происшествий в арабском мире

В рамках гранта технической помощи ИБР эксперты в области безопасности дорожного движения провели технико-экономическое обоснование исследования причинно-следственных связей в области дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей в странах ЛАГ (LASTAC) с упором на эксплуатационные, экономические и правовые параметры. В настоящее время существует весьма ограниченные статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях с участием грузовых автомобилей, и именно поэтому связанные с ними высокие физические и человеческие издержки подтолкнули компетентные автотранспортные органы, а также государственные ведомства в арабских странах уделить проблеме повышения безопасности дорожного движения более пристальное внимание.

Научная модель этого проекта аналогична Европейской системе исследования причин

ДТП с участием грузового транспорта (ЕТАС), проведенного в период с 2004 по 2007 год в целях выявления основной причины дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческих транспортных средств, и предлагает надлежащие рекомендации и решения, которые позволяют эффективно устранить эту проблему. Как и исследование ВОЗ под названием «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире», исследование ЕТАС также приобрело статус международного стандарта в изучении причинно-следственных связей дорожно-транспортных происшествий и явилось одним из ключевых документов для специалистов по разработке политики в области безопасности дорожного движения, представителей отрасли и средств массовой информации. Как ожидается, окончательные результаты исследования ЛАГТАС будут известны в конце 2013 года.



Распространение передовой практики

Академия IRU проинформировала директоров своих АУЦ о том, каким образом конкретные практические компоненты учебных программ Академии IRU, наряду с четкими и сжатыми процедурами, содержащимися в памятке IRU для водителей, могут способствовать эффективному повышению безопасности дорожного движения и перевозок для достижения целей «Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения».

Благодаря гранту на оказание технической помощи от ИБР, памятка IRU для водителей была также переведена на арабский язык для распространения среди компаний и профессиональных водителей в странах ЛАГ по линии аккредитованных учебных центров. Мы разработали эти практические средства для профессиональных водителей в качестве дополнения к учебным программам, осуществляемым по линии Академии IRU, с тем, чтобы они могли постоянно ими пользоваться, и чтобы при выполнении обязанностей перевозчиков памятки напоминали им об основных принципах безопасности дорожного движения и приемах управления транспортными средствами с учетом экологических требований.

Изменение поведения человека – ключевой элемент повышения безопасности дорожного движения.

Благодаря опыту нашей Комиссии по безопасности дорожного движения и Международной комиссии по техническим вопросам, была пересмотрена памятка по противопожарной безопасности в целях оказания помощи водителям автобусов и грузовиков и транспортным операторам по эффективному предотвращению возгорания и действиям в случае возникновения пожара. В памятке рекомендуется проведение периодических проверок, которые должны включаться в качестве одного из компонентов технического обслуживания транспортных средств, что позволит заблаговременно выявить предпосылки возгорания транспортного средства. Эта памятка доступна в режиме онлайн на английском, арабском, русском и французском языках.

Безопасная погрузка и надежное крепление груза

Как члены совета Группы экспертов по пересмотру «Руководящих принципов безопасности в производственно-сбытовой цепочке при загрузке контейнеров», разработанных ИМО/МОТ/ЕЭК ООН, мы подтверждаем необходимость пересмотра этих принципов, но обращаем внимание на необходимость принятия международных правил для обеспечения согласованных процедур и проверок. Специалисты транспортного сектора должны пройти соответствующую подготовку по креплению грузов по программе, разработанной Академией IRU, в соответствии с уже признанными в ДОПОГ 2013 стандартами EN 12195-1:2010.

В соответствии с этой точкой зрения, конференции Академии IRU по безопасной

погрузке и надежному креплению груза, которые состоялись в Ташкенте и Киеве, обратили, в частности, внимание на неполное понимание важности надлежащей и безопасной загрузки коммерческих транспортных средств, а также на необходимость принятия мер в целях надлежащего соблюдения весовых норм и крепления груза в связи с различными видами перевозок. Все 130 участников из 15 стран региона СНГ подчеркнули важность совершенствования методов и порядка погрузки и крепления груза и обратили особое внимание на необходимость безотлагательного углубления знаний и навыков посредством высококачественного обучения для обеспечения безопасной погрузки и надежного крепления груза и повышения безопасности дорожного движения в интересах всего общества в целом.

Профессиональная подготовка руководителей автотранспортных предприятий в Африке и Китае

Академия IRU перевела программу по подготовке на получение СПК для менеджеров на французский язык с целью обеспечить максимальный уровень потенциала в автотранспортной отрасли в Африке, где преобладающим языком остается французский. Передавая руководителям автотранспортных предприятий знания, навыки и передовую практику на уровне международных стандартов, мы надеемся повысить безопасность и на дорогах Африки.

Мы также проинформировали делегацию министерств транспорта и трудовых ресурсов

и социального обеспечения из Китайской Народной Республики о том, каким образом можно было бы дешевле и эффективнее повысить безопасность дорожного движения в Китае за счет соответствующей профессиональной подготовки, которая обеспечивается Академией IRU, не вкладывая при этом значительные ресурсы в проведение технических осмотров транспортных средств, поскольку причиной более 85% дорожно-транспортных происшествий с участием тяжелых коммерческих транспортных средств является поведение человека, а на технические причины приходится лишь менее 2%.

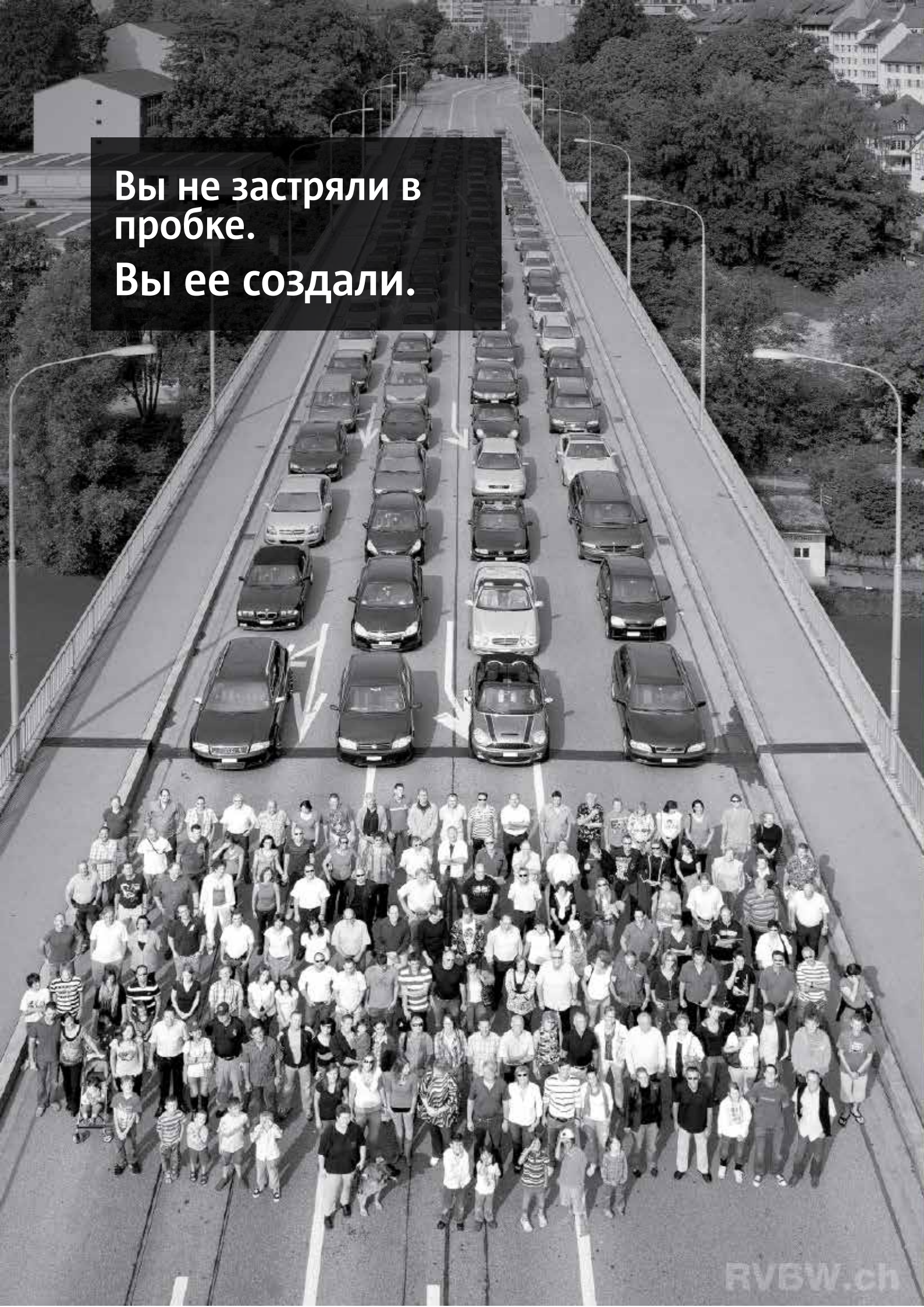
Повышение безопасности дорожного движения благодаря профессионализму водителей

Лучший водитель грузового автомобиля в мире

Международный конкурс «Скания» 2012 года на звание лучшего водителя, который делает акцент на безопасности дорожного движения и экологическим показателям и который проводится при нашем содействии в качестве официального партнера и члена жюри, увенчался в этом году победой Габриэля Уарда – руководителя компании IRNA, которая является членом нашей Ирландской ассоциации. В национальных турах этого конкурса, который представляет собой самый крупный и самый строгий конкурс водителей грузовиков, приняли участие более 77 тысяч водителей из 27 стран, расположенных на пяти континентах. Заключительный этап конкурса прошел в Стокгольме.

Конкурс «Скания» позволил четко выявить, что у профессионально подготовленного водителя есть больше шансов избежать дорожно-транспортного происшествия, снизить потребление топлива и загрязнение окружающей среды и сократить эксплуатационные расходы компании. Обеспечение наличия на дорогах именно таких подготовленных водителей – это наша цель, к которой мы стремимся посредством разработки высококачественных образовательных стандартов и международного признания профессиональных водителей по линии Академии IRU.

**Вы не застряли в
пробке.
Вы ее создали.**





Сделайте
«Разумный ход»!
www.busandcoach.travel



RVBW.ch

На Ближнем Востоке и за его пределами!

Постоянный представитель IRU в регионе Ближнего Востока Хайдар Озкан говорит о проблемах в области автомобильного транспорта и возможностях в странах с самыми быстрыми темпами развития экономики в мире.

Каковы основные проблемы, стоящие перед автомобильным транспортом сегодня в вашем регионе?

Самым важным и приоритетным вопросом является для нас, вне всякого сомнения, повышение эффективности автомобильного транспорта. Длительное время ожидания на границах и отсутствие согласованных систем пограничного контроля – это те барьеры, которые тормозят бесперебойную работу международного автотранспорта в странах ЛАГ, ОЧЭС и ОЭС.

И не только это. Еще одной крупной проблемой, которая стоит на пути межправительственных организаций, стремящихся разрабатывать и осуществлять новые проекты в целях упрощения торговли и автомобильных перевозок, является усиление неопротекционизма и экономической нестабильности в ЕС.

Какие бы пути решения этих проблем Вы порекомендовали?

Поскольку самые лучшие решения – это сочетание ответственности, опыта и компетентности государственных и частных организаций, ключом к решению этих проблем являются истинные государственно-частные партнерства.

Первое и самое главное – это исполнение основных конвенций и договоров ООН в области упрощения, прежде всего Конвенции по согласованию и Конвенции МДП.

Наша инициатива «Модельное шоссе» явилась бы эффективным средством упрощения и обеспечения надежности международных автомобильных перевозок, и в этой связи мы тесно сотрудничаем с ОЭС в целях развития торговых путей по маршруту: Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан - Ирак и Исламабад – Тегеран - Стамбул. Это сотрудничество включает использование прикладных программ IRU по управлению риском и созданию систем «зеленых полос» TIR-EPD.

Положительным является постепенная либерализация рынка автомобильных перевозок в регионах ОЧЭС и ОЭС. Она помогла создать систему разрешений ОЧЭС, которая могла бы, в принципе, стать многосторонним инструментом упрощения, аналогичным системе разрешений ЕКМТ. Из ОЭС также поступают обнадеживающие сигналы, свидетельствующие о разработке ее собственной системы разрешений, которая приведет к дальнейшей либерализации рынка в будущем.

И наконец, прекрасным решением проблем является профессиональная подготовка менеджеров автотранспортных предприятий и водителей. Она является ключом к повышению эффективности и надежности автотранспортной отрасли, что как раз мы и пытаемся сделать по линии Академии IRU.

IRU является партнером-исполнителем гранта Исламского банка развития на техническую помощь, выделенного Арабскому союзу наземного транспорта. Каковы ожидаемые результаты освоения этого гранта?

АУЛТ – стратегический партнер IRU вместе с ЛАГ в деле дальнейшего упрощения торговли и автомобильных перевозок в 22 арабских государствах.

IRU явился инициатором выделения в 2010 году конкретного гранта АУЛТ, который предназначен для достижения устойчивого развития автомобильных перевозок в арабских странах в качестве основного субъекта деятельности, который вносит вклад в экономический рост этого региона.

Этот проект включает создание технико-экономического обоснования исследования причинно-следственной связи ДТП с участием грузовых автомобилей в странах ЛАГ; развертывание системы профессиональной подготовки по линии Академии IRU для менеджеров и водителей; выявление и анализ основных барьеров на пути автомобильных перевозок на четвертом этапе НЕЛТИ; продвижение ключевых конвенций ООН и исследование преимуществ системы МДП в регионе.

Окончательные результаты будут представлены на совещании Совета



министров транспорта ЛАГ в 2013 году, на котором, как мы надеемся, будут приняты необходимые меры по упрощению торговли и устойчивому развитию нашей отрасли, что будет содействовать развитию их собственной национальной экономики.

В 2012 году Академия IRU проводила весьма активную деятельность в вашем регионе – Турции, Иордании, Египте, Катаре и Омане. Почему же приоритетом стала профессиональная подготовка?

Развивающиеся страны очень хорошо понимают прямую связь между профессиональной подготовкой и эффективностью. Наше текущее сотрудничество с региональными организациями и партнерами по развитию отрасли содействует этому новому порыву, который находит поддержку со стороны ведущих учебных центров, университетов и автотранспортных компаний. Мы не можем не гордиться этим.

Вы тесно работаете с ПРООН, в котором упрощение автомобильных перевозок рассматривается в качестве одного из стратегических приоритетов в странах ОЧЭС, ОЭС и ЛАГ. Могли бы вы уточнить этот момент? Предполагаются ли какие-нибудь проекты в этом направлении в будущем?

Наше сотрудничество строится на нашей общей стратегической концепции, в соответствии с которой автотранспорт везде является основной движущей силой экономического роста и социального прогресса. ПРООН признает IRU в качестве истинно глобального партнера в достижении этих конечных целей.

Мы будем не говорить, а реализовывать конкретные проекты и проводить мероприятия, и в этой связи начнем работать вместе над разработкой и реализацией нового экспериментального проекта ОЧЭС по скорейшему введению международного весового сертификата транспортного средства ЕЭК ООН, предусмотренного приложением 8 к Конвенции о согласовании, работа над которым будет завершена к концу 2013 года.

Вы просили Правительство Королевства Саудовская Аравия и Таможенное управление взять на себя ведущую роль в упрощении и обеспечении надежности торговли ЛАГ. Почему именно Королевство Саудовская Аравия?

