

IRU 2014

На службе прогресса с 1948 г.



Как читать этот ежегодный доклад

Во-первых, мы хотели бы поблагодарить вас за проявленный интерес к нашему ежегодному докладу. Мы понимаем, что доклады в большинстве случаев бывают длинными и изобилуют статистическими данными и информацией. Именно поэтому мы решили сделать весь процесс как можно более приятным.

Прежде чем вы начнете читать дальше, мы хотели бы обратить ваше внимание на некоторые моменты, которые вам полезно знать:

Мы любим автотранспорт!

Это может показаться странным, но это именно так. В противном случае нас бы здесь не было. Мы понимаем, что автотранспорт дает неоспоримые преимущества каждому, кто живет в нашем мире, и что он может предложить реальные решения многих глобальных проблем. Вы нам не верите? Тогда переверните эту страницу, чтобы убедиться на конкретных примерах, каким образом автотранспорт может улучшить наше будущее.

Мы часто используем слово «упростить»

Упростить – это просто еще один способ сказать «мы стремимся облегчить жизнь».

Просим иметь это в виду при чтении следующего:

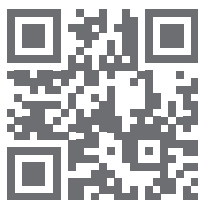
- Автотранспорт позволяет упростить торговлю.
- Мы работаем в целях упрощения торговли и международных автотранспортных перевозок.
- Упрощение процедур пересечения границ.

Вы можете «общаться» с этим докладом по Интернету

Мы хотим, чтобы ваше общение с докладом не было «односторонним», поэтому мы включили несколько кодов QR, которые дадут вам возможность выйти на его содержание онлайн. Не пропустите наши эксклюзивные видео интервью и ролики!



Вы можете также получить удобную в использовании интерактивную версию этого доклада для мобильного телефона или планшета.



Использованные изображения

стр. 6: Yagi Studio ©GettyImages

стр. 26: Taira Kurihara ©GettyImages

стр. 34: Kirill Makarov ©123RF

стр. 42: Rodolfo Velasco ©GettyImages

стр. 50: Michał Nowosielski ©123RF

стр. 60: ©Slinkachu - www.slinkachu.com

стр. 70: calvste ©123RF

стр. 86: Michał Nowosielski ©123RF

Другие фотографии: ©2013 Международный Союз Автомобильного Транспорта

Содержание

Обращение Президента IRU

СТР. 5

Коротко об IRU

Основные события в 2013 году, повестка дня, члены, партнеры, структура, новое руководство. СТР. 7

01

Устойчивый автомобильный транспорт

Индексы, вес и габариты, безопасная погрузка, пригодность транспортных средств к эксплуатации, безопасность. СТР. 27

02

Арабский мир в центре внимания

Совместный проект ИБР-АУЛТ-IRU: дорожная карта по упрощению торговли, обучение, безопасность и процветание. СТР. 35

03

Обучение

Академия IRU, «ТАКСИстарз», обучение водителей, взгляд на Африку. СТР. 43

04

Эффективность

Проекты IRU, справедливые санкции, погрузочные площадки, связь между видами транспорта. СТР. 51

05

Пассажирский транспорт

Права пассажиров, городская мобильность, ограничения доступа, наилучшие политические практики. СТР. 61

06

Грузовой автомобильный транспорт

МДП, управление рисками, «TRANSPark», рынок автоперевозок в ЕС, Инициатива «Модельное Шоссе». СТР. 71

07

Награды IRU

Почетная премия IRU «Гран-При», Награда для руководителей высшего звена, Почетные дипломы, Лучший международный автоперевозчик Евразии и другие награды в рамках программы Разумный Ход. СТР. 89

08

Заключение Генерального секретаря IRU

СТР. 95



Обращение Президента IRU

Пороботав на данный момент три срока в качестве Президента IRU, я испытываю истинное чувство удовлетворения и глубоко тронут доверием моих коллег, которые единогласно решили продлить мой мандат еще на один срок – 2014-2015 годы. Прошедшее время было фантастическим и позволило нам создать новые и укрепить прежние партнерства в Африке, Америке, на Ближнем и Дальнем Востоке, но впереди ещё много задач.

Многие правительства и предприятия во всем мире до сих пор сталкиваются с повседневными трудностями, обусловленными продолжающимися глобальными экономическими и политическими потрясениями. Ситуация осложняется еще и тем, что возникают проблемы, которые обусловлены противозаконными и необоснованными решениями, принятыми государственными органами. Неважно, кто является источником этих проблем – наша роль глобального глашатая автотранспортной отрасли состоит в создании и укреплении партнерства с заинтересованными сторонами на всех уровнях, с тем чтобы каждый мог воспользоваться практическими решениями, которые дает автотранспорт.

В течение последних двух лет правительства и государственные учреждения самого высокого уровня обращались к IRU с предложением создать новые прочные государственно-частные партнерства для оказания им помощи в реализации масштабных задач в области развития экономики, торговли и автотранспорта. В последнее время у нас произошли существенные изменения, которые свидетельствуют о том, что наш более чем 65-летний опыт упрощения и обеспечения надежности торговли не остался незамеченным.

Среди наших последних достижений можно отметить официальное открытие Постоянного представительства IRU при Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке и подписание MoB с «Глобальным договором» ООН по продвижению МДП в качестве конструктивного звена надежной и устойчивой цепи поставок. Кроме того, ЭКОСОС ООН утвердил изменение

статуса IRU, что дает нам возможность участвовать в политических процессах ООН на самом высоком уровне.

Наш более чем 65-летний опыт упрощения и обеспечения надежности торговли не остался незамеченным.

Мы создали новые партнерства с ИЦРТ, ЭКА ООН и Африканским союзом и укрепили прежние, в частности, с ЕЭК ООН, ВТамО, ТРАСЕКА, ОЭС, МТФ, МСПВ, СИТ и Секретариатом УФМ. Мы также с радостью приняли в наш круг CANACAR – нового члена IRU из Мексики, который стремится ввести в действие систему МДП, во-первых, для облегчения торговли с Соединенными Штатами, Канадой и Чили, которые уже являются договаривающимися сторонами Конвенции МДП, и, во-вторых, для обеспечения доступа к крупнейшим южноамериканским рынкам, таким как Бразилия и Аргентина, которые также стремятся присоединиться к Конвенции МДП.

Наша трудоемкая работа в Афганистане приносит плоды: 4 сентября 2013 года система МДП после более чем 30-летнего перерыва снова введена в действие! Это положительное событие окажет стимулирующий эффект на региональную торговлю и экономическое развитие, открыв доступ к системе глобальной торговли внутриконтинентальных центрально-азиатских стран посредством упрощения и обеспечения надежности международных автомобильных перевозок.

Кампания IRU «Разумный ход», имеющая целью удвоение масштабов использования автобусных перевозок как часть стратегии IRU по активизации работы в рамках Повестки дня ЕС в области экономического роста, продолжает набирать темп. Одна из 16 рекомендаций Рабочей группы ЕС высокого уровня «Разумный ход» (ГВУ), действующей в рамках государственно-частного партнерства, была выполнена в мае 2013 года в ходе выставки «Busworld» в Кортрейке в результате создания Европейского форума мобильности граждан. Цели Форума – поддержать практическое осуществление рекомендаций ГВУ и разработать новые конкретные

предложения, с тем чтобы удвоить к 2025 году масштабы использования и рыночную долю общественного пассажирского транспорта в ЕС. Кроме того, мы подписали MoB с «Busworld International» и решили объединить наши усилия по продвижению репутации автобусной отрасли и использования ее услуг на глобальном уровне в соответствии с целями и ценностями кампании «Разумный ход».

Это был год, наполненный такими событиями, как наше 1-е заседание Межпарламентского диалога по автотранспорту в Евразии и 9-я Международная конференция IRU по автомобильному транспорту, которые состоялись в Москве; 7-я Евроазиатская конференция IRU по автомобильному транспорту в Аммане; 3-я Конференция по автомобильному транспорту IRU/ЕС в Вильнюсе; Международная конференция высокого уровня в Душанбе; 8-й Европейский форум по автобусным перевозкам в Кортрейке и организация специального мероприятия в Рияде с презентацией результатов Совместного проекта ИБР-АУЛТ-IRU по упрощению торговли и повышению безопасности дорожного движения в арабском мире.

«Единство действий во имя лучшего будущего» – это не пустые слова. Это – девиз, которому мы должны следовать, если мы хотим решить наши нынешние и будущие проблемы.

С учетом всех этих успехов в каждом регионе мира, мы вправе сказать, что IRU – истинно глобальная организация. Единство – наша сильнейшая сторона, и сегодня, для того чтобы мы остались сплоченными, это как никогда актуально. Мы должны наглядно показать всему миру, что никакая проблема – какой бы сложной она ни была – не может разъединить нас. «Единство действий во имя лучшего будущего» – это не пустые слова. Это – девиз, которому мы должны следовать, если мы хотим решить наши нынешние и будущие проблемы.