В качестве члена «Группы 20» Саудовская Аравия является весьма важным социальным, политическим и экономическим субъектом деятельности во всем арабском мире. И не только поэтому. Эта страна служит основным сухопутным мостом между африканскими и европейскими странами и странами Персидского залива. Этот регион в значительной мере полагается на ведущую роль Саудовской Аравии во многих областях, что позволяет воспользоваться всеми преимуществами глобализации. Как представляется, будет весьма логично, если Саудовская Аравия укрепит свою центральную роль в наведении мостов между мировыми рынками путем упрощения и обеспечения надежности торговли на основе международных автомобильных перевозок, и IRU готов ей в этом помочь.

Конференция министров транспорта ЭСКАТО ООН приняла документы, которые определяют приоритеты ЭСКАТО в области упрощения автомобильных перевозок на 2012–2016 годы. На какие позитивные результаты рассчитываете вы в этом плане?

Программа действий и Стратегические рамки отражают концепцию азиатских и тихоокеанских стран, предусматривающую гармонизацию процедур, согласование стандартов, развитие профессиональной подготовки и либерализацию автотранспорта. Реализация Дорожной карты ЭСКАТО и решение задач в указанные сроки представляют собой цель, достигнуть которую можно только в случае поддержки со стороны всех государств-членов.

Мы будем работать с ними в целях развития профессиональной подготовки и реализации конкретных проектов, направленных на расширение и применение системы МДП и других ключевых конвенций ООН, а также координации развития и ведения существующих систем региональных разрешений и объединение их в единую систему в будущем в пределах всей Азии.

На что вы рассчитываете в 2013 году?

Для нас в Стамбуле и членов IRU и его партнеров в этом регионе это будет год многих свершений, который принесет перемены и прогресс! ■



9

Стимулирование торговли и туризма

Мы стремимся устранить процедурные, финансовые и физические барьеры на пути торговли и туризма путем поощрения и упрощения надежных международных перевозок автомобильным транспортом, который связывает как коммерческие предприятия, так и людей независимо от того, где они находятся. Ключевым элементом достижения этой цели является эффективное осуществление многосторонних договоров ООН в области упрощения торговли и транспорта и обеспечения

их надежности, таких как Конвенция о согласовании и Конвенция МДП.

Эффективное применение многосторонних инструментов ООН в области упрощения торговли и транспорта и обеспечения их безопасности является ключевым элементом устранения административных барьеров в торговле с использованием международного автотранспорта.

Именно по этой причине мы развиваем и поддерживаем тесные рабочие отношения с глобальными межправительственными органами, международными и региональными организациями и другими государственными органами во всем мире с целью довести до их сведения и содействовать более широкому применению нашей концепции «Единство действий во имя лучшего будущего».

Укрепление сотрудничества на глобальном уровне

Организация Объединенных Наций (ООН)

Мы провели двусторонние переговоры с Председателем ЭКОСОС Милошем Котеречем и Исполнительным директором «Глобального договора» ООН Георгом Келлем в целях укрепления нашего сотрудничества с системой ООН в порядке удовлетворения постоянно растущих потребностей региональных органов ООН в области повышения безопасности, эффективности и упрощения торговли и международных автомобильных перевозок.

Мы также встретились с Его Превосходительством Салеумхаем Коммаситом, Председателем Группы не имеющих выхода к морю развивающихся стран и

представителями КВП ООН-НПС для обсуждения нашего вклада в осуществление Алматинской программы действий.

«В современном глобализованном и интегрированном мире автомобильный транспорт остается основным видом транспорта для многих стран, в особенности стран, не имеющих выхода к морям. Для них он жизненно важен. Признавая это, мы бы не хотели видеть помехи на пути его развития».

Гьян Чандра Ачарья, Заместитель Генерального секретаря ООН, Высокий представитель КВП ООН-НПС

ООН высоко оценила деятельность IRU по содействию и дальнейшему упрощению торговли и международных автомобильных перевозок и предложила нам играть более активную роль в региональных комиссиях ООН во всем мире и в штаб-квартире ООН в Нью-Йорке, как это было подчеркнуто заместителем Генерального Секретаря КВП ООН-НПС Гианом Чандрой Ачарией в ходе его выступления на Генеральной ассамблее IRU.



Всемирная таможенная организация (ВТамО)

Генеральный секретарь IRU Мартин Марми и Генеральный секретарь ВТамО Куньо Микурия подписали на совещании Совета ВТамО Меморандум о взаимопонимании, подтверждающий многие годы плодотворного сотрудничества между нашими организациями в деле упрощения и обеспечения надежности глобальной торговли. Это позволит еще больше укрепить государственно-частное партнерство и свидетельствует о необходимости осуществления ключевых многосторонних договоров ООН в области упрощения торговли и автомобильных перевозок. Директор ВТамО по вопросам соблюдения и упрощения Гаочжан Чжу подтвердил факт укрепления этого сотрудничества, выступая на Транспортном совете IRU по грузовым перевозкам, заявив: «Когда речь заходит об отрасли автомобильного транспорта,

IRU становится для нас самым важным партнером. Фактически это самое устойчивое, практическое и динамичное партнерство».

Международный транспортный форум

Вице-президент IRU и Президент Транспортного совета IRU по грузовым перевозкам Пере Падроса выступил в ходе «круглого стола» Международного транспортного форума по теме: «Упрощение глобальной торговли: трансграничная связь» по вопросу о том, каким образом можно было бы эффективно упростить и обеспечить надежность глобальной торговли и международных автомобильных перевозок посредством осуществления Конвенции о согласовании и Конвенции МДП, а также прикладных программ IRU, таких как TIR-EPD, системы «SafeTIR», работающей в реальном масштабе времени (PTC), и Программы наблюдения за временем ожидания на границах (BWTO).

В центре внимания

Глобальная потребность в цифровых картах

Члены IRU единодушно приняли резолюцию о необходимости создания цифровых дорожных карт для водителей в целях дальнейшего продвижения устойчивой торговли, туризма, поездок и международных автомобильных перевозок в целом. Опыт показал, что цифровые карты позволяют существенно повысить уровень производительности, упрощения

и надежности автомобильного транспорта во всех районах мира, для которых они существуют. В настоящее время цифровые навигационные карты во многих странах с формирующейся рыночной экономикой и в развивающихся регионах мира недоступны или не удовлетворяют требованиям операторов международных

автомобильных перевозок. Реализация и использование цифровых карт позволит существенно сократить время перевозки, снизить расходы и в то же время улучшить условия работы водителей.

В этой связи мы подписали MoU с ТРАСЕКА, который должен дать свои первые результаты в ближайшем будущем.



Укрепление сотрудничества с региональными организациями

Организация американских государств (ОАГ): упрощение торговли и международных автомобильных перевозок в Латинской Америке

Исполнительный секретарь ОАГ по вопросам комплексного развития Хорхе Саггианте выступил на нашей Генеральной ассамблее, заявив: «Для обеспечения более полной внутрирегиональной интеграции латиноамериканским странам необходимо устранить административные барьеры на пути международных автомобильных перевозок, с тем чтобы обеспечить прогресс, процветание и мир. Взаимоотношения между ОАГ и IRU – это прекрасный пример государственно-частного партнерства».

Мы совместно с ОАГ провели экспериментальное исследование международных автомобильных перевозок в Мексике, которое будет служить образцом

для упрощения торговли и международных автомобильных перевозок в Латинской Америке. Мы организуем в 2013 году автопробег ОАГ-IRU в целях продвижения совместной Латиноамериканской инициативы в области автомобильного транспорта (ЛАРТИ), которая будет способствовать упрощению торговли и международных автомобильных перевозок между латиноамериканскими странами и стимулированию их экономического роста. Этот автопробег продемонстрирует, как международные автомобильные перевозки могут способствовать развитию внутрирегиональной торговли, соединяя все предприятия Латинской Америки со крупнейшими международными рынками.

Министры транспорта Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) берут обязательство упростить международные автомобильные перевозки

Министры транспорта азиатских и тихоокеанских государств приняли документы, которые определяют приоритеты ЭСКАТО ООН в области упрощения автомобильных перевозок на 2012–2016 годы, в том числе реализацию на практике системы МДП, упрощение порядка выдачи виз для профессиональных водителей, поддержку в разработке субрегиональных систем многосторонних разрешений, более широкое применение системы совместного контроля на границах и развитие системы

профессиональной подготовки менеджеров и водителей автомобильного транспорта в соответствии со стандартами Академии IRU.

Министры транспорта ЭСКАТО ООН признают, что поощрение и дальнейшее упрощение международных автомобильных перевозок – это лучший способ эффективного поддержания экономического роста, повышения жизненного уровня и укрепления конкурентоспособности стран в регионе Азии и Тихого океана.



Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Организация черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)

Ведущие международные эксперты и партнеры по процессу развития в интересах укрепления торговли и инвестиций в регионе ОЧЭС провели совещание за круглым столом на тему: «Торговля, инвестиции и частный сектор в процессе развития», организованное совместно ПРООН и ОЧЭС. В ходе заседания было обращено внимание на то, что развитие невозможно без эффективных услуг автомобильного транспорта, и подчеркнуто, что эффективность автомобильного транспорта в значительной мере зависит от желания и способности правительств строго соблюдать ключевые многосторонние договоры ООН в области упрощения и безопасности и надежные электронные средства управления риском, разработанные IRU, такие как TIR-EPD и PTC.

Впоследствии состоялась встреча с Председателем Руководящего комитета ОЧЭС по упрощению автомобильных грузовых перевозок и руководителем департамента международных автомобильных перевозок в Министерстве инфраструктуры и энергетики Сербии Дамиром Леденканом, в ходе которой обсуждалось продвижение и дальнейшее упрощение региональной торговли и международных автомобильных перевозок в регионе ОЧЭС посредством осуществления Приложения 8 к Конвенции ООН о согласовании, включая его положения о взаимном признании международного весового сертификата транспортного средства.

Организация экономического сотрудничества (ОЭС)

Вместе с ОЭС мы провели вторую Региональную конференцию «Упрощение торговли и международных автомобильных перевозок с использованием Конвенции МДП», которая позволила собрать вместе высокопоставленных должностных лиц из Министерства транспорта и гражданской авиации Афганистана, Министерства транспорта и городского развития Ирана, Министерства коммуникаций Пакистана и представителей таможенных органов и национальных автотранспортных ассоциаций десяти государств – членов ОЭС.

Участники конференции подтвердили свою решимость применять Конвенцию о согласовании и Конвенцию МДП и возродить Шелковый путь, в том числе в Афганистане и Пакистане, в интересах всего региона ОЭС в целом и за его пределами. Они также поддержали постепенную компьютеризацию процедур МДП в государствах – членах ОЭС посредством применения существующих ИТ-средств МДП, таких как TIR-EPD и PTC, вместе с концепцией «зеленых полос» TIR-EPD.

В центре внимания

Двадцатая годовщина ОЧЭС

Генеральный секретарь IRU Мартин Марми обратился к главам государств и правительства двенадцати государств – членов ОЧЭС на Саммите ОЧЭС и во время празднования 20-й годовщины этой Организации. Он подчеркнул важность единства действий ради лучшего будущего, в частности посредством упрощения и обеспечения надежности региональной торговли и устранения многочисленных барьеров, которые лишают граждан ОЧЭС возможности жить в самом процветающем регионе мира.



Лига арабских государств (ЛАГ) и Арабский союз наземного транспорта (АУЛТ)

Четвертый семинар IRU-ЛАГ-АУЛТ на тему: «Обеспечение баланса между надежностью производственно-сбытовой цепочки и упрощением торговли и автомобильных перевозок в арабском мире», организованный под покровительством Лиги арабских государств, собрал вместе около 100 представителей министерств, ответственных за транспорт, правоприменение, таможенные вопросы и торговлю, а также региональных, национальных и международных организаций. Участники семинара обсудили потребности арабских государств в области повышения надежности логистической цепочки и упрощении торговли и перевозок посредством применения ключевых многосторонних конвенций ООН по упрощению и повышению надежности торговли, прежде всего Конвенций МДП и СМР и Конвенции о согласовании.

На примере тематических исследований, проведенных в Иордании и Турции, участники выяснили, каким образом можно эффективно обеспечить баланс между надежностью логистической цепочки и торговли и

упрощением международных автомобильных перевозок. Участники семинара также рассмотрели вклад ключевых конвенций ООН по упрощению и повышению надежности торговли и транспорта, позволяющих добиться этой цели, а также прогресс, достигнутый с прошлого года, главным образом, в применении Конвенции МДП, Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Соглашения ДОПОГ о перевозке опасных грузов.

«Если мы действительно хотим обеспечить экономический рост и развитие в арабских государствах, то в этом случае исключительно важно, чтобы все государства-члены ЛАГ как можно скорее присоединились к ключевой конвенции ООН и начали их применять. Откладывать это на потом нет никаких причин. Наши парламенты должны заседать каждый день до тех пор, пока не будет ратифицирована каждая ключевая конвенция».

Заместитель Генерального секретаря ЛАГ по экономическим вопросам, Посол Мохаммед Твиджири

Впоследствии выводы этого семинара были представлены Совету министров транспорта стран-членов ЛАГ, которые провели встречу на следующий день в целях обсуждения вопроса о том, каким образом стимулировать развитие торговли и экономики арабских стран за счет дальнейшего упрощения автомобильных перевозок в арабском мире. Подтвердив свою рекомендацию присоединиться в приоритетном порядке к Конвенциям МДП, ДОПОГ и СМР и применять их, Совет также

призвал арабские государства рассмотреть возможность введения в действие обязательной системы профессиональной подготовки менеджеров и водителей в соответствии с требованиями Академии IRU.



Развитие автобусного туризма

Соглашение ЕЭК ООН «ОмниБУС» ...скоро будет принято?

По прошествии трех лет интенсивных обсуждений Группа экспертов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) завершила разработку проекта многостороннего соглашения о регулярных пассажирских автобусных перевозках «ОмниБУС».

Соглашение «ОмниБУС» позволит существенно облегчить международные перевозки в автобусном сообщении и повысить качество услуг, оказываемых пассажирам, во всей Европе, на Ближнем

Востоке и в Африке за счет гармонизации законодательства, процедур пересечения границ и административных требований и повышения качества услуг, оказываемых пассажирам на автобусных терминалах.

Ожидается, что после его ратификации оно будет способствовать достижению цели кампании «Разумный ход», которая предусматривает увеличение в два раза масштабов использования автобусов в мире.

Облегчение торговли и туризма в Юго-Восточной Европе

На 3-ем Совещании министров СЕЕТАС и Форуме по проблемам инфраструктуры мы обратились к присутствовавшим на Совещании министрам с призывом принять эффективные меры в целях стимулирования экономического роста ЕС, в частности в срочном порядке ввести в действие систему МДП в ЕС.

Мы также представили наши инициативы в области упрощения торговли и транспорта, включая систему «TRANSPark», BWTO, соглашение «ОмниБУС» и Инициативу «Модельное шоссе» (ИМШ).

Упрощение торговли и международных автомобильных перевозок в Евразии

13-ая Конференция IRU-АсМАП Украины по международным автомобильным перевозкам

В ходе 13-й совместной конференций с Ассоциацией-членом из Украины АсМАП была принята резолюция, содержащая призыв к правительствам Евразийских стран расширять и далее облегчать торговлю в этом регионе с помощью международного автомобильного транспорта и сократить время ожидания на границах посредством осуществления Конвенции о согласовании и Конвенции МДП, а также реализации на практике нашей инициативы «Модельное шоссе» (ИМШ).

Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС (ФАПЭ-ЦАРЭС) поддерживает инициативы IRU

В ходе Форума ФАПЭЦ, состоявшегося в Хух-Хото (Китай), были представлены два из наших приоритетных проектов – ИМШ и разработка цифровых карт для водителей, направленных на с повышение эффективности, надежности, безопасности и устойчивости международных автомобильных перевозок. Форум полностью поддержал и приветствовал наши инициативы.