Януш Лацны



01

Коротко об IRU

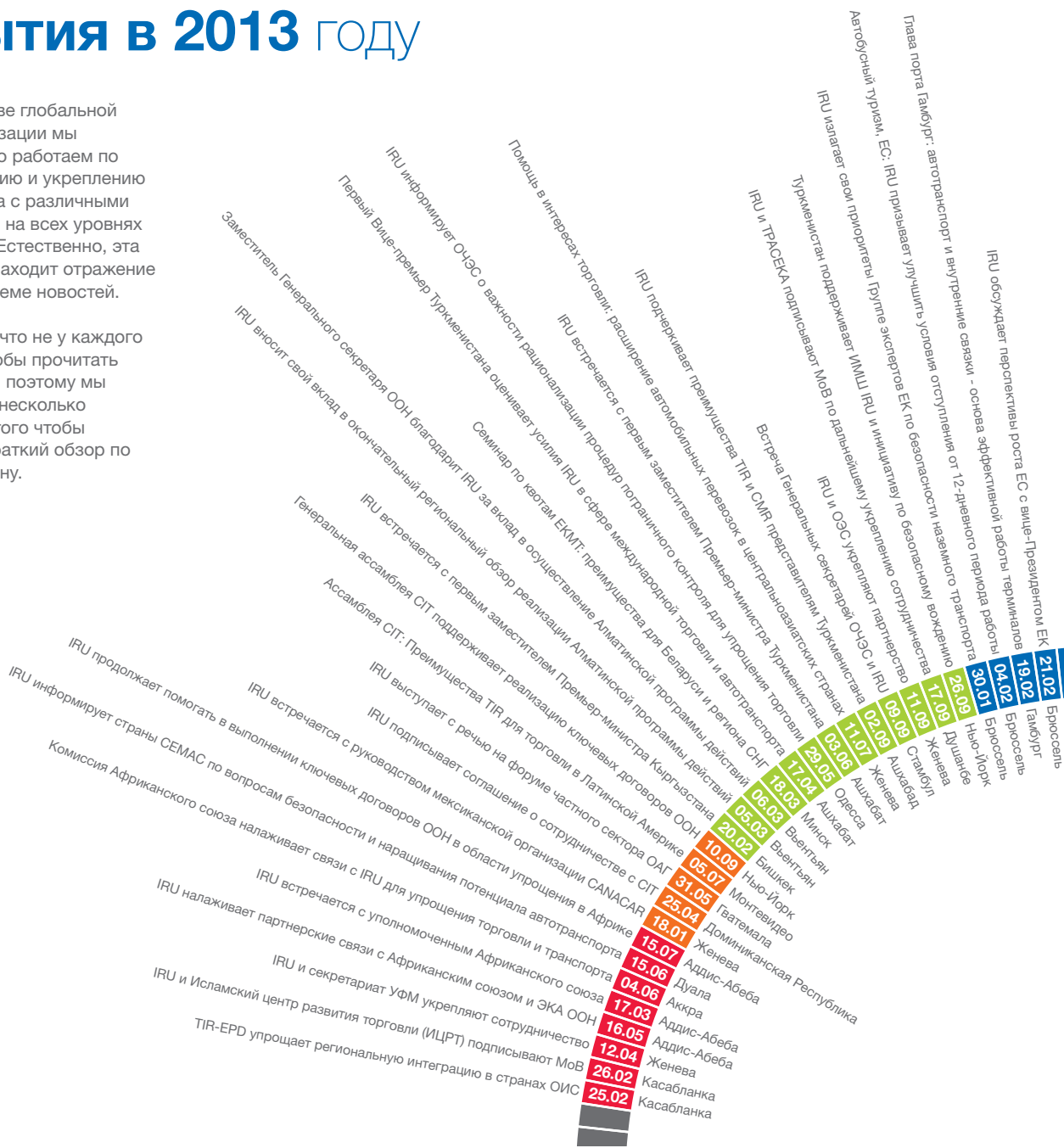


всемирная
организация
автомобильного
транспорта

IRU: основные события в 2013 году

В качестве глобальной организации мы активно работаем по созданию и укреплению сотрудничества с различными организациями на всех уровнях во всем мире. Естественно, эта деятельность находит отражение в большом объеме новостей.

Мы понимаем, что не у каждого есть время, чтобы прочитать каждую из них, поэтому мы выбрали лишь несколько событий, для того чтобы представить краткий обзор по каждому региону.



Африка

Африка может получить большую пользу от региональной интеграции. Которая эффективно осуществляется автомобильным транспортом, позволяющим развивать торговлю и туризм, соединяя тем самым предприятия с рынками. Для достижения этой цели мы сотрудничаем со стратегическими партнерами, включая Комиссию Африканского союза, Исламский центр развития торговли (ИЦРТ), Экономическую комиссию для Африки (ЭКА) и Средиземноморский союз (УФМ). Мы также проводим работу по повышению безопасности дорожного движения и профессионального уровня в Африке, внедряя высококачественные учебные программы Академии IRU.

Америка

Мы сотрудничаем с различными организациями и заинтересованными сторонами в Америке, такими как Организация американских государств (ОАГ) и Межамериканская транспортная палата (МТП), в целях продвижения опробованных и проверенных механизмов упрощения, таких как система МДП, и инновационных проектов, таких как кампания «Разумный ход», направленные на устранение административных барьеров на пути развития торговли и туризма с использованием автомобильного транспорта. Мы также повышаем профессиональный уровень в отрасли на всем континенте по линии учебных программ Академии IRU.

Евразия

В этом регионе мы реализуем несколько проектов, включая инициативу IRU «Модельное шоссе» (ИМШС), для содействия правительствам в выполнении ключевых соглашений ООН в области упрощения торговли и транспорта в качестве предварительного условия для создания вспомогательной инфраструктуры. Мы также проводим работу по Алматинской программе действий, для того чтобы соединить страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны сухопутным мостом с основными мировыми рынками и развивать торговлю с помощью автотранспорта. Мы расширили наше сотрудничество со странами транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) и Организацией черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) в целях упрощения торговли и процедур пересечения границ в регионе.



Однако, если вы хотите найти полную подборку наших новостей, просканируйте этот матричный код, и он выведет вас туда, где они размещены!



Европа

Мы активно работаем с Европейской комиссией и Европейским парламентом с целью, в частности, улучшения условий отступления, касающихся 12-дневного периода работы при групповом автобусном туризме, доведения до их сведения преимущества европейской модульной системы и улучшения аэродинамических характеристик грузовых автомобилей. Мы также реализуем такие новаторские проекты, как «ЭКО-эффект», «ТАКСИ-старз», «Компасс-4Д», «МОБИНет» и «Смартфьюжн», а также нашу кампанию «Разумный ход» с целью увеличения масштабов использования общественного пассажирского транспорта в два раза.

Ближний Восток

Наша основная цель в арабском мире заключается в упрощении торговли и туризма с использованием международного автотранспорта и предложении стратегии, которая позволила бы обеспечить развитие и процветание арабского мира. Мы организовали 7-ю Евро-азиатскую конференцию по автомобильному транспорту в Аммане и призвали арабские страны активизировать выполнение ключевых договоров ООН в области упрощения торговли и транспорта. Мы также работали с Исламским банком развития (ИБР) и Арабским союзом наземного транспорта (АУЛТ) над проектом по повышению безопасности, надежности и эффективности автотранспорта, проведя в рамках Лиги арабских государств исследование причин ДТП с участием грузовиков (ЛАГТАС), и провели работу по повышению уровня профессиональной подготовки в отрасли по линии Академии IRU.

На глобальном уровне

Наша задача как представителя автотранспортной отрасли – наладить диалог и укреплять сотрудничество, с тем чтобы каждый мог воспользоваться преимуществами эффективной работы автотранспортной отрасли. Мы открыли Представительство при ООН в Нью-Йорке и сотрудничаем с различными учреждениями ООН (ЮНКТАД, ПРООН, ЮНЕП, ЮНВТО, КВП ООН-НРС, ЮНМАС и «Глобальный договор» ООН) и МОТ, ВТАМО, ВТО и Всемирным банком по проблемам развития, торговли, охраны окружающей среды, безопасности и социальным вопросам. Мы также занимаемся проблемами безопасности дорожного движения по линии профессиональной подготовки с учетом специфики конкретных регионов и выпустили руководства для водителей на хинди и арабском языке и руководства по обеспечению безопасности дорожного движения при использовании мобильного телефона.

События IRU в 2013 году



Отметьте эту дату в своем календаре на 2014 год

Берн, Швейцария

5 сентября 2013 г.

Совместная конференция IRU-CIT
“Мультиmodalность”

Рига, Латвия

5 сентября 2013 г.

Рабочее совещание по пассажирским терминалам “Роль и место пассажирских терминалов в системе интермодальных перевозок в целях облегчения доступа к предприятиям и улучшения качества обслуживания клиентов”

Ялта, Украина

6 сентября 2013 г.

14-я совместная международная конференция по автомобильному транспорту АсМАП Украины – IRU

Вильнюс, Литва

16 сентября 2013 г.

3-я конференция по автомобильному транспорту IRU/ЕС “Рыночная конкурентоспособность автомобильного транспорта и партнерство: эффективное решение стоящих проблем в интересах роста”

Вильнюс, Литва

17 сентября 2013 г.

Семинар по эко-вождению

Кортрейк, Бельгия

17 октября 2013 г.

8-й Европейский форум по автобусным перевозкам “Европейский групповой туризм в автобусном сообщении: перевозка пожилых людей и внесезонный туризм”

Нью-Йорк, США

23 октября 2013 г.

Открытие Постоянного представительства IRU при Организации Объединенных Наций

Мичевец, Хорватия

6 июня 2013 г.

Семинар и рабочие совещания Академии IRU «Разумные люди и разумное ведение дел в интересах разумного бизнеса»

Амман, Иордания

12 - 13 июня 2013 г.

7-я Евроазиатская конференция IRU по автомобильному транспорту “Автомобильный транспорт - движущая сила региональной и межконтинентальной торговли”

Душанбе, Таджикистан

18 сентября 2013 г.

Международная конференция высокого уровня “Развитие автомобильного транспорта и транзитного потенциала в Центральной Азии на период до 2023 года”

Амстердам, Нидерланды

24 октября 2013 г.

Международная конференция по таксомоторным перевозкам “Новый вариант мобильности: возможности для отрасли такси и аренды транспортных средств с водителем”

Риад, Королевство Саудовская Аравия

13 ноября 2013 г.

Специальное мероприятие IRU-АУЛТ “Упрощение автомобильных перевозок в целях увеличения роста и благосостояния в арабском мире”

Ялта, Украина

Сентябрь 2014 г.

2-е совещание Межпарламентского диалога по автомобильному транспорту в Евразии

Ялта, Украина

Сентябрь 2014 г.

15-я совместная международная конференция по автомобильному транспорту АсМАП Украины – IRU

Брюссель, Бельгия

Сентябрь 2014 г.

Приветственный коктейль ЧЕП и вручение премии лучшему транспортному оператору ЕС

Нью-Йорк, США

Сентябрь 2014 г.

Конференция IRU/ГДООН по автомобильному транспорту

Сёдертелье, Швеция

Сентябрь 2014 г.

Семинар Академии IRU и практические рабочие совещания

Кёльн, Германия

7-8 ноября 2014 г.

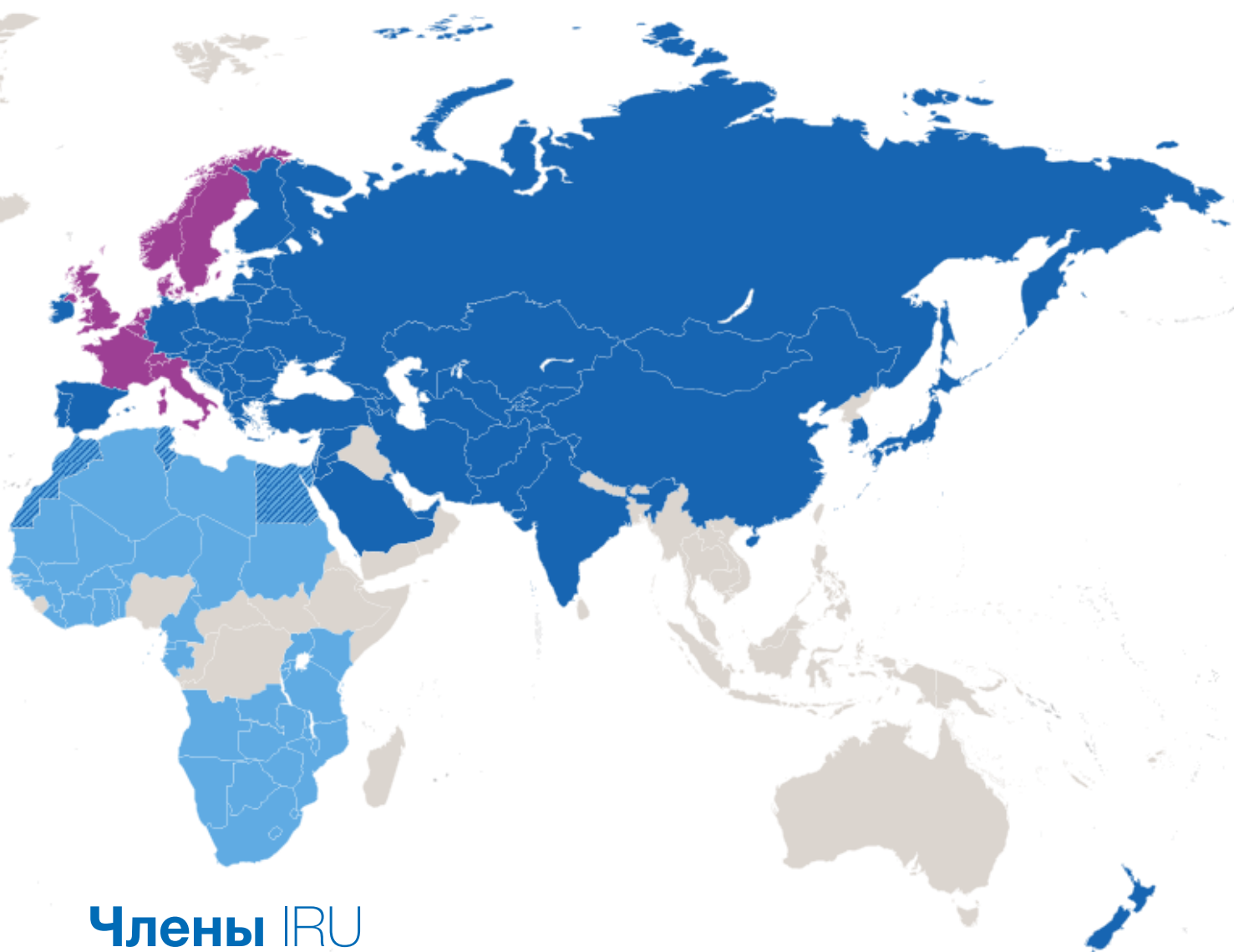
6-й Международный транспортный форум IRU по такси