Стимулирование торговли и международных автомобильных перевозок в Центральной Азии и Каспийском регионе

Совместно с правительством Туркменистана, ЕЭК ООН и КВП ООН-НРС была организована международная конференция на тему «Перспективы развития транспорта и транзита в Центральной Азии и Каспийском регионе», в ходе которой была подчеркнута необходимость создания на основе ГЧП Специальной программы ООН по изучению проблем и возможностей в области транспорта и транзита в этих двух регионах.

Участники конференции поддержали призыв Президента Туркменистана по созданию Специальной программы ООН по изучению транзитно-транспортного потенциала Каспийского и Черноморского регионов в направлении крупнейших мировых рынков. Было решено провести исследование в целях выяснения этих возможностей.

Данная конференция в значительной мере внесла вклад в реализацию Алматинской программы действий ООН, рассмотрев конкретные нужды развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Фактически было признано, что развитие торговли и туризма с помощью международного автомобильного транспорта – это вопрос глобального значения, который предполагает необходимость тесного сотрудничества между региональными комиссиями ООН и другими международными организациями, которые занимаются вопросами экономического развития и сокращения масштабов нищеты.

«Конференция сыграет существенную роль в укреплении международного сотрудничества в области развития автомобильного сообщения. Она будет способствовать развитию экономики государств данного региона посредством укрепления торговли, экономического развития и социальной устойчивости и создания дополнительных рабочих мест».

Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов

В центре внимания

MoB с Албанией

В целях укрепления сотрудничества в области развития, поощрения и дальнейшего упрощения автомобильных перевозок в Балканском регионе

и Албании, в частности, в системе МДП, был подписан MoB с Министром общественных работ и транспорта Албании Соколем Олдаши.



Единство действий в целях активизации развития Африки

В связи с учреждением Регионального комитета IRU для Африки (РКИА) в Касабланке был организован симпозиум «Упрощение торговли и автомобильного транспорта», в котором приняли участие свыше 200 представителей министерств, таможенных, налоговых и портовых органов, представителей международных организаций и финансовых учреждений, а также представители торговых кругов и автотранспортной отрасли из 20 африканских стран.

Дискуссии были сосредоточены на том, каким образом продвигать экономическое и социальное развитие в Африке на местном, национальном, региональном и континентальном уровнях посредством поощрения и упрощения торговли и международных автомобильных перевозок.

Участники пришли к выводу о том, что все государственные и частные субъекты,

которые занимаются вопросами транспорта и логистики, должны объединить свои усилия в целях поддержки экономического и социального развития в Африке, прежде всего посредством эффективного осуществления ключевых многосторонних договоров ООН в области упрощения торговли и автомобильных перевозок, с тем чтобы дать возможность автомобильному транспорту обеспечить прогресс, процветание и, в конечном итоге, мир на Африканском континенте.

Международные организации, включая Всемирный банк, ВТамО, ЭКА ООН, Группу африканского банков развития, Исламский банк развития, Средиземноморский союз (УФМ), Союз арабского Магриба (САМ) и Исламский центр развития торговли (ИЦРТ) также проявили живейшую заинтересованность в сотрудничестве в целях содействия экономическому и социальному развитию в Африке.

Члены РКИА призывают к действиям

Двадцать две африканские страны, которые являются членами РКИА, выразили решительное намерение и взяли обязательство поощрять и упрощать внутриафриканскую торговлю с помощью автомобильного транспорта, обеспечивать взаимосвязь между африканскими странами и связывать свою торговлю с глобальной экономикой, что нашло отражение в единогласно принятой резолюции, призывающей правительства и компетентные органы африканских стран:

- работать в тесном сотрудничестве с ассоциациями, представляющими интересы транспорта и логистики, в конструктивном духе государственно-частного партнерства;
- выполнять на национальном уровне необходимые процедуры по ратификации ключевых международных конвенций ООН, включая, в приоритетном порядке, Конвенцию ООН по согласованию и Конвенцию МДП.

Экономическая интеграция стран Магриба

В ходе рабочего Совещания на уровне министров по региональному исследованию, посвященному упрощению торговли и развитию инфраструктуры в странах Магриба, все заинтересованные стороны были призваны ратифицировать и применять ключевые многосторонние договоры ООН в области упрощения торговли и автомобильного транспорта и развивать профессиональный потенциал в этой отрасли на основе профессиональной подготовки, соответствующей стандартам Академии IRU, и разработки соответствующих правил доступа к профессии в целях упрощения и повышения эффективности национальных и международных автомобильных перевозок в пределах всего континента.

Участники организованного совместно с Всемирным банком, АМУ и Министерством оборудования и транспорта Королевства Марокко совещания подтвердили важность региональной интеграции для стран Магриба, включая развитие внутригосударственной торговли посредством применения ключевых договоров ООН в области упрощения.

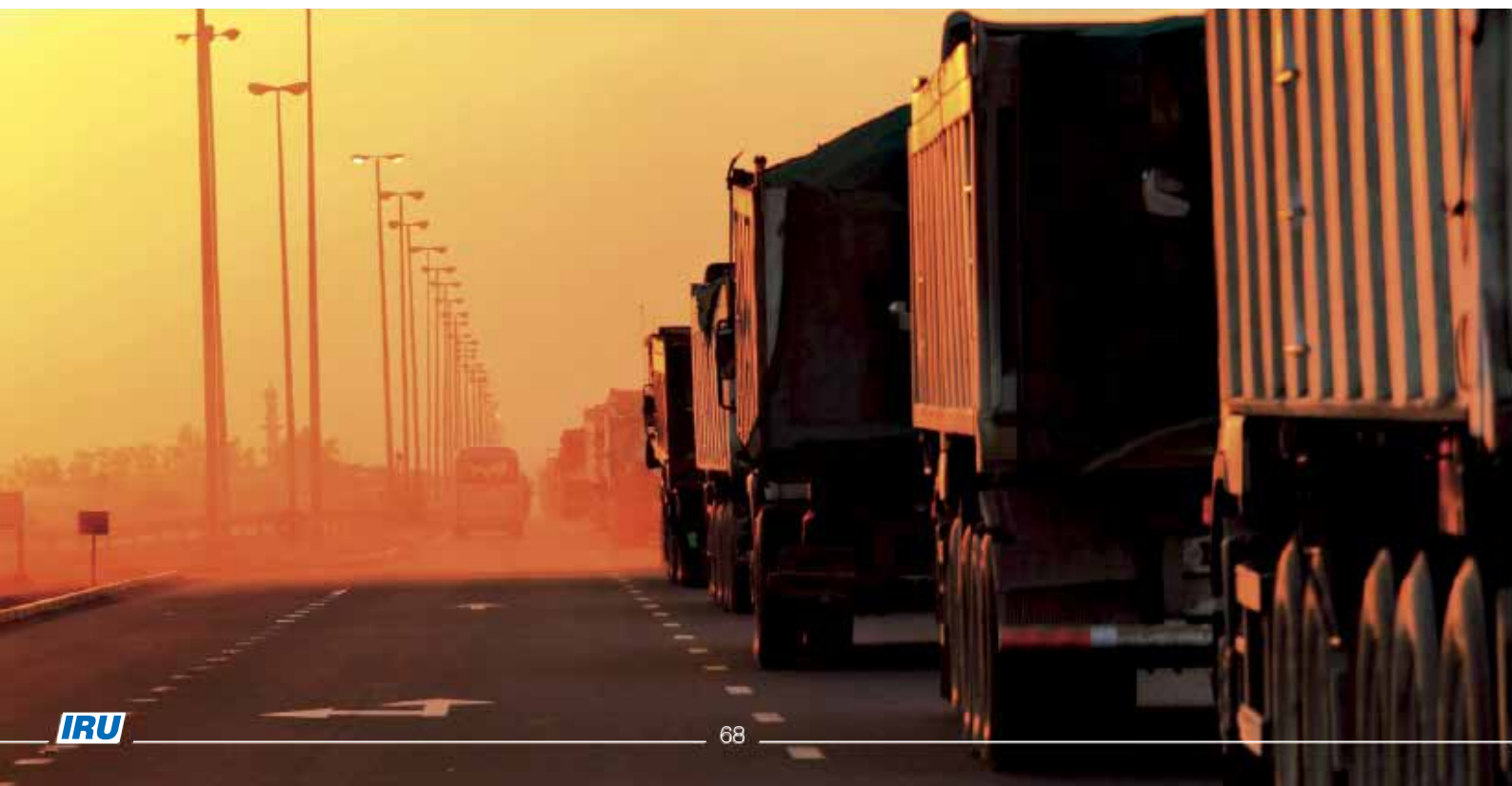
Мы также подписали Протокол о сотрудничестве с Министром транспорта и инфраструктуры Марокко Азизом Раббахом, и марокканским членом IRU FT-SGEM с тем, чтобы официально закрепить нашу приверженность к совместным действиям в продвижении и дальнейшем упрощении национальных и международных автоперевозок в Африке.

Развитие надежных международных автомобильных перевозок в Африке к югу от Сахары

В Яунде, в партнерстве с Камерунской транспортной ассоциацией (OPSTAC), и в Дакаре совместно с Союзом уполномоченных компаний по транзиту и транспорту Сенегала (USETTA) были организованы два международных семинара, в ходе которых более 300 участникам из этого субрегиона был передан опыт и знания IRU в области упрощения и обеспечения надежности торговли, который он накапливал более 60 лет. Также были подчеркнуты преимущества ключевых многосторонних договоров для удовлетворения конкретных потребностей торговых и автотранспортных предприятий и исключительная важность профессиональной

подготовки в соответствии со стандартами Академии IRU.

Также состоялась встреча с Министром транспорта, почты и телекоммуникаций Республики Буркина-Фасо Жильбером Ноэлем Уэдраого и Генеральным директором Таможенного управления Республики Камерун Минеттой Либом Ли Ликенг, в ходе которой обсуждались преимуществ ключевых конвенций ООН, в особенности Конвенции МДП, для упрощения и повышения надежности торговли и международных автомобильных перевозок в пределах всей Африки.





Африка никогда не будет прежней

*Умберто де Претто, заместитель
Генерального секретаря IRU,
анализирует первый год работы
Представительства IRU в
Африке (DPIA).*

IRU создал Региональный комитет для Африки ровно год назад. Как вы оцениваете первый год его работы?

Это была интересная работа! Мы провели ряд встреч с представителями различных общественных и частных учреждений, на которых представили наши инициативы, направленные на упрощение торговли и международных автотранспортных перевозок и обеспечение их безопасности в Африке.

Для начала, во время своего первого совещания 4 мая 2012 года члены РКИА приняли резолюцию с призывом к африканским правительствам ратифицировать ключевые международные конвенции ООН.

Помимо принятия резолюции, IRU и члены РКИА подписали протоколы о сотрудничестве с правительствами Гвинеи-Конакри, Марокко и Африканским союзом

транспорта и логистики (UATL). Мы также встретились на высшем государственном уровне с представителями Бенина, Буркина-Фасо, Ганы, Египта, Камеруна, Кот-д'Ивуара, Либерии, Сенегала и Экваториальной Гвинеи с тем, чтобы способствовать применению в этих странах ключевых инструментов ООН в области безопасности и упрощения, таких как Конвенция по гармонизации и Конвенция МДП.

Первый конкретный результат работы по выполнению резолюции РКИА от 4 мая 2012 года – это присоединение Королевства Марокко к Международной конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, которая вступит в силу в этой стране 25 декабря 2012 года.

Камерун, Конго, Кот д'Ивуар, Кения и Сенегал проявили большую заинтересованность в ратификации и реализации

Конвенции по гармонизации и Конвенции МДП.

Мы также тесно сотрудничали с международными организациями, например с Всемирным банком, с которым мы совместно организовали в разных странах семинары и рабочие совещания, целью которых было содействие упрощению торговли и ее безопасности, повышению безопасности на дорогах и экономическому росту. Мы встретились с представителями ЭКА ООН с целью заложить фундамент будущего сотрудничества и подтвердить наши общие цели. Кроме того, мы планируем подписание Меморандума о взаимопонимании со Средиземноморским союзом, предусматривающего развитие сотрудничества в области торговли и упрощения автомобильных перевозок, главным образом в странах Союза арабского Магриба.

Но это еще не все. Мы встретились с представителями CETMO и GTMO



5+5, с которыми мы договорились работать сообща над транспортной политикой в Средиземноморском регионе, главным образом в области развития системы профессиональной подготовки и мониторинга, а также провели переговоры с Исламским центром развития торговли, где мы подтвердили возможность сотрудничества по упрощению торговли в странах РКИА.

В целом, можно с уверенностью сказать, что 65-летний опыт работы IRU в области упрощения и обеспечения безопасности автомобильных перевозок оказался на африканском континенте очень полезным. В 2013 году мы готовы работать еще теснее с представителями власти, региональных организаций и глобальными партнерами IRU, такими как Всемирный Банк и ООН, с тем, чтобы эффективно упростить процедуры и повысить уровень безопасности автотранспортных перевозок в Африке.

Мы слышали, что на встрече РКИА вы приняли новых членов. Это так?

Совершенно верно. Двадцать африканских стран обратились к IRU с просьбой создать РКИА в целях поддержки и упрощения автомобильных перевозок, а также придания импульса столь необходимому развитию национальных экономик африканских стран. На нашем первом совещании в мае 2012

года к нам присоединились Алжир, Ливия и еще одна автотранспортная ассоциация из Либерии. Таким образом, нас стало 26 членов из 22 стран, которые взяли на себя обязательство реализовывать основные многосторонние договоры ООН в области упрощения торговли и транспорта и повышения безопасности.

Ранее Вы упомянули, что присутствие IRU с нетерпением ожидали в Африке. Можно узнать, почему?

Как я слышал от перевозчиков, и даже от представителей национальных властей, грузовики на дорогах Африки испытывают сегодня серьезные проблемы, которые тормозят развитие торговли. Существующие проблемы включают отсутствие законодательства, финансовые трудности, безопасность на дорогах и отсутствие профессиональной подготовки. Понятно, что Африка страдает от неэффективной автотранспортной отрасли, и в то же время понятно, что у IRU есть инструменты и эффективные способы разрешения существующих проблем.

Как вы думаете, какие проблемы нужно решить в первую очередь, чтобы добиться успеха?

Наши две основные проблемы на пути развития автомобильного транспорта в Африке – это, конечно, политическая стабильность и безопасность.

С моей точки зрения, простое и эффективное решение – это, безусловно, применение ключевых многосторонних договоров ООН в области упрощения и безопасности торговли и транспорта, начиная с Конвенции о согласовании и Конвенции МДП, и введение в действие норм и правил доступа к профессии, наряду с профессиональной подготовкой, соответствующей стандартам Академии IRU.

В заключение: что Вы ожидаете от 2013 года?

Мы надеемся, что этот год будет годом конкретных действий. После первого года расширения деятельности IRU и поддержки резолюции РКИА со стороны международных и региональных организаций, африканских правительств и самых разных партнеров, настало время для реализации странами РКИА основных многосторонних договоров ООН в области упрощения и повышения безопасности. Когда им удастся это сделать, они подарят африканскому континенту процветание.