КТО МЫ

Международный союз автомобильного транспорта (IRU), учрежденный 23 марта 1948 года в Женеве, является глашатаем автотранспортной отрасли 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 автотранспортной отрасли в органах государственной власти, 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: Представители отраслей, тесно связанных с автомобильным транспортом, в том числе заводы-изготовители автотранспортных 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 осуществлять свою деятельность на международном, региональном, национальном и даже на местном уровнях. Многообразие и в то же время сплоченность членов IRU придают отрасли авторитет, надежность и силу в отношениях с государственными и межгосударственными органами, а также с другими отраслями и гражданским обществом.

- Страны-основатели IRU
- Страны-члены IRU
- Региональный комитет для Африки, включая членов FESARTA

170 членов в
75 странах





IRU ЕДИНСТВО
ДЕЙСТВИИ
ВО ИМЯ ЛУЧШЕГО БУДУЩЕГО
с 1948 г.



IRU ЕДИНСТВО
ДЕЙСТВИИ
ВО ИМЯ ЛУЧШЕГО БУДУЩЕГО
с 1948 г.



Наша МИССИЯ

Наша работа направлена на обеспечение устойчивого развития и упрощение автомобильных перевозок во всем мире.

В случае автотранспортной отрасли обеспечение устойчивого развития предполагает решение проблемы удовлетворения спроса на рынке минимально возможной ценой, то есть с минимальными экономическими, социальными и экологическим издержками.

В общем и целом, упрощение состоит в устранении административных, финансовых и физических барьеров на пути развития автомобильного транспорта в целях существенного расширения национальной и международной торговли и туризма.

IRU является одним из участников «Глобального договора» ООН – крупнейшей в мире глобальной инициативы. В связи с тем, что мы подписали с этой организацией соответствующий меморандум о взаимопонимании (MoU) по целому ряду конкретных совместных проектов – в области борьбы с коррупцией, обеспечения устойчивости логистических цепочек и повышения уровня безопасности и надежности, нынешний год знаменует собой начало более интенсивного этапа двустороннего сотрудничества.

Наши ключевые функции и виды деятельности

Развитие совместной деятельности

- Диалог на межправительственном, международном и региональном уровнях
- Сотрудничество с соответствующими заинтересованными сторонами и отраслями с компетентными государственными учреждениями
- Государственно-частное партнерство
- Меморандумы о взаимопонимании с компетентными органами
- Сотрудничество со специалистами, разрабатывающими политику, и представителями законодательных органов

Перспективное планирование

- Предоставление надежных данных и информации для автомобильных перевозчиков и специалистов по разработке политики отрасли
- Осуществление мониторинга деятельности, законодательства и стратегий, которые влияют на отрасль автомобильного транспорта
- Осуществление стратегического анализа глобальных проблем, связанных с автомобильным транспортом
- Использование опыта, накопленного комиссиями и рабочими группами IRU
- Повышение профессионального мастерства, эффективности, уровня соблюдения действующих правил и безопасности отрасли через внедрение учебных программ Академии IRU

Оказание услуг

- Информирование о последних ценах на топливо
- Информационный центр
- Автотранспортные индексы
- Система правовой помощи
- Прикладные программы онлайн: система предварительного электронного информирования МДП (TR-EPD), «TRANSPark», программа наблюдения за временем ожидания на границе (BWTO) и т.д.

Разработка идей-катализаторов в ходе

- Международных конференций
- Учебных семинаров
- Технических рабочих совещаний
- Тематических форумов
- Информационных совещаний за «круглым столом»

Наши партнеры

На глобальном уровне

- Организация Объединенных Наций (ООН)
- Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)
- Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН)
- Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП)
- Служба Организации Объединенных Наций по вопросам деятельности, связанной с разминированием (ЮНМАС)
- Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВП ООН-НРС)
- Всемирная туристская организация ООН (ЮНВТО)
- Глобальный договор Организации Объединенных Наций
- Международная организация труда (МОТ)
- Международная морская организация (ИМО)
- Международный транспортный форум (МТФ)
- Всемирная таможенная организация (ВТамО)
- Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)
- Всемирная торговая организация (ВТО)
- Всемирный банк

Африка

- Африканский союз (АС)
- Экономическая комиссия для Африки Организации Объединенных наций (ЭКА ООН)
- Средиземноморский союз (УФМ)
- Африканский банк развития (АфБР)
- Центральноафриканское валютно-экономическое сообщество (ЦАВЭС)
- Исламский центр развития торговли
- Федерация автотранспортных ассоциаций Восточной и Южной части Африки (ФЕСАРТА)

Америка

- Организация американских государств (ОАГ)
- Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна Организации Объединенных Наций (ЭКЛАК ООН)
- Межамериканская транспортная палата (СIT)

Азия

- Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН)
- Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии Организации Объединенных Наций (ЭСКЗА ООН)
- Азиатский банк развития (АБР)

Евразия

- Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС)
- Организация экономического сотрудничества (ОЭС)
- Организация Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)
- Содружество Независимых Государств (СНГ)
- Таможенный союз
- Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК)
- Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС)
- Организация за демократию и экономическое развитие (ГУАМ)
- Шанхайская организация сотрудничества (ШОС)
- Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)