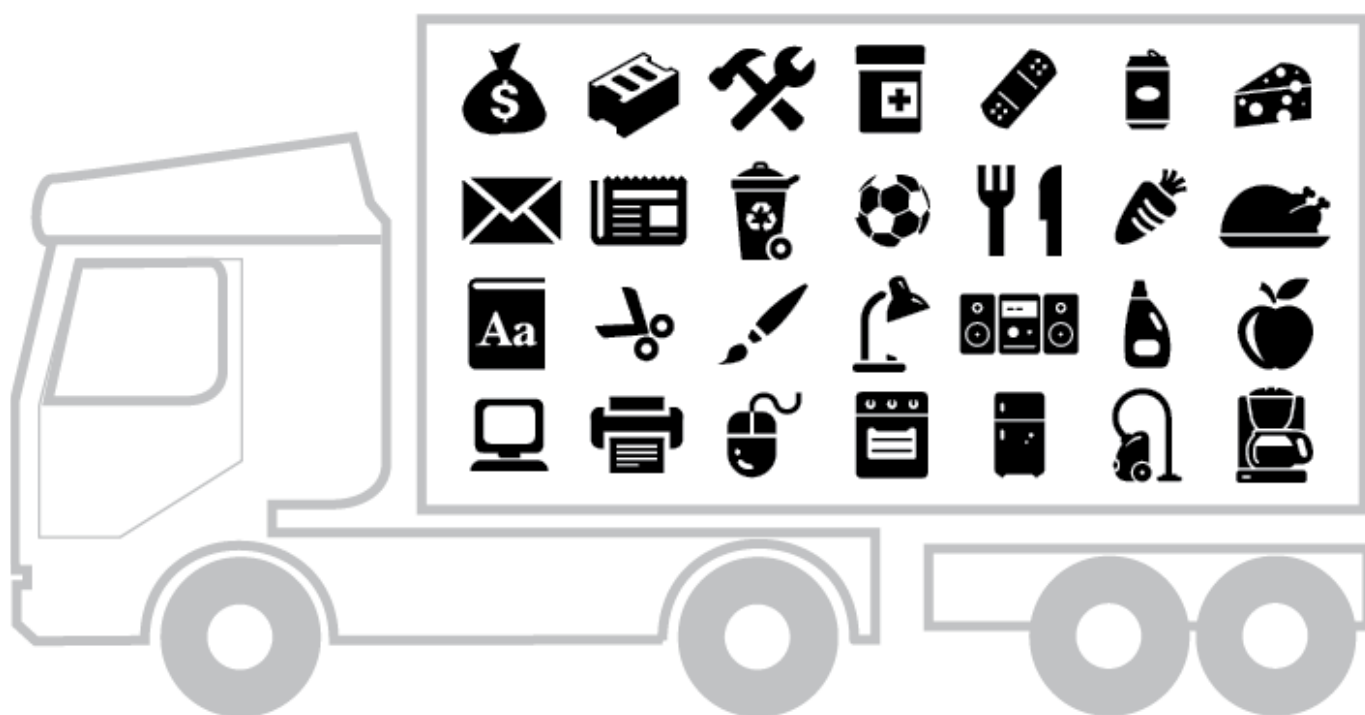
В самом деле, Африка уже никогда не будет прежней! ■

Это не просто грузовик.



Посмотрите на эту страницу на свет...
чтобы увидеть свет.

Это то, что доставляет все...
для вас.



Каждый предмет, произведенный или потребленный
где-то в мире, на стадии производства или
транспортировки побывал в грузовике.

Если остановится автотранспорт, замрет и экономика.

*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

10 Система МДП



МДП означает «Международные дорожные перевозки» и является единой глобальной системой таможенного транзита, которая строится на основе Конвенции МДП, осуществляемой в рамках государственно-частного партнерства.

Система МДП позволяет упрощать и обеспечивать надежность торговли и международных перевозок автомобильным транспортом в течение более 60 лет за счет перевозки грузов в транспортных средствах и грузовых контейнерах под таможенными печатями и пломбами транзитом по территории стран без проверок на границе на основе использования единого признанного и согласованного на международном уровне таможенного контрольного документа – книжки МДП.

Система МДП позволяет существенно сократить время ожидания на пограничных переходах, повысить безопасность, снизить расходы и повысить эффективность автомобильного транспорта во многих районах мира. Она рационализирует процедуры пересечения границ за счет выполнения таможенных формальностей не на самой границе, а в месте отправления и назначения, гарантируя выплату таможенных налогов и сборов и бесплатно предоставляя в распоряжение пользователей онлайн-систему предварительного декларирования и другие ИТ-средства управления рисками.

В центре внимания

Дистанционный курс обучения системе МДП

Успешный дистанционный курс обучения ВТамО–IRU по МДП был обновлен и сейчас включает 14 динамических и интерактивных модулей, которые охватывают основы системы МДП, предоставляя транспортным ассоциациям МДП, транспортным операторам

МДП и таможенным органам высококачественную онлайн-систему обучения, которая позволит обеспечить бесперебойную работу МДП. Этот курс действует в онлайн-режиме на английском, арабском, испанском, русском и французском языках.

68

договаривающихся сторон

57

стран, в которых действует эта система

25

заинтересованных сторон

3 миллиона

книжек МДП в год

20 миллионов

пересечений границ за год

на 1 миллиард

долларов США банковских гарантии в день



Обеспечение надежности глобальной торговли

С учетом увеличения объемов международной торговли, система МДП может эффективно упрощать торговлю и обеспечивать ее надежность.

Такие страны, как Аргентина, Бразилия, Индия, Китай, Пакистан и Саудовская Аравия уже выразили живейшую заинтересованность

в присоединении к системе МДП с целью воспользоваться ее преимуществами в плане надежности и упрощения торговли и транспорта. Мы также продолжаем демонстрировать преимущества реализации на практике системы МДП в целях поощрения экономического развития во всех регионах.

Восстановление системы МДП с целью помочь Афганистану перейти от получения помощи к торговле

Восстановление системы МДП в Афганистане, которое поможет этой стране перейти с этапа получения помощи на этап торговли, в скором времени может стать реальностью. В 2012 году в этой стране была проведена первая пробная проверка перевозки по территории Афганистана в Герат по системе МДП, а также были проведены конкретные дискуссии с афганскими властями и намечены практические шаги в этом направлении. Высшие компетентные органы Афганистана выразили свою поддержку данным инициативам и подтвердили, что афганское правительство решительно настроено восстановить систему МДП в ближайшем будущем.

Вскоре после этого ключевые заинтересованные стороны из государственного и частного секторов Афганистана приняли участие в трехдневном практическом совещании по МДП в целях доработки оставшихся мер, которые необходимо принять в целях восстановления транспортных операций в режиме МДП при доставках в Афганистан и из него. Участники совещания ознакомились с юридическими и практическими аспектами системы МДП и преимуществами применения на практике онлайн-прикладных программ МДП по управлению риском для повышения безопасности.

Восстановление в правах системы МДП в ЕС в целях повышения экономического роста

Исторически система МДП помогла ускорить восстановление Европы посредством облегчения и обеспечения надежности международной торговли в автомобильном сообщении и, тем не менее, она была отменена на территории ЕС в 1968 году в результате создания обязательной системы «Т».

Поскольку в настоящее время ЕС намерен пересмотреть свой Таможенный кодекс, наступил самый благоприятный момент для восстановления системы МДП на территории ЕС. Она фактически позволит 12 миллионам

грузовиков ЕС двигать вперед торговлю Европейского союза, воспользовавшись всеми преимуществами системы МДП в плане экономики и безопасности. Это также позволит 600 000 операторов автопарков избавиться от зависимости от посредников и вести и развивать свой бизнес самостоятельно. В этой связи мы выступаем за выбор между системами «Т» и МДП.

Восстановление МДП в ЕС – выигрышное предложение, позволяющее стимулировать экономический рост.



Египет готовится использовать систему МДП

Крупнейшие государственные и частные субъекты деятельности провели встречу для обсуждения конкретного плана действий по активизации усилий, предпринятых Египтом в целях присоединения к Конвенции МДП в самом ближайшем будущем. Они единодушно признали, что в целях дальнейшего развития международной торговли и создания условий для того, чтобы страна могла стать центром логистики этого региона в будущем, ей необходимо использовать систему МДП.

Федерация египетских палат (FEDCOC) и Союз палат и товарных бирж Турции сделали вывод о том, что присоединение к Конвенции МДП будет сегодня весьма своевременным,

с учетом недавно введенных в действие регулярных паромных линий, открывающих возможность перевозок «ро-ро» между обеими странами, и обязались сотрудничать в порядке дальнейшего расширения системы МДП на территории Ближнего Востока и Северной Африки.

Совет министров транспорта Лиги арабских государств (ЛАГ) совместно с IRU и АУЛТ принял участие в церемонии проводов первых двух грузовиков, осуществляющих доставку грузов из Египта в Турцию в рамках специального «пилотного» проекта с применением системы МДП

МДП на Ближнем Востоке: время действовать

Для поддержания и распространения системы МДП на Ближнем Востоке, мы вместе с ЛАГ обратились с призывом к Министру транспорта Джабару бин Эйд Аль-Сураисери и Генеральному директору Таможенного управления Королевства Саудовской Аравии д-ру Салему бин Мани Аль-Халиви с предложением взять на себя ведущую роль по реализации системы МДП в регионе.

Во время встречи с Генеральным директором Таможенного управления Саудовской Аравии мы обратили его внимание на опробованные

и проверенные преимущества в плане безопасности, которые может предложить система МДП Королевству Саудовской Аравии и субъектам межрегиональной и глобальной торговли ЛАГ. Д-р Аль-Халиви признал большую важность системы МДП не только в плане повышения безопасности для саудовской таможенной системы, но и для всех 22 государств - членов ЛАГ, к которым он обратился с призывом коллективно присоединиться в ближайшем будущем к МДП при поддержке ЛАГ.

Расширение системы МДП в Африке

В мае 2012 года 26 членов РКИА из 22 африканских стран приняли резолюцию, в которой африканским правительствам предлагается ввести в действие ключевые многосторонние договоры ООН в области упрощения и безопасности торговли и транспорта, в особенности Конвенцию о согласовании и Конвенцию МДП. В

дополнение к этой резолюции были организованы международные семинары в Камеруне и Сенегале, которые имели целью повысить осведомленность основных заинтересованных сторон о преимуществах системы МДП в плане упрощения и надежности перевозок.

Онлайновые прикладные программы МДП: надежное управление рисками для повышения безопасности торговли

Первым и важнейшим приоритетом является обеспечение надежности системы МДП, и именно поэтому мы используем современные онлайн-приложения параллельно со многими другими элементами безопасности, которые уже предусмотрены Конвенцией МДП. Эти онлайн-прикладные программы предоставляются в распоряжение таможенных органов, ассоциаций, выдающих книжки

МДП и несущих гарантийные обязательства, страховщиков и транспортных операторов и дают возможность передавать электронные предварительные декларации таможенным органам, отслеживать книжки МДП в реальном времени и эффективно управлять рисками и, делая операции по системе МДП более быстрыми, надежными и удобными, при том совершенно бесплатно.

Прикладные программы МДП – краткий обзор



«Зеленые полосы» TIR-EPD: перевозки по системе МДП осуществляются даже быстрее!

Многие страны не могут пользоваться преимуществами развития торговли в связи с неприемлемо длительным временем ожидания на границах, которое может длиться от многих часов до нескольких дней, а то и недель! Эти непредсказуемые длительные задержки приводят к увеличению времени перевозки и транспортных расходов, негативно сказываясь на торговле и тем самым на росте национальной экономики и занятости. Новые «зеленые полосы» TIR-EPD, предлагают простое решение этой проблемы.

«Зеленые полосы TIR-EPD» – это специальные линии по обе стороны границы, которые полностью соответствуют требованиям Конвенции МДП и Конвенции о согласовании, а также Рамочным стандартам ВТамО по безопасности.

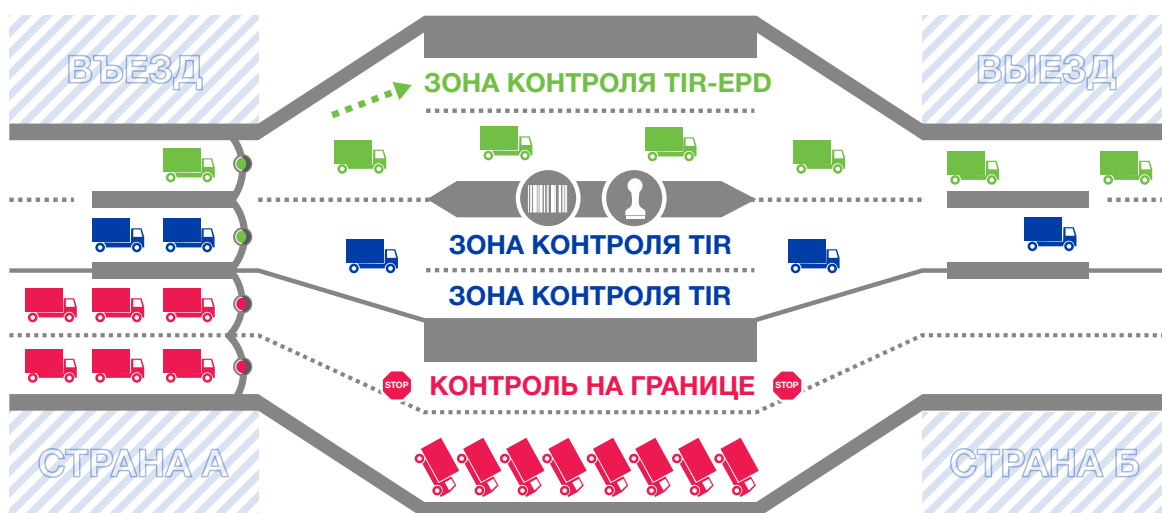
Электронные предварительные декларации, содержащие все необходимые данные о грузе и транзите, передаются через программу TIR-EPD должным образом

идентифицированными и уполномоченными операторами автотранспортных предприятий до подхода грузовика к таможенной границе, что позволяет таможенным органам оценить риски и определить заранее то автотранспортное средство, которое следует проверить.

Автотранспортные средства, перевозящие грузы под таможенными печатями и пломбами в режиме МДП и получившие разрешение таможенных органов использовать зеленые полосы TIR-EPD, могут подвергаться только сканированию, а в их книжке МДП проставляется соответствующий штамп, позволяющий им пройти быструю и эффективную таможенную проверку, что существенно снижает время ожидания на границах и транспортные расходы и улучшает условия труда таможенных сотрудников и водителей грузовиков.

«Зеленые полосы» TIR-EPD позволяют сократить время ожидания на границах, упростить торговлю, повысить эффективность оценки рисков и результативность таможенных проверок и обеспечить надежность торговли и перевозок.

Исследование «Зеленые полосы TIR-EPD»



1 1

Содействие прогрессу и процветанию стран, расположенных вдоль Шелкового Пути

Сегодня 80% объема мировой торговли осуществляется примерно через 30 все более и более перегруженных морских портов. Физическое удаление от основных торговых потоков тормозит экономическое развитие в странах, не имеющих выхода к морю, что зачастую приводит к политической и социальной напряженности.

Для автомобильного транспорта доступна любая страна, не имеющая выхода к морю. Сухопутные торговые маршруты между Европой и Азией являются экономически привлекательной и жизнеспособной альтернативой традиционным перенасыщенным морским торговым путям.

Поскольку для автомобильного транспорта доступна любая страна, не имеющая выхода к морю, восстановление древнего Шелкового Пути для международного автомобильного транспорта обеспечивает жизненно важную альтернативу для торговли между Азией и Европой, неся прогресс, процветание и, в конечном счете, мир во все страны, расположенные вдоль этих дорог, в результате соединения их предприятий с крупнейшими мировыми рынками. Это открывает новые экономические возможности и создает новые рабочие места.

Репортажи компании «Си-Эн-Би-Си» о Шелковом Пути



Для обеспечения экономического роста настало время эффективно упрощать автомобильный транспорт через соответствующие процедуры!