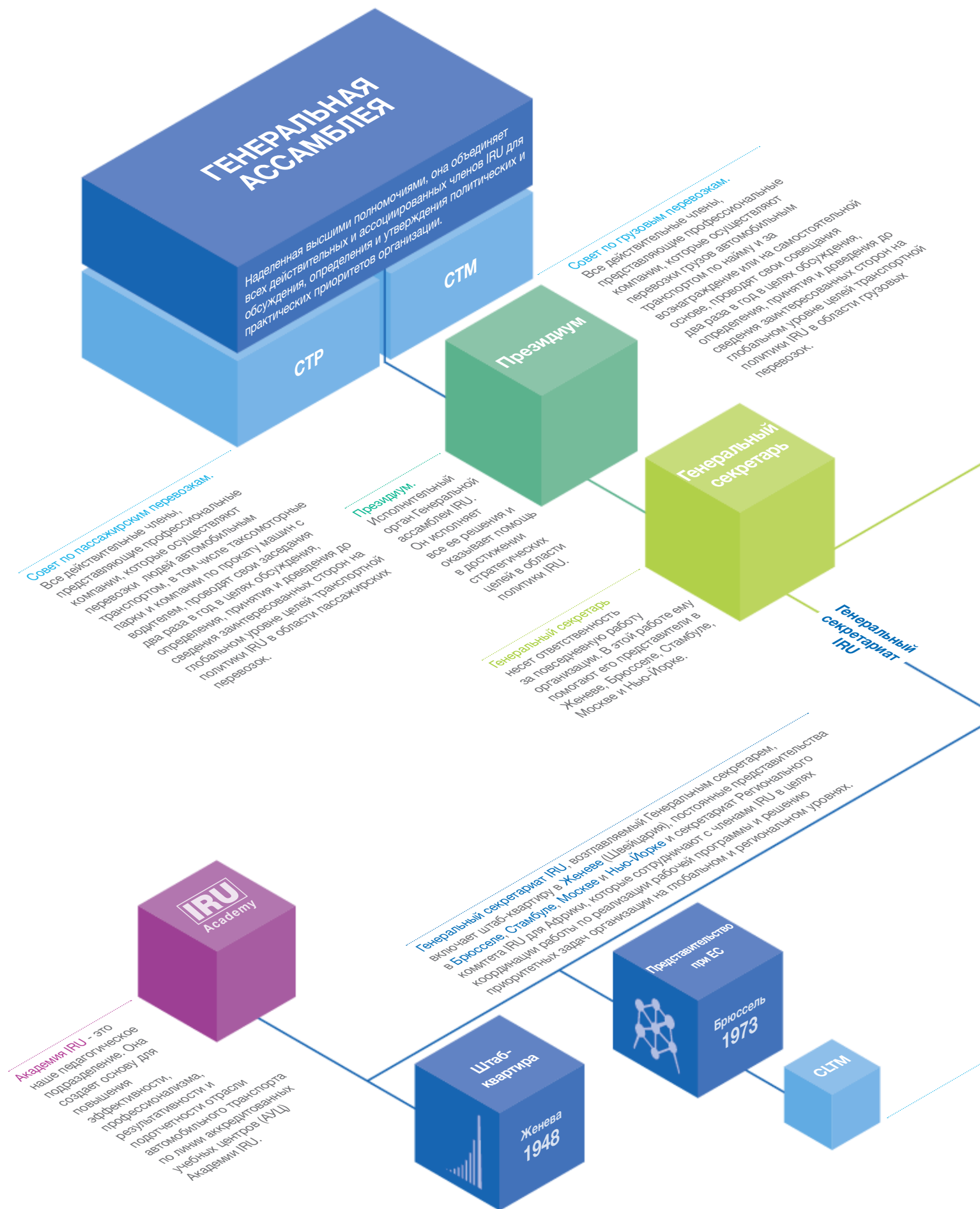
Европа

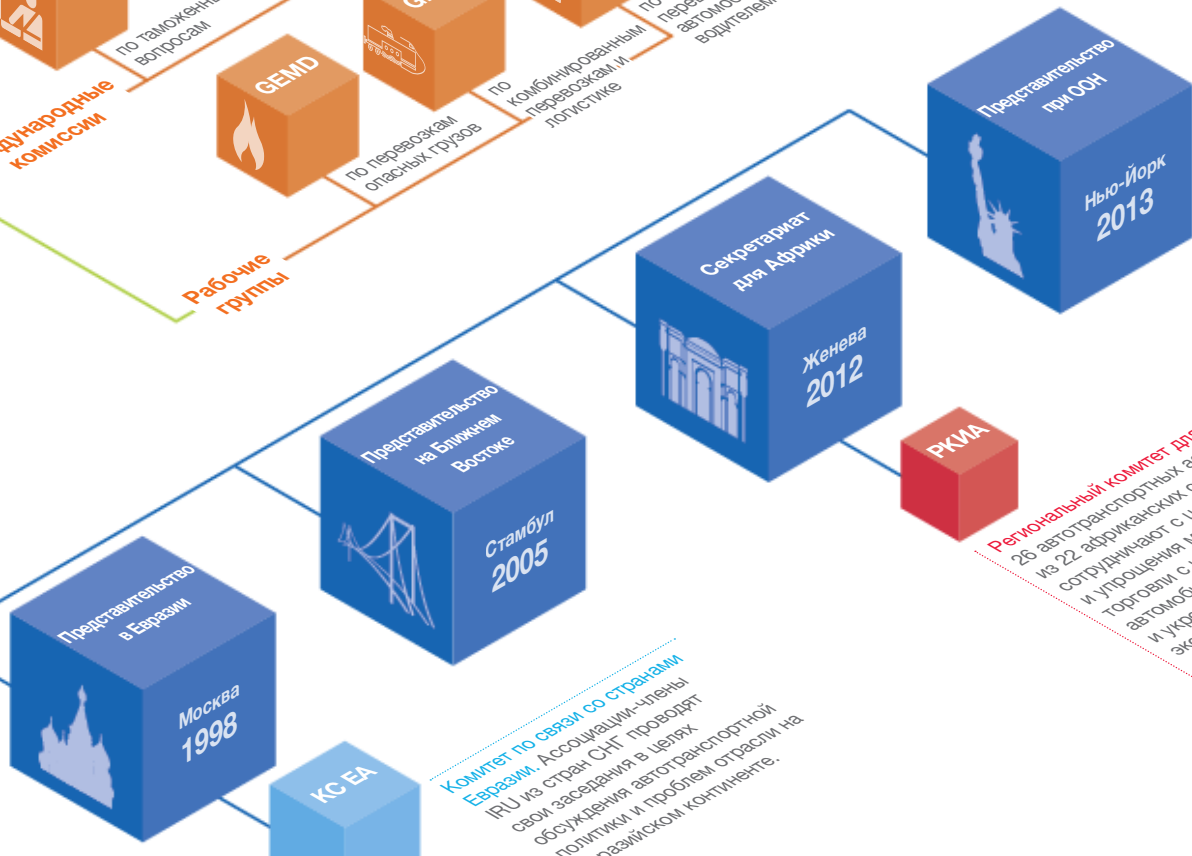
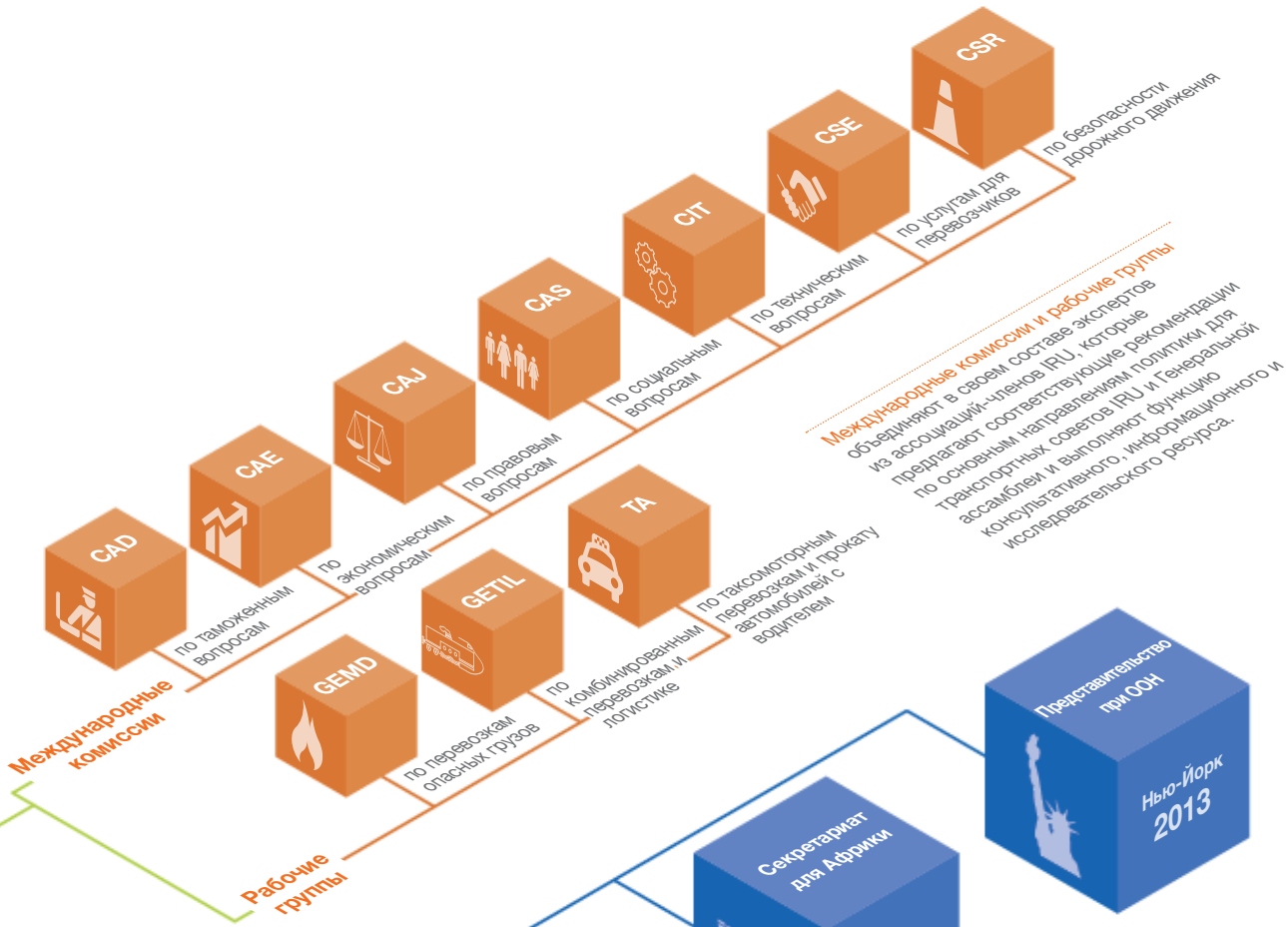
- Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)
- Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ)
- Европейский совет
- Европейская комиссия
- Европейский парламент

Ближний Восток

- Арабский союз наземного транспорта (АУЛТ)
- Исламский банк развития (ИБР)
- Лига арабских государств (ЛАГ)

Наша структура



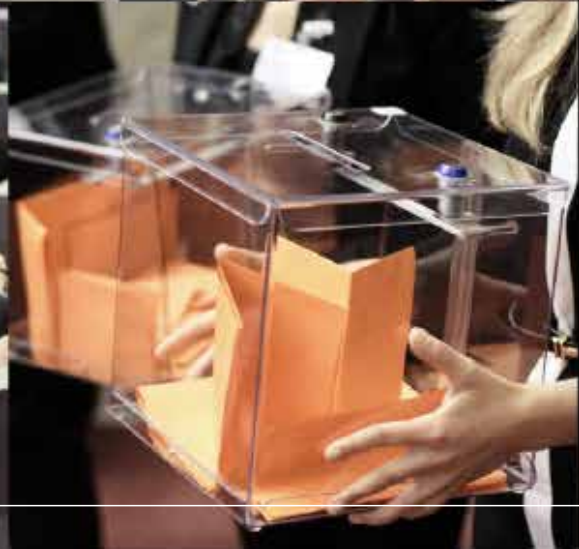


Комитет по связи ЕС в области грузового транспорта. Ассоциация-члены IRU из 28 государств-членов ЕС проводят свои заседания два раза в год, где обсуждают вопросы, связанные с политикой в области грузовых перевозок в ЕС.

Комитет по связи со странами Евразии. Ассоциация-члены IRU из стран СНГ проводят свои заседания в целях обсуждения вопросов политики и проблем отрасли на Евразийском континенте.

Региональный комитет по делам ЕвразЭС. Ассоциация-члены IRU из стран-участников и стран, имеющих статус наблюдателей в ЕвразЭС, а также представители политических и деловых кругов ЕвразЭС сотрудничают в рамках государственного-частного партнерства по вопросам развития торговли и транспорта в регионе.

Региональный комитет для Африки. 26 автотранспортных ассоциаций из 22 африканских стран сотрудничают с целью развития и улучшения межафриканской торговли с использованием автомобильного транспорта и укрепления экономических связей африканских стран с мировыми рынками.





Наше **НОВОЕ** руководство

Генеральный секретарь IRU

В апреле 2013 года Генеральная ассамблея IRU назначила на должность Генерального секретаря IRU Умберто де Претто, который сменил на этом посту Мартина Марми.

Г-н де Претто начал свою деятельность в IRU в 1995 году, а в 2002 году он был назначен на должность заместителя Генерального секретаря. Ранее он работал в Международной торговой палате (МТП) в Париже и в парламенте Канады в Оттаве. Г-н де Претто родился в Оттаве в 1961 году и имеет канадское и итальянское гражданство. Он женат и является отцом двух мальчиков.



Генеральный секретарь IRU Умберто де Претто

Президент IRU и Советы

Януш Лацны был переизбран на должность Президента IRU Генеральной ассамблеей на новый срок полномочий: 2014-2015 годы.



Президента IRU Януш Лацны



Президиум IRU. Слева направо (стоят): Радун Динеску (UNTRR, Румыния), Тойво Кулдквеп (ERA, Эстония), Альгимантас Кондрусевичус (LINA, Литва), Умберто де Претто (Генеральный секретарь IRU), Ян Бучек (ZMPD, Польша), Владимир Флоря (AITA, Молдова), Кристиан Лабро (BWVL, Германия) и Иззет Салах (UND, Турция)

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), Леонид Косточенко (АСМАП, Украина)



Совет по грузовым перевозкам. Слева направо: Питер Калам (RHA, Соединенное Королевство Великобритании), Пере Падроза (ASTIC, Испания) и Худа Касим (RACJ, Иордания)



Совет по пассажирским перевозкам. Слева направо: Стивен Салмон (CPT, Соединенное Королевство Великобритании), Ив Манарт (FBAA, Бельгия) и Хюберт Андела (KHB, Нидерланды)

МЕРОПРИЯТИЕ IRU

Наше **новое** Постоянное представительство при **Организации Объединенных Наций**



Постоянное представительство IRU при Организации Объединенных Наций было официально открыто в Нью-Йорке 23 октября 2013 года. Изменение консультативного статуса IRU с особого на общий, утвержденное недавно ЭКОСОС Организации Объединенных Наций, дало IRU возможность начать систематическую работу по постепенному участию в политических процессах ООН на самом высоком уровне.

Создание Постоянного представительства в Нью-Йорке позволило также оказывать помощь всем другим постоянным представительствам IRU в реализации конкретных проектов и инициатив межрегионального или глобального масштаба.

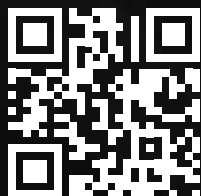
Мартин Марми удостоен звания почетного Генерального секретаря IRU

Генеральная ассамблея удостоила Мартина Марми звания почетного Генерального секретаря IRU за его выдающийся вклад в дело служения интересам членов IRU и отрасли автомобильного транспорта в течение своей 35-летней работы в IRU, в том числе в течение 20 лет на посту Генерального секретаря.



Почетный Генеральный секретарь IRU Мартин Марми и Генеральный секретарь IRU Умберто де Претто





См.
интервью
полностью

Почему IRU открыл представительство при ООН?

“Задача и роль IRU в качестве глобального глашатая автотранспортной отрасли – создавать и укреплять партнерство с заинтересованными сторонами на всех уровнях, с тем чтобы каждый мог извлечь выгоду. ООН активно ищет глобальные решения глобальных проблем. Мы хотели бы поделиться со штаб-квартирой ООН и с ее помощью – с каждым регионом нашей планеты знаниями и опытом, накопленными IRU в течение более 65 лет, в деле упрощения и обеспечения надежности торговли и международных автомобильных перевозок, с тем чтобы дать автотранспорту возможность способствовать экономическому и социальному развитию, прогрессу, процветанию и, в конечном итоге, миру”.

Каково нынешнее место автотранспорта и логистики в обсуждениях и программах ООН?

“В настоящее время его роль в штаб-квартире ООН недооценивается и

Организации Объединенных Наций. Другие организации, такие как ФИАТА, чей региональный офис для стран Америки расположен во Флориде, имеют только консультативный статус при ЭКОСОС. По этой причине у нас появились широкие возможности обмениваться своим опытом по вопросам, связанным с транспортом, и наладить конструктивный диалог и обмен мнениями с директивными органами. Это – огромная ответственность, но мы готовы взять ее на себя”.

Каковы основные цели представительства на 2014 год?

“Поскольку мы новички в этом городе, мы начнем работу с усиления присутствия IRU в политической повестке дня ООН. В ходе этого процесса мы также начнем информировать о жизненно важной роли, которую играет автотранспорт в решении глобальных проблем, с тем чтобы его можно было включить в процесс принятия решений. Наконец, мы будем работать с ключевыми партнерами ООН в рамках государственно-частного партнерства в целях упрощения и обеспечения

придорожной инфраструктуры, наша кампания «Разумный ход», направленная на удвоение использования общественного пассажирского транспорта, и другие инициативы по дальнейшему повышению безопасности дорожного движения и эффективной борьбе с коррупцией”.

Какие фундаментальные изменения хотели бы вы видеть в ваших отношениях с ООН в области транспорта и логистики?

“Мы хотели бы видеть изменения в восприятии людей и в том, какую роль, по их мнению, должен играть автотранспорт в решении глобальных вопросов. Автомобильный транспорт воспринимается как отдельный вопрос, хотя на самом деле он представляет собой неотъемлемую часть решения практически любой глобальной проблемы, которую стремится решить ООН. Мы будем работать с директивными органами, для того чтобы эта роль была переосмыслена и чтобы ее можно было отразить в политике, которую будет проводить ООН следующие два года и которая будет определять глобальную повестку

Интервью с Игорем Руновым, Заместителем Генерального секретаря IRU и Главой Постоянного Представительства IRU при ООН

Глобальные проблемы требуют глобальных решений

рассматривается, главным образом, на региональном уровне, в основном с акцентом на безопасность и надежность – по линии Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения – и на устойчивость системы поставок. Однако автотранспорт – это источник жизненной силы экономики всех стран и жизненно важное средство производства, которое, в случае упрощения его функционирования, может стимулировать экономический и социальный прогресс и прогресс в области экологии в каждом регионе. Именно эту идею мы хотим донести до всех”.

Есть ли другие транспортные организации, представленные при ООН в Нью-Йорке, с которыми мог бы сотрудничать IRU?

“В настоящий момент, к сожалению, нет, поэтому здесь мы – первопроходцы! Мы – единственная транспортная организация, которая пользуется общим консультативным статусом при

надежности торговли и международного автотранспорта для всеобщего блага”.

Каковы среднесрочные цели Постоянного представительства IRU при ООН?

“В соответствии с девизом IRU «Единство действий во имя лучшего будущего», мы будем стремиться достичь этой цели посредством создания крепких партнерских взаимоотношений с представительствами стран при ООН, Секретариатом ООН и различными специализированными учреждениями ООН на основе общих экономических, социальных и экологических задач. Мы будем также участвовать в разработке «Алматинской программы действий плюс 10» для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), а также Целей устойчивого развития на период после 2015 года. Кроме того, мы будем работать по продвижению новаторских проектов IRU, таких как Инициатива «Модельное шоссе», нацеленная на создание дополнительной

дня в области экономики, социальных отношений и природоохранной деятельности на следующее десятилетие. Автотранспорт должен быть включен раз и навсегда в качестве одного из ключевых приоритетов в Повестку дня по развитию на период после 2015 года.

Что касается «Алматинской программы действий плюс 10» для РСНВМ, она должна отражать изменения в глобальной экономике, реальные потребности автотранспорта и содержать комплекс конкретных краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей и задач, начиная с введения в действие существующих опробованных и проверенных на практике глобальных договоров ООН в области упрощения торговли и транспорта, таких как Конвенция по гармонизации и Конвенция МДП. Это обеспечит такое положение дел, при котором каждая внутриконтинентальная страна получит выход на любую крупнейшую экономику с помощью автотранспорта”.





02

Устойчивый автомобильный транспорт

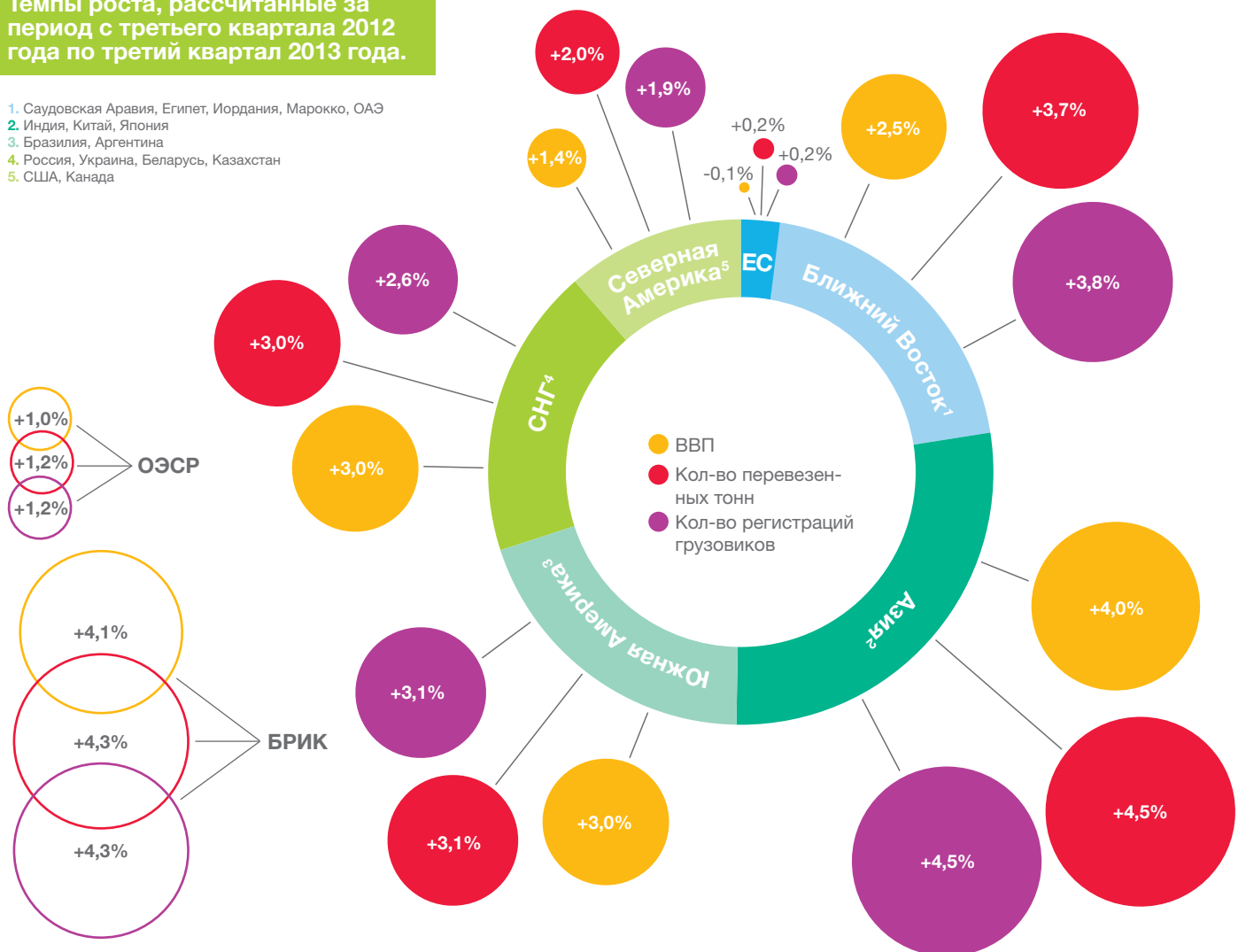
Повышение
эффективности
автомобильного
транспорта за
счет качества, а не
количества

Индексы работы автомобильного транспорта: измерители пульса глобальной экономики

Разработанные IRU индексы автомобильного транспорта позволяют сопоставить рост ВВП, объемы перевозки грузов автомобильным транспортом и количество регистраций новых транспортных средств в 58 странах. Поскольку между объемами перевозки грузов автомобильным транспортом и экономическим ростом существует тесная связь, здесь произведена выборка по регионам, позволяющая быстро сравнить глобальные экономические тенденции.

Темпы роста, рассчитанные за период с третьего квартала 2012 года по третий квартал 2013 года.

- 1. Саудовская Аравия, Египет, Иордания, Марокко, ОАЭ
- 2. Индия, Китай, Япония
- 3. Бразилия, Аргентина
- 4. Россия, Украина, Беларусь, Казахстан
- 5. США, Канада



Вес и габариты: законодательство, меняющее ситуацию к лучшему

Безопасность дорожного движения – один из важнейших приоритетов IRU, и в этой связи мы постоянно работаем над созданием и укреплением сотрудничества с различными структурами* в целях создания условий, при которых транспортные операторы могли бы в будущем обслуживать экономику ЕС еще более эффективным, экологически приемлемым и безопасным образом в результате соблюдения новых правил ЕС, регламентирующих вес и габариты автотранспортных средств.

Европейская комиссия приняла 15 апреля 2013 года новое предложение по изменению Директивы 96/53, касающейся веса и габаритов транспортных средств, основная цель которого состоит, как мы того и требовали, в том, чтобы позволить улучшение аэродинамических характеристик составов тяжелых транспортных средств (ТТС). Если изменение конструкции кабины позволит повысить уровень комфортабельности для водителей, то эта мера – а это еще важнее – позволит улучшить их поле обзора, что, в свою очередь, повысит безопасность водителей и пешеходов.