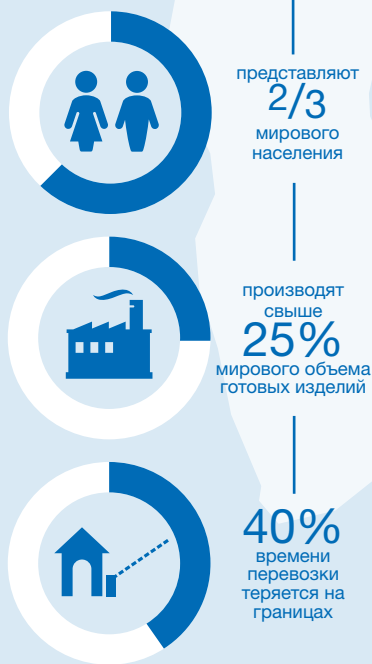
Современный Шелковый Путь



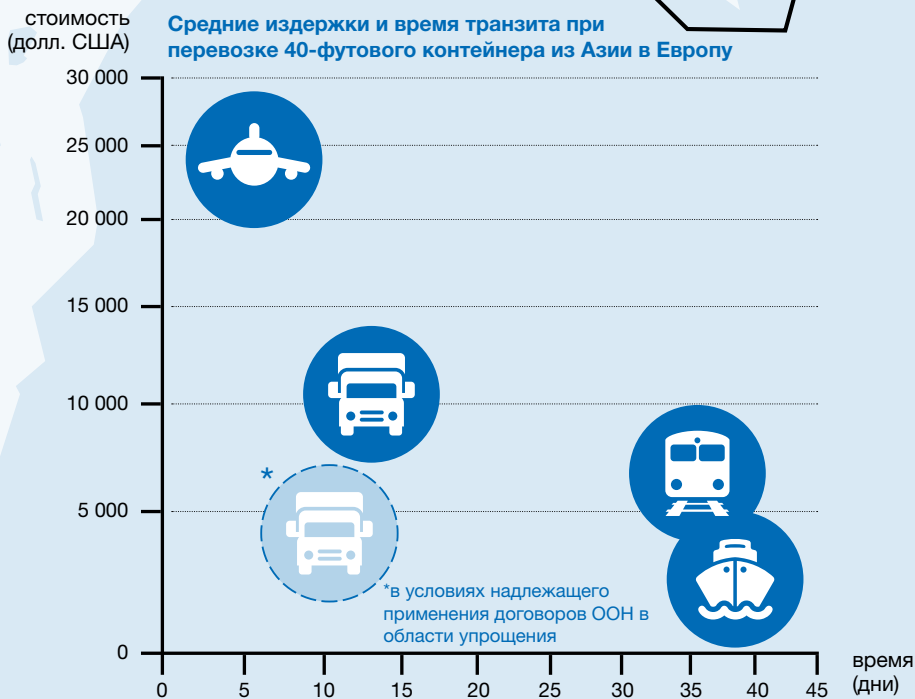
Карта морских и автомобильных маршрутов

- Океанский маршрут Гамбург-Далянь
- Северный маршрут
- Центральный маршрут
- Южный маршрут
- Афганский маршрут
- Китайский маршрут

Страны, через которые пролегает современный Шелковый Путь



Средние издержки и время транзита при перевозке 40-футового контейнера из Азии в Европу



Современный Шелковый Путь – основные вехи

Год	Событие
1959 г.	Начало создания сети азиатских автомобильных дорог по инициативе ООН
2003 г.	Принятие Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог (ИГА). 32 страны, подписавшие Соглашение
2005 г.	Автопробег, организованный IRU по маршруту Пекин-Берлин-Брюссель
2007 г.	Автопробег, организованный IRU по кольцевой дороге вокруг Черного моря
2008 г.	НЕЛТИ-1: первые коммерческие поставки через Евразию
2009 г.	НЕЛТИ-2: мониторинг коммерческих поставок по расширенной сети маршрутов
2011 г.	НЕЛТИ-3: мониторинг коммерческих поставок по территории региона ОЭС

Источники: Московские новости, 16-22 октября 2012 года. Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива IRU (НЕЛТИ), этапы 1, 2 и 3. Торговая палата США: Наземные транспортные варианты между Европой и Азией, июль 2006 года. Экономическая комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций

Инициатива «Модельное шоссе»

Наша инициатива «Модельное шоссе» (ИМШ) имеет целью создание – в рамках государственно-частного партнерства – образцового участка дорожной вспомогательной инфраструктурой, такой, как охраняемые места стоянки, гостиницы и заправочные станции, а также гармонизацию процедур. Наша задача – поощрять и далее упрощать торговлю и перевозки

автомобильным транспортом на всем Евразийском континенте посредством оказания поддержки в согласованном развитии придорожной инфраструктуры, необходимой для улучшения условий труда водителей и повышения безопасности и эффективности транзита по маршрутам Шелкового Пути, а также путем гармонизации процедур.

От стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, к странам Центральной Азии, связанным по суше

Делегация IRU-ТРАСЕКА, включая Генерального секретаря IRU Мартина Марми и Генерального секретаря ТРАСЕКА Эдуарда Бирюкова, встретила с высокопоставленными должностными лицами, представляющими правительства центральноазиатских стран с целью заручиться их поддержкой в реализации ИМШ.

Сначала делегация приняла участие в тематическом совещании КВП ООН-НРС на высшем уровне «Международная торговля, ее упрощение и поддержка», в ходе которого заместитель Генерального секретаря IRU Игорь Рунов представил результаты проекта НЕЛТИ и проект ИМШ. Затем делегация IRU-ТРАСЕКА провела параллельную встречу с главами ВТО и ВТамО и заместителем Генерального секретаря ООН Гьяном Чандра Ачарья по вопросу о наилучших способах реализации ИМШ в целях эффективного упрощения торговли и международных автомобильных перевозок.

Делегация встретила с Его Превосходительством Президентом Таджикистана Эмомали Рахмоном и обсудила способы эффективной интеграции торговли и развития автомобильного транспорта в соответствии с Алматинской программой действий, а также вопросы оказания помощи в превращении стран, не имеющих выхода к морю, в страны, связанные по суше. Президент Рахмон подтвердил, что он разделяет эту концепцию, и пригласил все заинтересованные стороны на международную

конференцию на высоком уровне по этим вопросам в Душанбе в сентябре 2013 года, которая пройдет под его патронажем и при полной поддержке.

По завершении официальной встречи с Президентом Рахмоном и успешного семинара по ИМШ, заместитель Министра транспорта Таджикистана Худойор Худойоров и Генеральные секретари IRU и ТРАСЕКА подписали совместное заявление в поддержку развития инициативы «Модельное шоссе» в Таджикистане.

Далее делегация отправилась в Кыргызстан, где встретила с Премьер-министром Кыргызской Республики Жанторо Сатыбалдиевым. Генеральный секретарь IRU кратко рассказал Премьер-министру о развитии автомобильного транспорта в Центральной Азии и сотрудничестве IRU с ООН, ТРАСЕКА и другими международными организациями в деле развития евроазиатских транспортных связей. Премьер-министр высоко оценил прилагаемые IRU усилия по упрощению торговли и международных автомобильных перевозок в этом регионе путем возрождения древнего Шелкового Пути, а также ИМШ.

В заключение делегация встретила с Председателем Государственной таможенной службы Кыргызской Республики Кубанычбеком Кулматовым и обсудила применение Конвенции о согласовании и Конвенции МДП, а также рассказала о преимуществах ИМШ для региона.

Развитие Южно-кавказского участка «Модельного шоссе»

Совместно с Секретариатом ОЧЭС, Черноморским банком торговли и развития и греческой компанией «Эгнатия Одос» мы договорились подготовить предпроектное исследование по южно-кавказскому участку «Модельного шоссе».

Официальные результаты предпроектного исследования, определяющие основные критерии реализации ИМШ в районе Южного Кавказа по маршруту Баку - Тбилиси - Батуми - Трабзон были представлены представителям государственных ведомств в Баку (Азербайджан), Тбилиси (Грузия) и Анкаре (Турция), в том числе министерствам транспорта, экономического развития, иностранных дел и финансов и государственному таможенному комитету, а также АБР, ГУАМ, ТРАСЕКА, ОБСЕ и представителям местных деловых кругов, которые приветствовали предпринятые нами усилия по развитию вспомогательной дорожной инфраструктуры в районе Южного Кавказа и подчеркнули необходимость дальнейшей координации действий между всеми заинтересованными сторонами в целях реализации ИМШ на основе результатов предпроектного исследования.





НЕЛТИ переходит на «третью скорость» в регионе ОЭС

27

компаний

8

государств-членов ОЭС

139

рейсов

2 823

перевезенных тонн

40%

времени перевозки,
потерянного на границе

38%

транспортных издержек в
результате поборов

14,5 км/ч

средняя скорость

С момента запуска в 2008 году, проект IRU «Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива» позволил произвести научный анализ результатов мониторинга более 200 000 пересечений границ. Регулярный мониторинг грузового автотранспорта в рамках Организации экономического сотрудничества (ОЭС-РМТ), организованный в рамках третьего этапа проекта NELTI (НЕЛТИ-3), позволил выявить основные помехи и нефизические барьеры на пути развития международного автомобильного транспорта в регионе ОЭС в целях оказания государствам помощи в стимулировании экономического развития путем упрощения торговли и международных автомобильных перевозок.

Совместный проект РМТ ОЭС/НЕЛТИ-3 позволил собрать и проанализировать данные о нынешних условиях, сложившихся в области международных автомобильных перевозок, с которыми сталкиваются профессиональные водители грузовых автомобилей в ходе международных коммерческих грузовых рейсов в регионе ОЭС, например таких, как время ожидания на границах, таможенные процедуры и проверки, в частности, на дорогах, а также информацию о существующей транспортной инфраструктуре, собранную с помощью специальных вопросников и бортовых журналов водителей с использованием методологии ЭСКАТО ООН «время-расстояние -затраты».

«Надежные данные об условиях работы автомобильного транспорта в регионе ОЭС очень важны для определения реальных помех и принятия надлежащих решений, которые необходимо реализовать на практике в целях эффективного устранения или снижения физических и нефизических барьеров на пути развития автомобильного транспорта».

Заместитель Генерального секретаря
ОЭС Альтаф Ашгар



NEITI-3

Пограничные переходы – барьер на пути торговли в регионе ОЭС

Аналитические результаты совместной инициативы IRU-ОЭС подтвердили результаты НЕЛТИ-1 и 2: автотранспортные торговые связи между Европой и Азией являются экономически привлекательной и жизнеспособной альтернативой традиционным, перегруженным морским торговым путям.

Тем не менее, этап НЕЛТИ-3 также показал, что в регионе ОЭС 40% продолжительности перевозки автомобильным транспортом приходится на ожидание на пограничных переходах, а 38% транспортных расходов – на неофициальные денежные сборы. Из-за наличия этих существенных барьеров средняя скорость грузового автотранспорта в регионе ОЭС снижается, как это ни поразительно, до 14 км/ч, что сильно тормозит развитие торговли между странами ОЭС. Эти потери, в конечном счете, негативно сказываются на экономике стран ОЭС и их гражданах.

Эта неблагоприятная ситуация вызвана несогласованными правилами, регламентирующими деятельность коммерческого автотранспорта, множеством контрольно-пропускных пунктов, сложными процедурами получения визы для водителей, а также лишь частичным применением основных договоров ООН в области упрощения торговли и перевозок, которые уже ратифицированы большинством государств-членов ОЭС.

Результаты исследований наглядно подтверждают необходимость в срочном и эффективном применении основных многосторонних договоров ООН в области упрощения торговли и транспорта и обеспечения их надежности - таких как Конвенция о согласовании и Конвенция МДП - для расширения сотрудничества между транзитными странами ОЭС, во введении в действие многосторонней системы выдачи разрешений и в выдаче многократных и транзитных виз для водителей коммерческих транспортных средств.

От стран, не имеющих связанным сухопутным мостом,

Мы взяли интервью у заместителя Генерального секретаря и Постоянного упрощение автомобильных перевозок может помочь реализации экономического

Ведущие межправительственные организации, такие как ООН, ВТО, ОБСЕ и ТРАСЕКА, считают развитие евро-азиатских транспортных связей (ЕАТЛ) одной из приоритетных целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия ООН. Какой вклад вносит Постоянное представительство IRU в Евразии в развитие ЕАТЛ и реализацию Алматинской программы действий?

ЕАТЛ и Алматинская программа действий преследуют похожую общую цель. Они направлены на развитие экономик стран, не имеющих выхода к морю, которые физически изолированы от основных мировых рынков. Создание сухопутных мостов позволяет автомобильному транспорту связывать предприятия

с этими рынками, и поэтому обе программы соответствуют нашим задачам.

В 2012 году мы завершили совместный проект IRU-ЮНМАС «Разминирование Афганистана», который явился первым примером государственно-частным партнерством по разминированию дорог вдоль маршрутов, связывающих Кабул и соседние страны на севере. Реализация проекта нацелена на то, чтобы Афганистан перешел с этапа получения помощи на этап развития торговли. Реализация проекта также способствовала развитию ЕАТЛ, и проект получил высокую оценку со стороны Генерального Секретаря ООН Пан Ги Муна.

На конференции в Туркменистане, организованной в 2012 году в партнерстве с КВП ООН-НРС, ОБСЕ и ТРАСЕКА, мы обсудили развитие транспорта и транзита в Центральной Азии и Каспийском регионе и призвали правительства принять меры по упрощению торговли и транзита, такие как создание морских паромных переправ для автотранспорта, упрощение визового режима для профессиональных водителей и устранение других барьеров.

Эта конференция имела большой успех, именно поэтому мы организуем в 2013 году совместно с КВП ООН-НРС и ТРАСЕКА конференцию по торговле и международным автомобильным перевозкам в Центральной Азии под покровительством Президента Таджикистана. Мы верим, что привлечение внимания правительств к необходимости упрощения торговли и международных автомобильных перевозок поможет принести в регион прогресс, процветание и мир.

Каковы основные проблемы развития автотранспорта в Евразии?

Я бы сказал, что повышение надежности и улучшение условий труда водителей и компаний, действующих на маршрутах между Европой и Азией, – это ключевая задача. Ее решение состоит в том, чтобы заручиться поддержкой в реализации инициативы IRU «Модельное шоссе». Мы работаем в этом направлении и в 2012 году добились определенных успехов.

Мы представили результаты предварительного технико-экономического обоснования участков «Модельного шоссе» в Центральной Азии и на Южном Кавказе высокопоставленным должностным лицам в Таджикистане, Кыргызстане и Казахстане. Все они выразили



ВЫХОДА К МОРЮ, К СТРАНАМ, СОЕДИНЯЮЩИМ АЗИЮ И ЕВРОПУ

представителя IRU в Евразии Игоря Рунова, который разъяснил, каким образом потенциала Евразии.

поддержку проекту. Трехстороннее Совместное заявление в поддержку этого проекта было подписано таджикским правительством, ТРАСЕКА и IRU.

Результаты исследования проекта «Модельное шоссе» по Южному Кавказу также получили поддержку на высоком уровне в Анкаре, Баку и Тбилиси. Следующий шаг – это разработка полномасштабного технико-экономического обоснования по обоим – Центрально-азиатскому и Южно-кавказскому участкам «Модельного шоссе».

Еще одной важной задачей для нас является создание цифровых карт для водителей. Эти карты будут содержать всю информацию, которая им нужна в повседневной работе. Этот проект инициирован в соответствии с резолюцией Генеральной ассамблеи IRU. Нашим партнером в реализации этого проекта является ТРАСЕКА. По завершению проект окажет существенное экономическое воздействие, поскольку цифровые карты позволят повысить эффективность автомобильного транспорта и снизить расходы операторов.

Недавнее создание Единого экономического пространства в январе 2012 года должно было, видимо, изменить методы работы автотранспортных компаний в Евразии. Можете ли вы рассказать нам об этом подробнее?

Да, действительно создание Единого экономического пространства существенно изменило правила осуществления автотранспортных операций не только для белорусских, российских и казахских компаний, но и для всех международных автоперевозчиков. Мы обсуждали эти проблемы на Международной конференции IRU – АсМАП Украины в Ялте и выяснили, что деловые круги весьма позитивно

воспринимают создание ЕЭП. На территории ЕЭП сократилось число пограничных переходов и, соответственно, связанных с этим формальностей. В долгосрочной перспективе создание ЕЭП приведет к согласованию правил в области автомобильного транспорта между этими тремя странами. Однако перед нами стоит еще вопрос применения многосторонних договоров в области упрощения торговли и транспорта в пределах Единого экономического пространства.

Вместе с нашими белорусскими, казахскими и российскими ассоциациями-членами мы тесно работаем с Евразийской экономической комиссией в целях обмена опытом, накопленным IRU за более чем 60 лет, в области упрощения и обеспечения надежности торговли и международных автомобильных перевозок с использованием системы МДП и таких ИТ-средств управления рисками, как электронные предварительные декларации (TIR-EPD).

С этой целью мы подписали с Комиссией МоВ, который устанавливает правовую базу дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества.

Что Вы ожидаете от 2013 года?

С одной стороны, мы ожидаем вторую волну экономического кризиса, который приведет к снижению объема грузовых перевозок и негативно скажется на нашей отрасли. С другой стороны, углубление процесса интеграции в регионе Евразия приведет к устранению административных барьеров на пути международных автомобильных перевозок, поэтому это как раз тот момент, когда следует продолжить осуществление нашей стратегии по продвижению и упрощению автомобильных перевозок в пределах Евразии.

Я верю, что, работая сообща вместе с нашими ассоциациями-членами и организациями-партнерами, мы все преодолеем и добьемся успеха! ■



12 Разминирование дорог в Афганистане: от получения помощи к торговле

Новаторское государственно-частное партнерство

Заключительная церемония проекта, основанного на принципах государственно-частного партнерства IRU/ЮНМАС (ГЧП), по разминированию дорог в Афганистане состоялась в апреле 2012 года в ходе проведения в штаб-квартире ООН в Нью-Йорке Международного дня просвещения по вопросам минной опасности. В ходе проекта было продемонстрировано, каким образом новаторское сотрудничество между IRU и ЮНМАС позволило внести вклад в более полную интеграцию Афганистана в систему глобальной торговли и транспорта за счет создания безопасных и

надежных дорог, что не только способствует развитию торговли и укреплению прогресса, но и обеспечивает, в конечном итоге, процветание и мир.

Цель созданного ГЧП – повышение уровня безопасности и способствование интеграции Афганистана в глобальную экономику посредством разминирования дорог и прилегающих к ним минных полей и зон боевых действий, которые создают существенную угрозу для перевозки грузов и пассажиров.

Автомобильный транспорт продвигает прогресс, процветание и, в конечном счете, мир

Этот проект, который осуществлялся в 100-метровом коридоре с каждой стороны 700-километровой кольцевой дороги, связывающей Кабул с северными провинциями Баглан, Балх, Джаузджан, Кундуз, Парван и Саманган, помог восстановить социально-экономические связи между Афганистаном и Таджикистаном, Туркменистаном, Узбекистаном и за их пределами и способствовал переходу страны от принятия помощи - к торговле за счет использования международного автомобильного транспорта, тем самым способствуя восстановлению,

развитию и стабилизации Афганистана.



«Помощь IRU способствовала повышению безопасности и благополучия Афганистана. Я весьма рассчитываю на дальнейшее плодотворное сотрудничество с IRU».

Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун

Реализация проекта оказала позитивное воздействие на условия жизни свыше семи миллионов человек, проживающих в шести провинциях, через которые проходит кольцевая дорога, за счет повышения мобильности местных сообществ, пользующихся дорогами, которые стали более безопасны. Проект также позволит снизить расходы на продовольственные и непродовольственные товары и вернуть землю в ее первоначальное состояние, используя ее для



сельскохозяйственных целей, что, в свою очередь, позволит расширить торговые и коммерческие возможности и укрепить торговлю между провинциями Афганистана и Таджикистаном, Туркменистаном, Узбекистаном и, в конечном счете, Европой.

Только после обеспечения полной безопасности дорог Афганистана, которые стратегически расположены вдоль Шелкового пути, они снова будут играть важнейшую роль в евро-азиатской торговле с помощью автомобильного транспорта, который будет способствовать процветанию всего этого региона в результате возрождения древнего Шелкового пути.

Восстановление системы МДП в Афганистане в целях упрощения и обеспечения надежности торговых потоков

Именно с этой точки зрения активно обсуждалась проблема восстановления системы МДП в Афганистане – упростить и обеспечить надежность торговли с помощью международного автомобильного транспорта. Для того чтобы возобновить операции МДП при доставке в Афганистан и из него, были завершены необходимые действия совместно с Ассоциацией – членом IRU в Афганистане и ключевыми заинтересованными сторонами из государственного и частного секторов этой страны, которые изучили все правовые и практические аспекты, связанные с реализацией системы МДП, а также преимущества прикладных программ этой системы по управлению риском для повышения безопасности доставок.

«В этом районе, до его разминирования, было очень много несчастных случаев из-за мин, в результате которых многие люди потеряли ноги, руки, глаза и даже жизнь. Сейчас у нас здесь много магазинов и заправочных станций. Это оживленная дорога ... мы сможем заботиться о наших семьях и общинах».

Ахмад Шах, житель Годара, Афганистан

Первая пробная перевозка с применением книжек МДП между Афганистаном и Ираном прошла успешно. Она была выполнена двумя грузовиками, доставившими сельскохозяйственные продукты по маршруту от пограничного перехода Исламкаала в провинции Герат до иранского порта Бандарабас. Этот пробный рейс явился прекрасной возможностью обучить транспортных операторов и таможенных служащих использованию и обработки книжек МДП в Афганистане в целях восстановления там системы МДП в ближайшем будущем.

Более подробную информацию о проекте см. в блоге:
<http://demining-afghanistan.org/>

Разминирование дорог Афганистана: рассказ в картинках



Разминировано

68

опасных зон

Обезврежен

6 161

опасный объект

Затронуты

42

общины

Проект затронул жизнь свыше

3 000

семей

Создано

2 000

рабочих мест

13 Обеспечение безопасности перевозок



«TRANSPark»: определение местоположения безопасных автостоянок

1 из 6
водителей
подвергается нападению

42%
на автостоянках

68%
в ночное время

В 63%
случаев объектом является
транспортное средство или груз

«Источник»: Разбойные нападения на водителей тяжелых грузовых транспортных средств, находящихся в международном движении; IRU и Международный транспортный форум, 2008 год

В системе перевозок и логистики обеспечение безопасности представляет собой одну из серьезнейших проблем, особенно в связи с активизацией разбойных нападений на дорогах, которые причиняют огромные человеческие страдания и приводят к экономическим издержкам. В условиях сильной конкуренции, действия строгих правил, хищения грузов и разбойных нападений на водителей, исключительно важное значение, как никогда ранее, приобретает надежное планирование маршрута, включая информацию о том, где водители могут остановиться, с тем чтобы провести период отдыха в безопасных и удобных условиях.

Мы решили эту неотложную проблему, разработав в этих целях легкую в применении онлайн-прикладную программу, которая помогает коммерческим пользователям дорог найти надежную автостоянку в нужном месте и в нужное время. Приложение «TRANSPark» было обновлено на основе положительного опыта его применения и в настоящее время доступно без предварительной регистрации и бесплатно на веб-сайте IRU.

TRANSPark

Информация о системе
«TRANSPark»





Идеальная прикладная программа для автотранспортных операторов, водителей коммерческих транспортных средств и владельцев/менеджеров автостоянок

Пользователи могут искать, находить и запрашивать нужную им автостоянку из более 4 000 автостоянок в более чем 40 странах по месту расположения с указанием страны, города и улицы, в заданном радиусе до 200 км или вдоль запланированного ими маршрута. Усовершенствованные варианты поиска также позволяют пользователям фильтровать результаты по таким параметрам, как уровень безопасности и удобства, в соответствии с их определением менеджерами автостоянок.

Пользователи могут также оставлять свои отзывы по поводу автостоянок, которыми они воспользовались, и включать сервисы, ранее не указанные в описании парковки, с тем чтобы обеспечить постоянное обновление информации в системе «TRANSPark».

Система «TRANSPark» позволяет пресекать прямые разбойные действия, нацеленные на грузовой транспорт, поощряя развитие и создание более надежных и более удобных автостоянок и стимулируя сотрудничество между компетентными органами, владельцами автостоянок и транспортными операторами. Она позволяет обеспечить безопасность всей логистической цепочки и решить вопросы, касающиеся точной информации о наиболее «горячих точках криминальной активности», в целях эффективного вложения средств в объекты инфраструктуры, предназначенные для стоянки автомобилей.

Более того, «TRANSPark» помогает обезопасить водителей, транспортные средства и грузы, повысить безопасность дорожного движения и сэкономить время и деньги транспортных операторов и в то же время, помочь им в соблюдении действующего законодательства.

4 000+
автостоянок

40+
стран в мире



www.iru.org/transpark



Требуются: Более безопасные автостоянки...и их местоположение!

Мы настоятельно рекомендовали компетентным органам, присутствовавшим на сессии Группы по автомобильному транспорту Международного транспортного форума и на рабочем совещании Европейской комиссии на тему «Обеспечение информации о безопасных и надежных автостоянках для грузовиков и коммерческих транспортных средств», объединить свои усилия в целях пресечения разбойных нападений на водителей посредством предоставления нам актуальных данных о расположении надежных автостоянок в их странах с целью улучшения географического охвата системы «TRANSPark».

Мы с удовлетворением приняли к сведению предложение ЕК по организации безопасных автостоянок через каждые 50 км на основных магистралях Европейской сети, которое содержится в предложении по ТЕС-Т, однако настаивали на том, чтобы данные о местоположении всех зон стоянки, в том числе информация о «горячих точках криминальной активности», направлялась ответственными органами в систему «TRANSPark».

Исключительно важно, чтобы государственные органы и владельцы/менеджеры автостоянок предоставляли информацию о местоположении безопасных автостоянок для системы «TRANSPark».

Мы также настоятельно рекомендовали Совету ЕС по правосудию и внутренним делам создать национальные межведомственные консультативные платформы с участием всех заинтересованных сторон, которые будут заниматься вопросами борьбы с преступностью на грузовом автотранспорте. Мы подчеркнули, каким образом правоприменительные органы должны указывать местоположение «горячих точек криминальной активности», и напомнили, что предоставление данных компетентными органами о расположении безопасных автостоянок для системы «TRANSPark» является эффективной мерой в деле ликвидации черного рынка похищенных грузов.

**Такси?
В любое время!
В любое место!**



*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

14 Оптимизация законодательства и правоприменительной практики

Согласование штрафов и санкций

Онлайновый центр сбора жалоб ECR

В качестве одного из важнейших компонентов нашего государственно-частного партнерства с сообществом правоприменительных органов ЕС в целях создания согласованной и эффективной системы обеспечения соблюдения европейского законодательства в области автомобильного транспорта и для дальнейшего повышения безопасности дорожного движения, улучшения условий труда и обеспечения равных условий конкуренции на уровне ЕС, в 2012 году мы приняли меры по виртуальному хранению данных, поступающих в онлайновый центр сбора жалоб на несоответствия штрафы и санкции, наложенные службой контроля на европейских маршрутах (ECR),

Центр сбора жалоб ECR, языками общения которого являются в настоящее время английский, немецкий, румынский и французский, позволяет транспортным операторам и водителям сообщать о случаях проверок или санкций, которые они считают несправедливыми в плане соблюдения правил ЕС, регламентирующих периоды управления и отдыха водителей и использования тахографа. Штрафы должны быть справедливыми и пропорциональными, и в то же время,

оказывать сдерживающий эффект в целях действенного повышения уровня соблюдения применяемых правил.

Фактически контрольным органам и представителям отрасли хорошо известно, что эти правила, их соблюдение и применяемые санкции в разных странах могут существенно отличаться. Наша цель – понять, что происходит на самом деле в системе обеспечения соблюдения транспортного законодательства, и принять меры по изменению любых методов контроля, которые могут нуждаться в корректировке.

Хотя направление информации в центр сбора жалоб не равносильно обращению с

иском, все же сбор таких данных позволяет нам вместе с контрольными органами ECR, действующими в пределах ЕС, лучше понять состояние правоприменительной работы. Это помогает нам выявить то, что не работает, и где и как можно внести улучшения в целях использования этой информации для действенного повышения согласованности проверок соблюдения правил и устранить, где это возможно, несправедливые виды практики.

Унифицированные методы правоприменения дополняют общую систему нормативного регулирования ЕС и играют конструктивную роль, позволяющую операторам выполнять свою работу надлежащим образом, эффективно и с уверенностью.



Электронный регистр автотранспортных предприятий – ЕРРУ

Мы провели совместный семинар со службой контроля на европейских маршрутах и организацией ТИСПОЛ в тесном сотрудничестве с Генеральным директором Европейской комиссии по мобильности и транспорту в целях введения в действие Электронного регистра автотранспортных предприятий (ЕРРУ), который начал действовать с 1 января 2013 года для 27

государств-членов ЕС. Этот семинар позволил выявить множество различных толкований соответствующих правил ЕС, а также различия в правоприменительных мерах и санкциях, налагаемых на транспортных операторов в разных странах. Он также позволил выявить тот факт, что многие государства вряд ли будут готовы ввести в действие ЕРРУ в 2013 году.

Цифровой тахограф: улучшения с целью положить конец мошенничеству

Мы поддерживаем многочисленные улучшения, внесенные Транспортным комитетом Европейского парламента в предложение ЕК изменить Правила ЕС по тахографу. Обязательная подготовка сотрудников правоприменительных органов, бесплатное использование сигналов Глобальной системы спутниковой навигации (ГНСС) и запрет на автоматические санкции, предусмотренные Правилами по тахографу, за счет использования новой технологии, которой оснащаются нынешние цифровые тахографы, позволят во всех случаях усилить работу по предупреждению мошенничества.

Вместе с тем, мы отвергли призыв Комитета провести обязательное оборудование

всех транспортных средств цифровыми тахографами. К тому же, в связи с отсутствием анализа финансовых расходов или оценки последствий мы обратились к Европейскому парламенту с призывом не принимать эту часть поправок.

Борьба с мошенничеством, связанным с использованием тахографа, – важнейший приоритет автотранспортной отрасли.

Борьба с мошенничеством, связанным с использованием тахографа, – важнейший приоритет автотранспортной отрасли. Правила ЕС по тахографу должны, таким образом, повысить надежность этого устройства в интересах справедливой конкуренции, безопасности дорожного движения и нормальных условий труда, однако с помощью соразмерных, затратоэффективных и действенных мер в условиях оказания большей поддержки водителям и компаниям в выполнении их обязанностей.

Сеть правовой помощи

Мы модернизировали нашу глобальную онлайн-сеть юристов, с тем чтобы пользователи могли быстро найти компетентного юриста в любой стране. Члены этой сети – профессиональные юристы, которые обладают обширным опытом в различных областях права, применимого

к международным автомобильным перевозкам. Они оказывают услуги по определенному тарифу ассоциациям-членам IRU и транспортным операторам, нуждающимся в специализированной правовой помощи.