Аэродинамические характеристики более чистого и безопасного автомобильного транспорта

Мы настоятельно призывали Комитет по транспорту Европейского парламента положительно отнестись к этому предложению не только в плане более продуманной конструкции кабины, но и в плане оснащения задней части грузовиков и прицепов аэродинамическими устройствами, позволяющими повысить чистоту и безопасность грузовиков, и призвали

Европейский парламент поддержать эти предложения.

Изменение дизайна европейских грузовиков – это небольшой, но необходимый шаг вперед на пути к снижению экологического воздействия ТТС на окружающую среду. Немного удлиненная и более аэродинамичная передняя часть грузовика позволит снизить выбросы CO₂ на 3 - 5% и приведет к непосредственному и столь необходимому снижению расхода топлива транспортными операторами. Мы рассматриваем изменение Директивы 96/53 в качестве важного сигнала в адрес изготовителей, указывающего на необходимость проработки более аэродинамичного и экономичного дизайна ТТС.

Кроме того, дополнительное пространство сделает кабины более безопасными за счет зон установки оборудования и зон деформации, устранения «мертвых зон» вокруг кабины и передней части, что позволит избежать наезда на уязвимых пользователей дорог в случае аварии. Это позволит также улучшить условия труда сотен тысяч европейских водителей грузовиков.

Мы в IRU полагаем, что это – прогрессивное законодательство, которое позволит сразу же изменить ситуацию на дорогах к лучшему. Эти улучшения не могут ждать, поскольку откладывание обсуждения данных вопросов приводит к задержкам в повышении уровня безопасности дорожного движения и улучшении экологических показателей ТТС. Изготовители грузовиков искренне желают улучшить свою продукцию, и в этой связи им необходимо предоставить данную возможность сейчас, сразу же после введения в действие этого законодательства, и не ждать еще многие годы.



Академия IRU подчеркивает необходимость профессиональной подготовки в целях повышения безопасности дорожного движения и снижения выбросов CO₂

В июне этого года наша Академия организовала в Загребе семинар на тему «Разумные люди и разумное ведение дел в интересах разумного бизнеса», в ходе которого около 100 человек из 32 стран обсудили необходимость сосредоточения внимания на высококачественной подготовке работников автотранспорта и внедрения передовой практики в целях эффективного повышения безопасности дорожного движения, сокращения выбросов CO₂ и повышения уровня профессионализма в нашей отрасли.

Участники согласились с тем, что одним из факторов, препятствующих достижению амбициозных целей в области безопасности и охраны окружающей среды, является расхождение в стандартах в области обучения. Они пришли к выводу, что отрасль нуждается в унифицированной системе высококачественного обучения, подобной предложенной Академией IRU, в целях формирования у профессиональных работников автотранспортной отрасли способности решать ключевые вопросы автотранспортных операций, что, в конечном итоге, окажет благотворное влияние на повышение безопасности дорожного движения, эффективность перевозок и на общество в целом.

* Транспорт и окружающая среда (ТпЕ), Федерация европейских ассоциаций пешеходов, Европейская федерация работников транспорта, Европейская федерация велосипедистов, Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий

Новые предложения по пригодности автотранспортных средств к эксплуатации



Надежное крепление контейнеров на всех видах транспорта

Мы разработали универсальную инструкцию по безопасному креплению грузов для автомобильного транспорта с целью восполнить пробел в глобальных руководящих принципах для профессиональных работников отрасли, занимающихся перевозкой грузов.

Это руководство содержит базовые практические советы и инструкции для всех лиц, занимающихся погрузкой, разгрузкой и креплением грузов на транспортных средствах, включая перевозчиков и грузоотправителей, во всех ситуациях, которые могут возникнуть в нормальных условиях дорожного движения. Они будут полезны для надзорных органов и судов общей юрисдикции в качестве общепринятой основы для практического применения и обеспечения соблюдения принципов надежного крепления груза и могут служить основанием для принятия государственными органами необходимых мер по осуществлению соответствующей подготовки менеджеров транспортных предприятий и водителей по безопасному и надежному креплению груза в соответствии с нормами Академии IRU.

Деликатный вопрос... в интересах масштабной политики и достижения реальных результатов

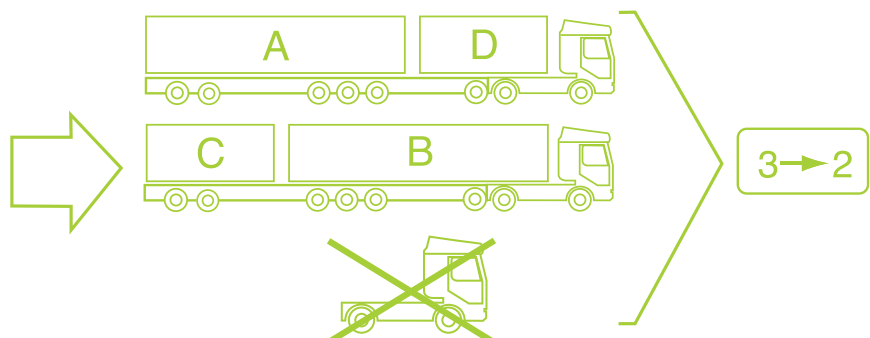
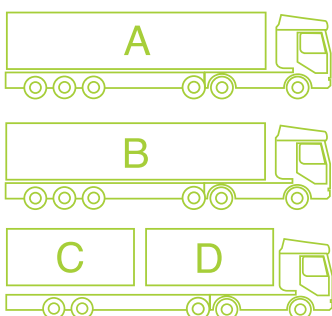
Мы уверены в том, что поддержка данного вопроса на уровне Парламента позволит внести весьма конструктивный вклад в достижение целей, поставленных в «Белой книге по транспортной политике 2011 года», и подать государствам-членам ЕС позитивный сигнал, указывающий на необходимость добиться прогресса в этом деле.

Мы действительно осознаем трудности в текущих политических обсуждениях по поводу трансграничного использования длинных транспортных средств – концепции, известной также как европейская модульная система (EMC). Мы понимаем, что это важный и сложный вопрос, который, по нашему мнению, не должен умилять возможность разработки аэродинамических улучшений. Вместе с тем, эти составы следует использовать во всех случаях, где это возможно, поскольку они позволяют перевозить большее количество грузов в порты и на грузораспределительные и железнодорожные терминалы ЕС и из них с использованием меньшего количества грузовиков и вносят существенный вклад в достижение природоохранных целей ЕС, в то же время позволяя разгрузить дороги ЕС.

Летом 2012 года Европейская комиссия (ЕК) представила два новых предложения по обновлению действующих директив: 2009/40, касающейся испытаний транспортных средств на пригодность к эксплуатации, и 2000/30, касающейся технических проверок на пригодность автотранспортных средств к эксплуатации, осуществляемых на дорогах. Цель этих новых предложений - снизить аварийность, улучшить экологические показатели транспортных средств, ограничить нарушения условий конкуренции и стимулировать расширение сотрудничества и обмен информацией между государствами-членами ЕС.

Разумеется, для эффективного повышения безопасности дорожного движения и улучшения экологических показателей автотранспортных средств все они должны правильно обслуживаться и ремонтироваться. Для отрасли автомобильного транспорта безопасность дорожного движения была, остается и всегда будет оставаться одной из самых приоритетных задач, и в этой связи любой настоящий профессионал вам скажет, что любое ДТП – это чрезвычайное происшествие. Именно по этой причине мы работаем над современной законодательной базой, регламентирующей периодические испытания и технические проверки автотранспортных средств. Мы стремимся унифицировать и стандартизировать существующие национальные правила, не ставя при этом под угрозу технический прогресс и высокие стандарты в области периодических испытаний, действующие во многих государствах-членах ЕС.

Европейская модульная система (EMC)



Сомнительные выгоды в плане безопасности и пользы для общества

Вместе с тем, научные исследования, например, Европейская система исследования причин ДТП с участием грузового транспорта (ЕТАС), позволили выявить, что технические неполадки являются основной причиной ДТП лишь в 5% всех случаев. По оценкам ЕС, расходы, связанные с соблюдением недавно представленных правил, составят порядка 3,5 млрд. евро, что представляет собой существенную сумму, если учесть незначительный потенциальный прогресс и весьма сомнительные выгоды в плане безопасности и пользы для общества.

Со своей стороны, наша отрасль, напротив, призывает радикально улучшить нынешний пакет предложений, регламентирующих пригодность автотранспортных средств к эксплуатации, включив обязательную к исполнению «дорожную карту», касающуюся дальнейшей унификации и стандартизации процедур испытаний и частотности проведения периодических проверок испытательного оборудования, результатов испытаний, а также обучения инспекторов и обеспечения соблюдения.

Стандартизация и взаимное признание

Конечной целью должно быть создание системы взаимного признания свидетельств о пригодности автотранспортного средства к эксплуатации. Этот новый пакет должен обеспечить такое положение, при котором периодические испытания в испытательных центрах будут оставаться и впредь важнейшим средством проверки пригодности транспортных средств к эксплуатации. Он должен также обеспечить совместимость обоих предложений с точки зрения сферы действия, классов транспортных средств, в том числе тягачей, обучения инспекторов, контрольных документов и технических требований к испытательным центрам и к немобильному и мобильному оборудованию во избежание нарушения условий конкуренции.



Столь же важным аспектом является и дальнейшая унификация и стандартизация правоприменительных процедур, равно как и обязательное установление реальных целей в части проверки на дорогах, таких как:

- контроль не более 2% транспортных средств, зарегистрированных в данном государстве-члене;
- сведение до минимума потери времени, проведение проверки в безопасном месте и недопущение создания неудобств для пассажиров городских и междугородных автобусов;
- недопущение создания новых электронных реестров и баз данных в интересах сложившихся и хорошо зарекомендовавших себя решений;
- предоставление возможности операторам самим выполнять функции проверки и проводить периодические испытания на пригодность к эксплуатации как своих, так и чужих

транспортных средств на основе соответствующей унифицированной схемы аккредитации;

- продвижение новаторских подходов к системам и процедурам испытаний и испытательному оборудованию в порядке дальнейшего снижения расходов и оптимизации выгод.

И, наконец, автотранспортная отрасль отвергает предложение по правилам ЕС, касающееся проверок автотранспортных средств на пригодность к эксплуатации на обочинах дорог, в качестве основы унифицированного подхода ЕС к классификации недостатков, связанных с надежностью крепления груза. Эти два вопроса следует решать отдельно, поскольку в настоящее время в ЕС нет официальных правил, регламентирующих способы надежного крепления груза.

Руководство и хартия по безопасности для отрасли автобусных перевозок



IRU организует первое заседание межпарламентского диалога по проблемам автомобильного транспорта в Евразии

В марте 2013 года при поддержке Государственной Думы Российской Федерации мы провели первое заседание межпарламентского диалога по проблемам автомобильного транспорта с участием членов парламентов девяти евразийских стран. Вместе с руководителями евразийских ассоциаций-членов IRU члены парламентов рассмотрели ключевые вопросы транспортной политики и проблемы отрасли, включая сотрудничество в области регулирования транспорта и исполнения договоров ООН по упрощению перевозок, в частности, Конвенции о гармонизации и Конвенции МДП, а также новое международное законодательство, регламентирующее пассажирские перевозки автомобильным транспортом.