Повышение ответственности автотранспортных операторов

Девятый Симпозиум юристов IRU на тему: «Эволюция договорных отношений на автомобильном транспорте» выявил существующие недочеты в области правоприменения, подчеркнув необходимость упрощения и согласования существующего законодательства и правил в целях повышения производительности работы автотранспортных операторов и отдачи от инвестиций, а также повышения эффективности законодательства в интересах всех участников.

Недавние экономические и технические изменения оказывают воздействие на договорную ответственность автотранспортных операторов в той же степени, в какой социальные ограничения и проблемы с безопасностью оказывают воздействие на их уголовную ответственность. Как следствие, транспортные операторы должны найти новые способы решения этих проблем и реагирования на них.

Симпозиум определил, что одним из наиболее эффективных способов решения проблемы, связанной с повышением ответственности автотранспортных операторов, является использование стандартизованных на международном уровне общих условий, таких как общие условия IRU для международных перевозок грузов автомобильным транспортом, которые устанавливают правовые условия возникновения соответствующей ответственности

перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя в процессе международной перевозки грузов в автомобильном сообщении.

Законодательство, регламентирующее автотранспортные операции, становится все более сложным. Эта ситуация негативно сказывается на экономике, производительности автотранспортного сектора, отдаче от инвестиций операторов и эффективности и результативности работы правоприменительных органов.

Другие средства, такие как типовые оговорки, контракты и руководящие принципы IRU или профессиональная подготовка, которую обеспечивает Академия IRU, также были определены в качестве ключевых элементов, позволяющих быть в курсе последних законодательных изменений, оказывающих воздействие на международные автотранспортные операции, и учитывать эти изменения.

Участники Симпозиума пришли к выводу о том, что

правительствам следует:

- улучшать работу по обеспечению соблюдения существующих международных конвенций в области автомобильного транспорта;
- заключить соглашение ООН «ОМНИБус» о международных регулярных автобусных линиях;
- систематически отдавать предпочтение международным/многосторонним стандартам и моделям – там, где они существуют, – по отношению к двусторонним или региональным;
- обеспечивать большую прозрачность в осуществлении и обеспечении соблюдения законодательства и правил.



Система «e-CMR» повышает эффективность автомобильного транспорта

Мы приветствовали вступление в силу Дополнительного протокола к Конвенции CMR и призвали правительства присоединиться к этому Протоколу и принять согласованный подход к его реализации в целях скорейшего введения в действие системы «e-CMR», что позволит повысить эффективность логистической цепочки.

Сейчас перевозчики могут регистрировать, хранить и обмениваться электронными данными CMR со своими коммерческими партнерами. Это существенно улучшает документооборот, так как снижает вероятность ошибок со стороны людей и

повышает эффективность автотранспортных операций.

Однако в этой связи жизненно важное значение приобретает согласование требований, предъявляемых к использованию «e-CMR» на практике, поскольку некоторые органы до сих пор требуют бумажный экземпляр в дополнение к накладной «e-CMR», что полностью сводит на нет цель и преимущества использования электронной системы. Правительствам следует также согласовать технические стандарты на электронные подписи и методы подтверждения достоверности для получения всех преимуществ «e-CMR».

Необходимость согласования прикладных программ ИТС на автотранспорте

Мы подчеркнули срочную необходимость более полной стандартизации, согласования и эксплуатационной совместимости приложений, сообщений и протоколов интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Фактически новая технология и ИТС могут существенно содействовать еще большему повышению эффективности и экологической приемлемости автотранспорта.

Однако сложности и ограничения, обусловленные низким уровнем реализации ИТС на практике, в том числе проблемы с цифровым тахографом и системами

электронного начисления сборов, явились причиной многочисленных пересмотров и несправедливых санкций, налагаемых на пользователей в связи с несовместимой технологией и различным толкованием европейского законодательства.

Для повышения эффективности, устойчивости, надежности, безопасности, результативности и экологических показателей коммерческого автотранспорта исключительно важное значение приобретает стандартизация и согласованное применение ИТС на практике.

15 Использование СТИМУЛОВ ВО ИМЯ лучшего будущего

Нелегкий труд и самоотверженность профессиональных работников и компаний автотранспортной отрасли, стремящихся постоянно повышать эффективность и показатели ее работы, производят глубокое впечатление.

Награды IRU вручаются как поощрение лучшим водителям и менеджерам компаний, а также в знак признания лучших

стратегических и практических методов работы в отрасли, которые позволяют повысить безопасность, надежность, эффективность и экологические, социальные и коммерческие показатели автомобильного транспорта. Мы информируем о таких достижениях и результатах международную общественность в целях распространения передовой практики, которая может служить примером для подражания во всей отрасли.

1 041

водитель

1 000 000+

КМ каждый

20 лет

вождения без аварий
или нарушения правил

Почетные дипломы IRU

Почетные дипломы IRU были вручены 1 018-ти водителям автобусов и грузовиков и 23-м водителям такси из 25-ти стран. Каждый обладатель диплома проехал не менее одного миллиона километров и проработал не менее 20-ти лет в области международных грузовых или пассажирских перевозок, и не допустил при этом за последние пять лет ни одной аварии или серьезного нарушения правил дорожного движения, таможенных правил или административных положений. Такой труд заслуживает признания, служит примером для молодых водителей и повышает престиж профессии водителя.

Орден IRU «За заслуги»

Мы наградили орденом IRU «За заслуги» **Теодора Каплана**, Генерального секретаря нашей Ассоциации в Казахстане – Союза международных автоперевозчиков Казахстана (KazATO), **Тофика Нуруллаева**, Президента Ассоциации международных автоперевозчиков Азербайджана (ABADA), **Его Превосходительство Бинали Йылдырыма** Министра транспорта, мореходства и

коммуникаций Турецкой Республики, в знак их выдающегося вклада в развитие автотранспортной отрасли как на национальном, так и на международном уровнях, и за горячую поддержку деятельности и инициатив IRU по упрощению автотранспортных перевозок в своих регионах.

Премия IRU для руководителей высшего звена

Мы присудили Премию IRU «Руководитель автотранспорта высшего звена» 59 менеджерам из 17 стран мира, которые осуществляют внутренние или международные перевозки грузов или пассажиров автомобильным транспортом, включая

таксомоторные компании, в знак признания их компетенции и управленческих навыков, позволивших внести вклад в развитие безопасного, надежного, экологически чистого и эффективного автомобильного транспорта.





Лучший транспортный оператор года Евразии

Эта награда IRU вручается ежегодно в знак признания существенного прогресса компании в области защиты окружающей среды, безопасности и экономического развития достижений в социальной сфере, а также в знак признания профессионального мастерства в целом автотранспортных компаний в Евразии. Этот конкурс пользуется широкой популярностью среди международных автотранспортных ассоциаций и компаний в Евразии. Его цель - стимулировать использование передовых практик евразийскими автотранспортными компаниями. В 2012 году международное жюри при подведении итогов обратило особое внимание на соблюдение норм «Евро», финансовую устойчивость, а также профессиональную подготовку сотрудников компаний – участниц конкурса.

Победителями 2012 года стали:

«**Метельков, С.Б.**», Россия, (1-10 автомашин), небольшая компания, насчитывающая 6 автотранспортных средств, которая, к тому же, была признана лучшей автотранспортной компанией в Поволжье за высокое качество услуг.

«**Берколтранс**», Молдова, (11-50 автомашин), была признана самой эффективной компанией

с точки зрения экологических показателей. Она располагает автопарком, насчитывающим 27 транспортных средств, все они относятся к категории «Евро-5», использует систему TIR-EPD и поддерживает высокий уровень профессиональной подготовки – 3 руководителя компании прошли обучение в CIPTI – АУЦ Академии IRU в Молдове и получили профессиональные сертификаты АУЦ.

«**Киевское АТП 13061**», Украина, (более 50 автомашин), одна из самых старых автотранспортных компаний в стране, действующая с 1954 года, была признана лучшей автотранспортной компанией за то, что она уделяет приоритетное внимание дорожной безопасности и за создание своего собственного центра подготовки водителей. Кроме того, эта компания была признана АСМАП Украины лучшей в 2011 году.

Специальная грамота:

Российской компании «**Сельта**» была вручена Специальная грамота за ее динамичное развитие. Она начала работу в 1999 году, имея только 15 транспортных средств, а сейчас в ее парке насчитывается свыше 4 000 транспортных средств.

Диаконос: «Тот, кто всегда на службе»

Заключение Генерального секретаря IRU

С самого начала моей профессиональной карьеры, когда IRU был еще молодой организацией – тогда ему исполнилось 20 лет – а точнее, с 1978 года, когда я начал там работать, я неизменно пользуюсь привилегией занимать «место водителя» для того, чтобы служить интересам нашей отрасли и наблюдать за развитием автомобильного транспорта, который в свою очередь служит экономическому и социальному развитию во всем мире.

После формирования общества потребления и развития автомобильного транспорта в период послевоенного экономического бума в странах ОЭСР, наступил период нефтяного кризиса, экономического либерализма, развала советской империи и одновременного расцвета Европы, чьи государства-члены постепенно отказывались от демократических прерогатив в пользу бюрократического общества. И, наконец, в последние годы я стал свидетелем наступления в странах Запада эпохи глобализации и виртуальной экономики, а также перемещения с Запада на Дальний Восток производства, инноваций и творческого потенциала.

Если оглянуться назад и проанализировать этот период, то можно лишь удивиться, что в реальной экономике – в том числе в ассоциациях и предприятиях малого и среднего бизнеса – видение руководителей всегда было видением настоящих предпринимателей, желающих служить обществу, работая в своей отрасли. Преследуя эту цель, они усердно работали, развивали воображение и были в меру дерзкими и смелыми, чтобы создавать новые формы услуг и использовать инновационные решения. Они шли на риск. Они развивали всевозможные формы сотрудничества в логистической цепочке. Они делали все возможное для того, чтобы наилучшим образом служить интересам экономики и обеспечивать ее конкурентоспособность.

Поразительно, что в реальной экономике, видение руководителей, в том числе и руководителей транспортных ассоциаций и компаний, всегда было видением настоящих предпринимателей, желающих служить обществу, работая в своей отрасли.

Автотранспортные операторы смогут расширить круг своих незаменимых услуг, и в особенности, услуг «от человека к человеку», для того, чтобы внести эффективный вклад в обеспечение мобильности людей и грузов.

Заглядывая в будущее можно утверждать, что автомобильный транспорт по-прежнему будет единственным видом транспорта, поддерживающим как на глобальном, так и на местном уровне индивидуальное общение и обслуживание как туристов, так и грузоотправителей и грузополучателей.

Таким образом, автомобильные перевозчики будут продолжать пользоваться неизмеримыми преимуществами позволяющими им наилучшим образом служить своим клиентам. Фактически, потребности возрастают и становятся все более специфическими, благодаря возможностям, Интернета, использование которого ведет к скорости, доступности и экстернализации продукции и услуг, а также к индивидуализации растущей мобильности пассажиров и грузов.

Эта необратимая эволюция запрашиваемых услуг позволит всем первопроходцам автотранспортной отрасли, имеющим предпринимательский дух, развивать новые логистические направления и направления сотрудничества, повышая эффективность услуг предоставляемых автомобильным транспортом, который является основным элементом в любой

логистической цепочке. Таким образом, транспортные операторы смогут расширить круг своих незаменимых услуг и в особенности межперсональных услуг, внося значительный вклад в автотранспортную мобильность пассажиров и грузов, в соответствии с запросами клиентов.

В этот же самый период в высших сферах финансовых конгломератов и виртуальной экономики, вдохновленные разнузданным либерализмом и зачастую с молчаливого согласия государства, не обремененные профессиональной этикой и моральными принципами руководители преследовали единственную цель – служить не другим, а самим себе. Таким образом, нередко можно наблюдать, что, в частности, благодаря распространенной на финансовых рынках практике спекуляции по спирали, груз может

переходить из рук в руки более двадцати раз, прежде чем он будет доставлен клиенту, чтобы служить его потребностям.

Подобную глобализацию торговли, получившую развитие с 1980-х годов, правительства, специалисты и средства массовой информации регулярно представляли как новое Эльдorado – райский плод экономического и социального прогресса.

Ослепленные или даже загипнотизированные легкими деньгами, беспрестанно возобновляемыми массируемыми субсидиями, вливаемыми, в том числе, в отрасли со структурным дефицитом, как, например, железнодорожная отрасль, и безграничными займами со стороны виртуальной экономики, не подкрепленными какими бы то ни было гарантиями, строители нового тысячелетия сумели увлечь свою аудиторию бесполезными дорогостоящими проектами, козырной картой которых было излишество.

В транспортной области, и особенно в сфере железнодорожных и воздушных перевозок, цель служения другим – как и в случае финансовых директивных органов – была подменена этой идеей излишества или, иначе говоря, этими неумеренными спекуляциями по поводу мнимых будущих потребностей. Именно поэтому во всех их аналитических исследованиях подсчет количества пассажиров и тонн ведется миллионами, что иногда граничит с полным абсурдом.

В наше время виртуальной реальности – как это можно наблюдать изо дня в день в банковской сфере – нет никакой необходимости в оценке реальной потребности для того, чтобы реализовывать какие-либо идеи или увеличивать уже и так непомерный государственный долг.

Как правило, из-за отсутствия политической воли и, несмотря на тяжелые последствия для уровня жизни, размеров государственного долга, на последствия, ведущие к росту или дефициту бюджета,

Загипнотизированные непрекращающимися субсидиями, вливаемыми, в том числе, в отрасли со структурным дефицитом, как например, железнодорожная отрасль, строители нового тысячелетия сумели увлечь свою аудиторию бесполезными проектами, козырной картой которых было излишество.



такие проекты, как сворачивание ядерной энергетики, финансирование производства биотоплива, установка солнечных панелей или озеленение крыш, все еще ждет впереди светлое будущее. Фактически, такие «зеленые» инициативы, основанные

на немногочисленных исследованиях, проведенных специалистами в области защиты окружающей среды и биоразнообразия, в большинстве случаев классифицируются директивными органами, стремящимися их реализовать, как «высококачественные экологические проекты».

Если перефразировать Джорджа Оруэлла, один из героев которого сказал: «Война – это мир. Свобода – рабство. Невежество – сила», сегодня можно утверждать, что бесполезность – это будущее.

В результате серьезных – в особенности финансовых – последствий виртуальной экономики, директивные органы подменили катастрофизмом моральные принципы, реальные причины и общественные науки, которые до настоящего времени увязывали служение интересам страны и социальному развитию с техническим прогрессом. Воображение худшего приняло сегодня некую форму манихейства, которая противопоставляет прогресс природе. Тем не менее, перспектива реального прогресса для общества подразумевает увеличение объемов производства и одновременный уход от этого искусственно созданного разделения. Фактически, отсутствие мужества, которое свойственно многим лицам, принимающим решения, не только стелет прямую дорожку к воображению худшего, но и приводит к крайним вариантам этого катастрофизма через навязывание своего доминирующего мнения, вносящего смуту в общество.

Удивительно, что многочисленные директивные органы и главы государств, которые не смогли предсказать серьезные последствия глобализации в области государственного долга или рынка труда в своих странах, вдруг взяли за правило предсказывать худшие варианты развития событий по всем основным направлениям социальной сферы.

Эта мрачная депрессивная атмосфера страха, которую создали сами лица, принимающие решения, при неизменной поддержке средств массовой информации, лишь усиливает тревожные чувства, вызывающие обратный негативный эффект, и ведет к еще худшему развитию событий. Однако, как показывает история – и это следует понять всем – невозможно заниматься бизнесом, обеспечивать научный и технический прогресс, комфорт и рост, не рискуя.