Представители законодательных органов обменялись со своими коллегами и представителями деловых кругов опытом и мнениями по вопросам совершенствования законодательства, с тем чтобы евразийские страны могли в полной мере воспользоваться преимуществами конкурентоспособных и высококачественных услуг международного автомобильного транспорта. Члены парламентов приняли в завершение своей работы совместное заявление, определяющее конкретные шаги для дальнейшего продвижения международных грузовых и пассажирских автотранспортных перевозок в Евразии.

В рамках Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН отрасль автобусных перевозок сделала решительный шаг вперед на пути к дальнейшему расширению накопленного ею образцового опыта безаварийной работы, приняв руководство и хартию по безопасности в рамках концепции IRU «Разумный ход» для их использования компаниями, водителями и компетентными органами в качестве обязательства по дальнейшему улучшению ее уже и так образцового опыта безаварийной работы.

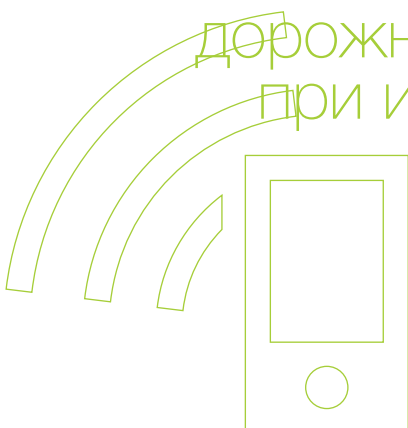
Руководство по безопасности в рамках концепции IRU «Разумный ход» сосредоточено на трех основных вопросах: безопасные транспортные средства, водители, соблюдающие правила безопасности, и безопасные компании. Оно предлагает автобусным компаниям подписать хартию по безопасности и содержит комплекс простых в применении контрольных листов по безопасности для их использования водителями. Оно также содержит рекомендации для директивных органов и изготовителей по еще большему повышению безопасности городских и междугородных автобусов.

Городские и междугородные автобусы продолжают неоспоримо занимать первое место среди всех других видов транспорта по безопасности дорожного движения. Статистика показывает, что ехать в школу на

автобусе в семь раз безопаснее, нежели на семейном автомобиле. В ЕС автобусы всегда характеризуются прекрасными показателями безаварийной эксплуатации, которые аналогичны показателям, присущим поездам, хотя они пользуются одной и той же дорогой наравне с другими, менее подготовленными участниками дорожного движения. Это обусловлено инициативами отрасли автобусных перевозок, направленными на постоянное повышение безопасности. Достижение цели кампании «Разумный ход», которая состоит в удвоении масштабов использования автобусов и получила поддержку со стороны Группы высокого уровня, позволит сократить число случаев со смертельным исходом на 1500 в год. Эту цифру можно повысить еще больше путем вложения дополнительных средств в безопасную инфраструктуру и профессиональную подготовку.

Принимая это руководство и прилагая усилия для ознакомления с ним каждой компании и каждого водителя, мы хотим внести конкретный вклад в повышение безопасности дорожного движения через повышение информированности и распространения передовой практики в рамках нашей отрасли. Тем самым мы намерены сохранить лидерство отрасли автобусных перевозок, которая неизменно занимает первое место в деле обеспечения безопасности дорожного движения среди всех видов транспорта.

Руководство IRU по безопасности дорожного движения при использовании мобильного телефона



В ходе совместного рабочего совещания МСЭ/ЕЭК ООН на тему «Интеллектуальные транспортные системы в странах с формирующейся рыночной экономикой – водители в поддержку безопасного и устойчивого роста» мы представили наше новое «Руководство IRU по безопасности дорожного движения при использовании мобильного телефона», выполненное в карманном формате. В руководстве содержатся основные подсказки и передовые практические методы, повышающие информированность профессиональных водителей об опасности использования мобильного телефона во время управления транспортным средством и, как следствие, повышающие безопасность на дорогах для всех пользователей.

Возьми с собой!

Mobile Phone Road Safety Card

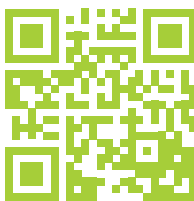


For true road transport professionals, every road accident is one too many and the road transport industry has always been and will continue to be committed to reducing the number and severity of accidents involving heavy commercial road vehicles by promoting a culture of road safety within the sector.

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



Для загрузки
контрольных
списков
IRU введи
этот код





A close-up photograph of a white ceramic cup filled with a golden-brown, frothy beverage, likely coffee. The foam is thick and textured, with many small bubbles visible. The cup is set against a warm, light brown background.

03

Арабский мир в центре внимания

Мы объединили
силы с Исламским
банком развития
и транспортной
отраслью
арабских стран

Совместный проект ИБР-АУЛТ-IRU



В 2010 году Совет арабских министров транспорта Лиги арабских государств (ЛАГ) призвал все ведомства арабских государств повысить эффективность и профессионализм своей национальной отрасли автомобильного транспорта и в то же время повысить уровень безопасности дорожного движения. В 2011 году они повторили свой призыв, признав жизненно важную роль автомобильного транспорта в стимулировании экономического роста.

Мы откликнулись на этот призыв, приняв участие в совместном проекте в рамках технического гранта, рассчитанного на 18 месяцев, выделенного Исламским банком развития (ИБР) Арабскому союзу наземного транспорта (АУЛТ). Этот проект был направлен на расширение торговли и увеличение ее рентабельности, повышение безопасности на дорогах и ускорение процедур пограничного контроля с целью содействия интеграции экономики арабского мира на региональном и глобальном уровнях.

Результаты реализации проекта

Совместный проект ИБР-АУЛТ-IRU должен, как ожидается:

- a.** повысить профессиональную компетентность менеджеров автотранспортных предприятий и водителей;
- b.** повысить безопасность дорожного движения на основе научных исследований, выявляющих основные причины ДТП;
- c.** оптимизировать стратегии упрощения автомобильных перевозок.

35 подготовленных инструкторов

3 основных направления

9 учебных программ

5 национальных рабочих совещаний

7 арабских стран

18 месяцев

Это, в свою очередь, должно содействовать обеспечению:

- a.** эффективных профессиональных автотранспортных услуг, которые позволяют расширить торговлю и повысить ее рентабельность;
- b.** соответствующих действий на уровне правительства в целях устранения основных причин ДТП и, как следствие, повышению безопасности дорожного движения;
- c.** гармонизации и ускорения процедур пограничного контроля и сокращения времени ожидания на границах.

Стратегия упрощения автомобильных перевозок и торговли

В целях оказания содействия в подготовке стратегии и плана действий в области упрощения процедур торговли и автомобильных перевозок в странах Лиги арабских государств (ЛАГ) было проведено два исследования.

Они позволили проанализировать статус ключевых транспортных конвенций в арабском мире, собрать данные об основных препятствиях на пути развития международных автомобильных перевозок в регионе, выявить преимущества системы МДП в упрощении процедур торговли в странах ЛАГ в результате экономической интеграции в систему мировых рынков и разработать план действий для стран ЛАГ в целях присоединения к Конвенции ООН МДП и ее реализации.

Безопасность дорожного движения

В том, что касается причин ДТП с участием грузовых автомобилей в данном регионе, статистические данные ограничены, а иной информации по этому вопросу практически нет.

В этой связи было проведено технико-экономическое обоснование с целью оценки возможности реализации научной модели Европейской системы исследования причин ДТП с участием грузового транспорта (ЕТАС) в странах ЛАГ (ЛАГТАС) с целью выявления и



Речь во всех случаях идет об экономическом росте. Торговля – самый лучший способ обеспечить рост и повысить качество жизни людей в исламском мире, однако без эффективного автомобильного транспорта торговля невозможна.

Г-н Бирама Будакар Сидиде, Вице-президент Исламского банка развития



эффективного устранения основных причин ДТП с участием грузовых автомобилей и принятия конкретных мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения для всех его участников.

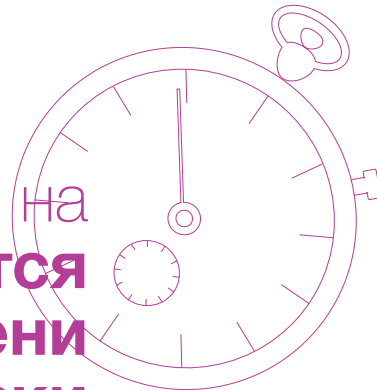
Профессиональная подготовка

Человеческий фактор является главным в деле эффективного повышения безопасности и надежности автомобильного транспорта. Профессиональные работники отрасли должны быть надлежащим образом подготовлены,

с тем чтобы они могли исполнять свои обязанности с соблюдением норм безопасности. Для этого были определены отдельные учебные структуры в странах ЛАГ, которые могут воспользоваться преимуществами программ Академии IRU.

Эксперты передали свои знания и навыки, необходимые для надлежащей организации обучения по профессиональной учебной программе по международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) и программе на получение свидетельства о профессиональной компетентности (СПК) для менеджеров.

В арабском мире на границах теряется более **57%** времени перевозки



Совместный проект IRU-ИБР-АУЛТ позволил выявить физические и административные барьеры на пути развития торговли и международных автомобильных перевозок на основе 62 рейсов по 14 различным маршрутам в направлении семи арабских стран и из них.

Результаты показали, что, как это ни удивительно, 57% времени перевозок теряется на границах, при том что время ожидания на границах для некоторых водителей составляет до двух недель. Это обусловлено неадекватными процедурами пересечения границ, являющимися основным барьером, препятствующим бесперебойной перевозке грузов автотранспортом через границы в данном регионе.

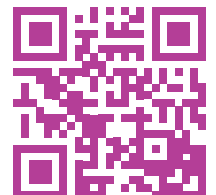
Несмотря на это серьезное препятствие, результаты также указывают на наличие реального потенциала для коммерческих

перевозок: общий объем перевезенных грузов составил более 1 034 500 тонн, а средняя протяженность маршрута туда и обратно составила 2 171 км. Кроме того, этот нереализованный потенциал выявлен также в рамках пилотных учебных проектов, национальных рабочих совещаний, сбора данных на местах и научных анализов, охватывающих такие страны-члены ЛАГ, как Иордания, Катар, Кувейт, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман и Тунис.

Несомненно, Большая арабская зона свободной торговли с 367 миллионами потребителей предоставляет огромные возможности для развития. Однако этот процесс можно поддержать только за счет эффективных, надежных и профессиональных автотранспортных услуг, связывающих каждое предприятие и каждый вид транспорта в регионе с крупнейшими мировыми рынками.