Общество больше выиграет в том случае, если директивные органы в целях служения своей стране, в конце концов, наберутся смелости и пойдут на необходимый риск с целью вернуть людям надежду, мотивировать предпринимателей и способствовать общему росту путем воплощения на практике соответствующих инициатив, направленных на поддержку малого и среднего бизнеса, который составляет 85% на рынке труда.

Как показывает история, и это должно быть очевидно каждому, невозможно заниматься бизнесом, обеспечивать научный и технический прогресс, комфорт и рост, не рискуя.

Отсутствие мужества, свойственное многим лицам, принимающим решения, не только прокладывает дорогу к воображению худшего, но и ведет к крайним вариантам теории катастроф.

Тем не менее, именно в этой атмосфере воображения худшего некоторые государства недавно приняли решение свернуть ядерную энергетику и профинансировать переход на биотопливо с целью снизить выбросы CO₂, возникающие при сгорании ископаемых видов топлива. Нет никакого сомнения в том, что эти решения были приняты даже до выяснения реального потенциала, стоимости и реального воздействия альтернативных источников

энергии именно по причине этого надуманного воображения худшего.

Поэтому неудивительно, что вследствие этих важных, недуманных и немотивированных решений мы сталкиваемся, с одной стороны, с повышением уровня безработицы и, с другой стороны, взлетом цен на основные продукты питания. И это происходит после тридцатилетнего падения цен. Прежде всего эта ситуация ставит в затруднительное положение молодое поколение. По сути, это является предательством, вызванным отсутствием политической воли, в отношении миллионов малоимущих людей, которые тратят 80% своих скудных средств на продукты питания. Сегодня благодаря государственным субсидиям почти половина зерновых культур, выращенных в США, и 60% рапсовых семян, выращенных в Европе, выделены энергетическому сектору.

Эти незамысловатые размышления на тему вопиющего пренебрежения к целям в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и отсутствия этики в руководстве и служении интересам нашей планеты в странах ОЭСР, со всей очевидностью свидетельствуют о том, что малодушие лиц, принимающих решения, превосходит их волю к поддержке технического, экономического и социального прогресса.

В то же время автомобильный транспорт, оставаясь единственным видом транспорта, способным объединить людей и наилучшим образом распределить между

ними материальные ценности, – продолжал развиваться повсеместно. Фактически, благодаря правильному выбору клиенты автомобильного транспорта продолжают извлекать пользу непосредственно из самоотверженной работы служащих своему делу транспортных операторов, стремящихся повысить уровень мобильности пассажиров и грузов во всем мире.

Несмотря на этот успех – или, возможно, из-за него – и как всегда по причине

отсутствия политической решимости, которая могла бы противостоять усиливавшейся политике воображения худшего, проводимой лоббистами, выступающими против автотранспорта, за последние десятилетия правительства слишком многих стран также сделали все возможное – и не для того, чтобы служить интересам реальной экономики, а для того, чтобы затормозить развитие нашей отрасли.

Это упорство привело к непомерному повышению пошлин и налогов, которые сегодня в четыре-шесть раз превышают стоимость производства энергии, потребляемой транспортными средствами, а также к введению норм, которые сделали автомобильный транспорт самой регламентированной транспортной отраслью (намного более регламентированной, чем воздушный, железнодорожный или морской транспорт). Эта ситуация в результате привела к тому, что на основных торговых маршрутах время простоя на границе на сегодняшний день превышает более чем на 40% общее время перевозки груза.

Принимая во внимание свободу, предоставляемую глобализацией, и тот факт, что 85% грузов и 100% предприятий, задействованных в реальной экономике, обслуживаются автомобильным транспортом, любая санкция, применяемая к автотранспорту, оборачивается еще большей санкцией для экономики. По этой причине политика ужесточения правил и финансовых мер, проводимая многими государствами, имеет серьезные негативные последствия в области трудоустройства, которые директивные органы предпочитают сегодня полностью игнорировать.

Статистические данные показывают, что во многих западных странах репрессивные меры в отношении автомобильного транспорта превратились в очень эффективный стимул для развития и поощрения деиндустриализации и передислокации продукции, производимой в рамках реальной экономики, что привело к беспрецедентному уровню безработицы, иногда превышающему 50% среди молодежи.

Озадачивает тот факт, что в то время как автомобильный транспорт, как и многие предприятия малого и среднего бизнеса,

задыхаются под гнетом финансовых и регулятивных мер, виртуальная экономика, созданная правящими кругами транснациональных и финансовых конгломератов, остается хорошо защищенной государством и пользуется всеми возможными привилегиями.

Повышение пошлин и налогов, которые сегодня в четыре - шесть раз превышают стоимость производства энергии, потребляемой автотранспортными средствами, а также введение многочисленных норм, сделали автомобильный транспорт самым зарегулированным видом транспорта по сравнению с железнодорожным, воздушным и морским.

Таким образом, получаемые ими реальные прибыли, вместо того, чтобы быть обложенными налогами и, тем самым, служить росту производства, приносят пользу экономическому развитию и рынку труда, день за днем сознательно, неумолимо и безнаказанно переводятся в многочисленные «налоговые оазисы». Одно из самых серьезных последствий этих транзакций – которые служат лишь собственным интересам их исполнителей – это то, что они ставят под угрозу не только

будущее компаний в реальной экономике, но и будущее тех стран, которые еще до недавнего времени были самыми передовыми, по сути – основным двигателем прогресса.

Что же касается IRU, то благодаря решимости своих руководящих органов и непоколебимой поддержке своих членов, он с 1948 года непреклонно продолжал служить интересам автомобильных перевозчиков в соответствии с задачей, поставленной своим уставом. Фактически, IRU все это время решительно поддерживал процесс инноваций, упрощения и устойчивого развития в этой отрасли, что

является жизненно важным условием для обеспечения мобильности людей и грузов, производства и роста и развития реальной экономики.

Если принять во внимание опыт, видение, решимость и преданность лидеров предприятий автотранспортной отрасли и 170 национальных

ассоциаций-членов IRU, которые служат на благо национальной экономики более чем в 70 странах, становится очевидным, что всеми этими руководителями движет не только воодушевление: их профессия для них – это призвание.

В данном контексте следует признать, что отсутствие внимания и поддержки в условиях постоянных политических нападков на нашу отрасль, зачастую является серьезной помехой.



Тем не менее, если оценить – в сравнении с другими привилегированными секторами – жизненно важную роль, этику и вклад нашей отрасли, в том числе ее вклад в дело служения государству, обществу и экономике, и, в конечном итоге, в наше благополучие и наше будущее, обеспечивая будущее нашей планеты для наших детей и внуков, мы можем гордиться нашими успехами в достижении поставленной перед нами цели.

Серьезные проблемы и серьезные достижения требуют не только хорошего видения, профессионализма и постоянной решимости, но и того, чего сегодня больше всего не хватает в этом мире – мужества.

Мужество – это редкое качество, и оно должно всегда быть присутствовать, чьей целью является служение.

Джон Фицджеральд Кеннеди – человек, посвятивший себя служению миру и позволивший всего за семь лет сделать «один маленький шаг для человека, но гигантский скачок для человечества» – сказал, цитирую: «Мы решили сделать это ... не потому что это просто, а потому что это сложно, так как эта цель позволит нам понять и организовать наши лучшие силы и навыки, так как это вызов, который мы готовы принять, который мы не хотим откладывать и битва, которую мы намерены выиграть».

IRU решительно поддерживает инновации, упрощение и устойчивое развитие автотранспорта, который стал повсеместно жизненно важным средством для обеспечения мобильности людей и товаров, необходимой для производства и роста и развития реальной экономики.

Точно в таком же духе я посвятил всю свою профессиональную жизнь служению автомобильному транспорту. Фактически, как Генеральный секретарь нашей организации и как многие другие руководители ассоциаций-членов IRU и многие наши коллеги, руководители компаний или государственные

деятели, я могу сказать, что для меня это больше, чем работа. Для нас это не просто страстное увлечение, мы воспринимаем нашу профессию – автомобильный транспорт – как настоящее призвание, как честь и привилегию служить обществу.

Руководствуясь словами Конфуция, который сказал, и я снова цитирую: «Выбери себе работу по душе и тебе не придется работать ни дня», можно утверждать, что служить в качестве Генерального секретаря и обеспечить непрерывность служения нашей профессии после моего ухода – это моя обязанность перед всеми, кто намерен продолжать работать под лозунгом «Единство действий во имя лучшего будущего».

Мартин Марми

АКРОНИМЫ

ААСТМТ (AАСТМТ)	Арабская академия наук, технологий и морского транспорта	ИМШ	Инициатива "Модельное шоссе"
АБР	Азиатский банк развития	МСАТ (IRU)	Международный союз автомобильного транспорта
АС	Арабский союз	ИТС	Интеллектуальные транспортные системы
АУЛТ (AULТ)	Арабский союз наземного транспорта	ИЦРТ (ICDT)	Исламский центр развития торговли
АУЦ	аккредитованный учебный центр	КАА	Комитет Академии IRU по аккредитации
АфБР	Африканский банк развития	КВП ООН-НРС (UN OHRLLC)	Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам
ВWТО	Программа наблюдения за временем ожидания на границах	ККА	Консультативный комитет Академии IRU
БРИК	Бразилия, Россия, Индия, Китай	КЛЕКАТ	Европейская ассоциация экспедирования, логистики, транспорта и таможенных услуг
ВБ	Всемирный банк	КС ЕА	Комитет по связи с Евразией
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения	КТС СНГ	Координационное транспортное совещание
ВТамО	Всемирная таможенная организация	ЛАГ	Лига арабских государств
ВТО	Всемирная торговая организация	ЛАГТАС	исследование причинно-следственных связей в области дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей в арабских странах
ГВУ	Группа высокого уровня	ЛАРТИ	Латиноамериканская инициатива в области автомобильного транспорта
ГД МТ (DG MT)	Генеральный директорат по мобильности и транспорту	МДП (TIR)	международные дорожные перевозки
GEMD	Группа экспертов по перевозкам опасных грузов	МДФ (IRF)	Международная дорожная федерация
GETIL	Группа экспертов по комбинированным перевозкам и логистике	МК	модульная концепция
ГЛОНАС	Глобальная система спутниковой навигации	МоВ	Меморандум о взаимопонимании
ГТМО 5+5 (GMTO 5+5)	Транспортная группа Западного Средиземноморья	МОТ	Международная организация труда
ГУАМ	Организация за демократию и экономическое развитие	МСЖД	Международный союз железных дорог
ГЧП	государственно-частное партнерство	МСККП (UIRR)	Международный союз компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам
ДОПОГ	Соглашение по дорожной перевозке опасных грузов	МСОП (UITP)	Международный союз общественного транспорта
ДРИВН	Сеть профессиональной подготовки водителей и инструкторов автотранспорта	МСП (SME)	малые и средние предприятия
ЕАС и ЕЭК	Евразийский союз и Единое экономическое пространство	МСПВ (UICR)	Международный союз профессиональных водителей
ЕАСТ	Европейская ассоциация свободной торговли	МТФ	Международный транспортный форум
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество	НДС	налог на добавленную стоимость
ЕДФ (ERF)	Европейская дорожная федерация	НЕЛТИ	Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива
ЕК	Европейская комиссия	ОАГ	Организация американских государств
ЕКМТ	Европейская конференция министров транспорта	ОБСЕ	Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
ЕМС	европейская модульная система	ООН	Организация Объединенных Наций
ЕРТО (ERTO)	Организация европейских операторов пассажирского транспорта	ОРSTAC	Предпринимательская организация профсоюзов работников транспорта и вспомогательного персонала Камеруна
ЕРАА	Ассоциация эстонских международных автомобильных перевозчиков	ОЧЭС	Организация "Черноморское экономическое сотрудничество"
ЕРРУ	Электронный регистр автотранспортных предприятий	ОЭС	Организация экономического сотрудничества
ЕС	Европейский союз	ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
e-CMR	электронная накладная	ПРООН	Программа развития Организации Объединенных Наций
ECR	Служба контроля на европейских маршрутах	РК ЕврАзЭС	Региональный Комитет по связи со странами ЕврАзЭС
ЕСХП (CRFIC)	Европейский совет предприятий химической промышленности	РКИА	Региональный комитет для Африки
ЕТАГ (ETAG)	Европейская группа действий в области пассажирских перевозок и туризма	ро-ро	ролкерные перевозки
ЕТАС	Европейское исследование причинно-следственных связей в области дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей	РСНВМ (LLC)	развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю
ЕТОА (ЕТОА)	Европейская ассоциация туроператоров	РТС (RTS)	Система «SafeTIR», работающая в реальном масштабе времени
ЕФРТ (EFRT)	Европейская федерация работников транспорта	CAD	Комиссия по таможенным вопросам
ЕЭК	Евразийская экономическая комиссия	CAE	Комиссия по экономическим вопросам
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций	CAJ	Комиссия по правовым вопросам
ЗНВ	зоны с низким уровнем выбросов	CAS	Комиссия по социальным вопросам
ФИАТА (FIATA)	Международная ассоциация воздушного транспорта	CAM (AMU)	Союз арабского Магриба
ИБР	Исламский банк развития	СЕЕТАС	сотрудничество по транспортным магистралям Юго-Восточной Европы
ИМО (IMO)	Международная морская организация		

СЕТМО	Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья
СІТ	Комиссия по техническим вопросам
"Си-Эн-Би-Си"	Информационный канал для потребителей и деловых кругов
CLTM	Комитет по связи с ЕС в области грузового транспорта
CMR	накладная
СНГ	Содружество Независимых Государств
CO2	диоксид углерода
СПК	Свидетельство о профессиональной компетенции
CSE	Комиссия по обслуживанию автотранспортных операторов
CSR	Комиссия по вопросам безопасности дорожного движения
СТАРТС	навыки, обучение и автотранспортный сектор
СТМ	Совет по грузовым перевозкам
СТР	Совет по пассажирским перевозкам
CUTE-Wise	Всемирная информационная систем запросов по таможенным операциям МДП
ТА	такси и машины напрокат с водителем
ТЕС (TEN-T)	Трансъевропейская транспортная сеть
TIR-EPD	электронная система предварительного декларирования
ТИСПОЛ (TISPOL)	Европейская сеть дорожной полиции
ТП	техническая помощь
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
УФМ (UfM)	Средиземноморский союз
УЭИ	Управление энергетической информации
ФАПЭ- ЦАРЭС	Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС
FEDCOC	Федерация египетских палат
ФИА (FIA)	Международная автомобильная ассоциация
ФИАТА (FIATA)	Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ЦРДТ	Цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия
ЧЕП (MEP)	Член Европейского парламента
ШОС	Шанхайская организация сотрудничества
ЭКА ООН	Экономическая комиссия для Африки Организации Объединенных Наций
ЭКЛАК ООН	Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна Организации Объединенных Наций
ЭКОСОС	Экономический и Социальный Совет ООН
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций
ЭСКЗА ООН	Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии Организации Объединенных Наций
ЮАТЛ	Африканский союз транспорта и логистики
ЮНВТО	Всемирная туристская организация
ЮНЕП	Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
ЮНКТАД	Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
ЮНМАС	Служба Организации Объединенных Наций по вопросам деятельности, связанной с разминированием
ЮСАИД	Агентство Соединенных Штатов по международному развитию
ЮФТАА (UFTAA)	Объединенная федерация ассоциаций туристических агентств



ЕДИНСТВО

ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ВО ИМЯ

ЛУЧШЕГО

БУДУЩЕГО

*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

**International Road Transport Union
Headquarters**

3, rue de Varembe
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

**Постоянное представительство
IRU в Евразии**

Россия
123610 Москва
Краснопресненская наб. 12
Подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59
факс: +7-495-258 17 60
Эл.почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-eapd.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 Regional Committee for Africa
Secretariat**

3, rue de Varembe
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