Для просмотра видеоролика по проекту ввести этот код



Следующие шаги

Для того чтобы повысить эффективность автотранспортных услуг в общеарабском регионе, необходимо упростить торговлю и автомобильные перевозки, а также повысить безопасность дорожного движения и профессионализм в отрасли, что можно обеспечить при выполнении следующих ключевых рекомендаций:

- Представители автотранспортной отрасли должны развивать и расширять сотрудничество в области автомобильных грузовых и пассажирских перевозок в рамках государственно-частного партнерства;
- Представители автотранспортной отрасли должны объединить усилия в целях сокращения бюрократизма и гармонизации таможенных и других процедур контроля на пограничных переходах;
- Государства-члены ЛАГ должны присоединиться к семи основным глобальным договорам ООН в области упрощения торговли и автомобильных перевозок, таким как Конвенция МДП, Международная конвенция о согласовании проведения контроля грузов на границах, ДОПОГ и СПС, в качестве важнейшего средства устранения нефизических барьеров,

сокращения транспортных расходов и облегчения экономической интеграции;

- Создать в арабском мире вспомогательные объекты инфраструктуры вдоль международных автотранспортных коридоров для водителей грузовиков и автобусов, в частности, вблизи пограничных переходов;
- Обеспечить жизнеспособность автотранспортной отрасли посредством принятия и выполнения унифицированных правил допуска к профессии работника автотранспорта на основе существующих международных стандартов;
- Создать согласованную систему квалификации профессиональных водителей и менеджеров и реализовать на практике высококачественный потенциал обучения и тестирования, признанный на международном уровне;
- В странах-членах ЛАГ необходимо провести исследование причин ДТП с участием грузовых автомобилей, что вполне осуществимо.

“

Наличие на наших дорогах более безопасного транспорта – это, по нашему мнению, одна из важнейших особенностей экономической стабильности. Мы рассчитываем на то, что безопасность и стабильность нашего региона приведут к успешному развитию транспорта и торговли в наших арабских странах.

Д-р Мохаммед Бен Ибрагим Ат-Тваижири, помощник Генерального секретаря по экономическим вопросам, Лига арабских государств

”



МЕРОПРИЯТИЕ IRU

Поддержка роста и благосостояния в арабском мире



“

Мы сотрудничаем с IRU и Исламским банком развития в целях не только выявления проблем в секторе автомобильного транспорта, но и поиска решений. Для того чтобы эти решения проводились в жизнь и применялись на практике в интересах повышения эффективности транспортного сектора и улучшения будущего, необходимо принимать соответствующие решения на политическом уровне.

Д-р Махмуд Х. Абдаллат, Генеральный секретарь
Арабского союза наземного транспорта

”

Мы провели заключительное мероприятие в партнерстве с ИБР и АУЛТ для представления нашего плана, имеющего целью содействовать экономической интеграции арабского мира на региональном и глобальном уровнях.

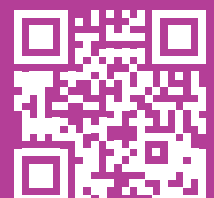
Результаты реализации проектов показали, что возможности огромного роста, которые открылись вследствие создания Большой арабской зоны свободной торговли, в которой проживает 367 миллионов потребителей, можно реализовать только с помощью эффективных, надежных и профессиональных услуг автомобильного транспорта, который соединяет, в том числе во внутренних районах, каждое предприятие и каждый вид транспорта с каждым крупнейшим мировым рынком.

В качестве ключевого фактора действенного повышения эффективности и безопасности транспортной отрасли было также названо развитие профессиональной подготовки менеджеров и водителей на уровне международных стандартов, которые обеспечивает Академия IRU.

Это мероприятие, в котором приняли участие 80 представителей министерств, занимающихся вопросами транспорта, правоприменения, таможни и торговли, а также многочисленных региональных, национальных и международных организаций, обеспечило уникальную возможность повысить информированность о нынешнем состоянии автомобильного транспорта в регионе и привлечь внимание к статусу ключевых многосторонних договоров ООН в области упрощения торговли.

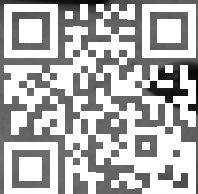


Для просмотра презентаций, выступлений и фотографий ввести этот код





См.
интервью
полностью



Ваш офис расположен в Стамбуле, а его деятельность распространяется на Черноморский, Ближневосточный и Центральноазиатский регионы. Различные приоритеты, различные культуры... Как вам удается совместить их в вашей работе?

“Наше представительство было открыто в Стамбуле в 2005 году в качестве одной из мер со стороны IRU в ответ на глобальные события и перемены, происходившие в мире, и на потребности в более эффективном автомобильном транспорте во всех уголках нашей планеты. Поскольку Стамбул находится на перекрестке дорог, связывающих различные континенты и регионы, это дало нам оптимальное представление о различных приоритетах и потребностях в этом плане. Арабский мир концентрирует свое внимание на создании потенциала и применении конвенций по упрощению транспортных операций. Черноморский регион нуждается в новых инструментах упрощения торговли и транспорта в целях устранения барьеров на пути международной торговли. В Центральной Азии воздействие экономики Индии и Китая порождает желание объединить в единую сеть и связать рынки региона. В результате происходящих в этой связи процессов на уровне правительств и в области сотрудничества принимаются различные решения, реагирующие на проблемы, которые стоят перед автомобильным

транзит грузовиков по территории Албании, Армении, Грузии, Молдовы, Румынии, Сербии и Турции. Однако сегодня он приобретает все большее распространение. Число выданных разрешений увеличивается, и новые страны, такие как Украина, весьма заинтересованы в присоединении к системе разрешений ОЧЭС. Мы хотели бы полностью отказаться от системы квот, однако для полной либерализации правительства должны сначала создать соответствующие инструменты контроля, прежде чем они смогут открыть свои рынки.

Мы также работаем с правительствами в целях продвижения соответствующих договоров ООН в области упрощения торговли и транспорта, в частности, Конвенции по гармонизации, которая предусматривает использование международного весового сертификата транспортного средства, признаваемого на взаимной основе, с тем чтобы вес транспортного средства проверялся в пункте отправления и не нуждался в дополнительных проверках в пути. К сожалению, слишком многие договаривающиеся стороны пока еще не готовы применять его, но мы работаем над этой проблемой”.

Каковы ваши планы с государствами-членами ОЭС в Центральной Азии?

“По просьбе Организации экономического сотрудничества мы работаем с 2012 года над вопросами создания, эксплуатации, оживления

57% от времени в пути, не ставя при этом под угрозу безопасность. Если это возможно в Европе, то почему это нельзя сделать в арабском мире? Регион Персидского залива имеет важное значение для мультимодальных перевозок, поскольку дубайский и другие порты играют жизненно важную роль в обслуживании мировой торговли. Мы воодушевлены тем, что Объединенные Арабские Эмираты предприняли шаги в направлении присоединения к системе МДП, и мы помогаем им в ее введении в действие. Некоторые страны, например, Саудовская Аравия и Египет, занимают стратегическое положение в качестве партнеров, которые помогут добиться успешной реализации системы МДП в арабском мире, и их помощь носит весьма конструктивный характер”.

Не по этой ли причине IRU сейчас сдвигает акцент в своей работе в сторону Ближнего Востока?

“Ближний Восток весьма важен для арабского мира, но он столь же важен и для мировой экономики в целом, поскольку он занимает центральное место во многих видах экономической деятельности, помимо поставок энергоресурсов. Он нуждается в более безопасных дорогах и в более эффективных транспортных услугах. Именно поэтому наши приоритеты на Ближнем Востоке отличаются от приоритетов в других регионах. Мы хотели бы повысить уровень осведомленности правительств и поддержки на политическом уровне, с

Интервью с Хайдаром Озканом, Главой Постоянного Представительства IRU в регионе Ближнего Востока

Мы отслеживаем и передаем знания и современные виды практики в пределах всех трех континентов, чтобы снова не изобретать колесо

транспортом. Из Стамбула мы отслеживаем эти процессы, с тем чтобы обмениваться современными передовыми видами практики и знаниями в пределах этих регионов и не пытаться снова изобрести колесо”.

Назовите три приоритетных направления, которые вы контролируете.

“Повышение безопасности дорожного движения путем устранения основных причин ДТП, оказание поддержки правительствам в применении ключевых инструментов ООН в области упрощения торговли и расширение сети аккредитованных учебных центров Академии IRU в целях обеспечения высококачественной профессиональной подготовки работников отрасли”.

Каким образом это отражается на Черноморском регионе?

“С правительствами государств – участников Союза автотранспортных ассоциаций ОЧЭС (BSEC-URTA) мы тесно сотрудничаем с 2010 года над созданием системы разрешений для семи государств-членов ОЧЭС. Вначале это был простой документ, облегчающий

и упрощения перевозок по основным торговым маршрутам, проходящим по территории этого региона. Государства-члены ОЭС заинтересованы в развитии торгового коридора Исламабад-Тегеран-Стамбул и коридора Кыргызстан-Таджикистан-Афганистан-Иран. Мы помогаем этой организации применять принципы Инициативы «Модельное шоссе» к обоим коридорам и изучаем способы введения в действие соответствующей региональной системы разрешений, позволяющей открыть рынки для нашей отрасли на регулируемой основе”.

Какова ситуация с международным автомобильным транспортом и торговлей в арабском мире?

“Арабские страны обладают огромным потенциалом поддержки международной торговли на своих территориях. Однако если ваши границы заблокированы, как вы можете помочь себе и другим? Именно поэтому данный регион нуждается в Конвенции МДП, поскольку она существенно повысит эффективность международной торговли. Мы должны найти способы сокращения времени ожидания на границах, которое сегодня составляет

тем чтобы начать принимать нужные меры. Мы объединяем усилия с Исламским банком развития в целях создания специальных региональных программ, ресурсов и фондов, которыми могли бы пользоваться заинтересованные правительства”.

Что вы ожидаете от 2014 года?

“Мы хотели бы увидеть конкретные результаты в сокращении времени ожидания на границах, согласовании пограничных процедур и профессиональной подготовке водителей и менеджеров. Мы также хотели бы, чтобы у нас были более безопасные дороги, нормально действующие торговые коридоры между Европой и Центральной Азией, и чтобы ключевые страны арабского мира ввели в действие инструменты ООН в области упрощения торговли и транспорта в регионе. И, наконец, мы хотели бы, чтобы система разрешений ОЧЭС приобрела глобальный характер – с выходом на уровень Евразии, и чтобы Академия IRU везде служила символом профессионализма в нашей отрасли”.

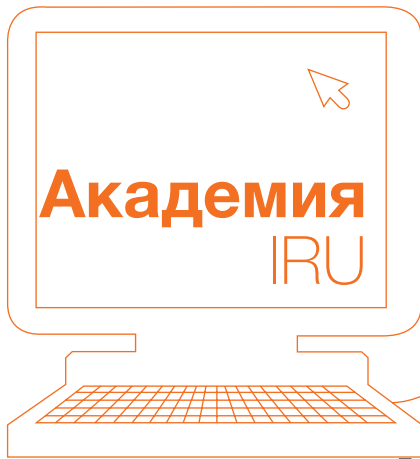


A miniature figure in a blue suit and red pants stands on a wooden surface next to a pair of glasses. The figure is positioned on the left side of the frame, looking towards the right. The glasses are partially visible, with the frame and one lens in focus. The background is a warm, orange-toned gradient.

04

Обучение

Компетенция,
соответствие,
эффективность,
профессиональное
мастерство



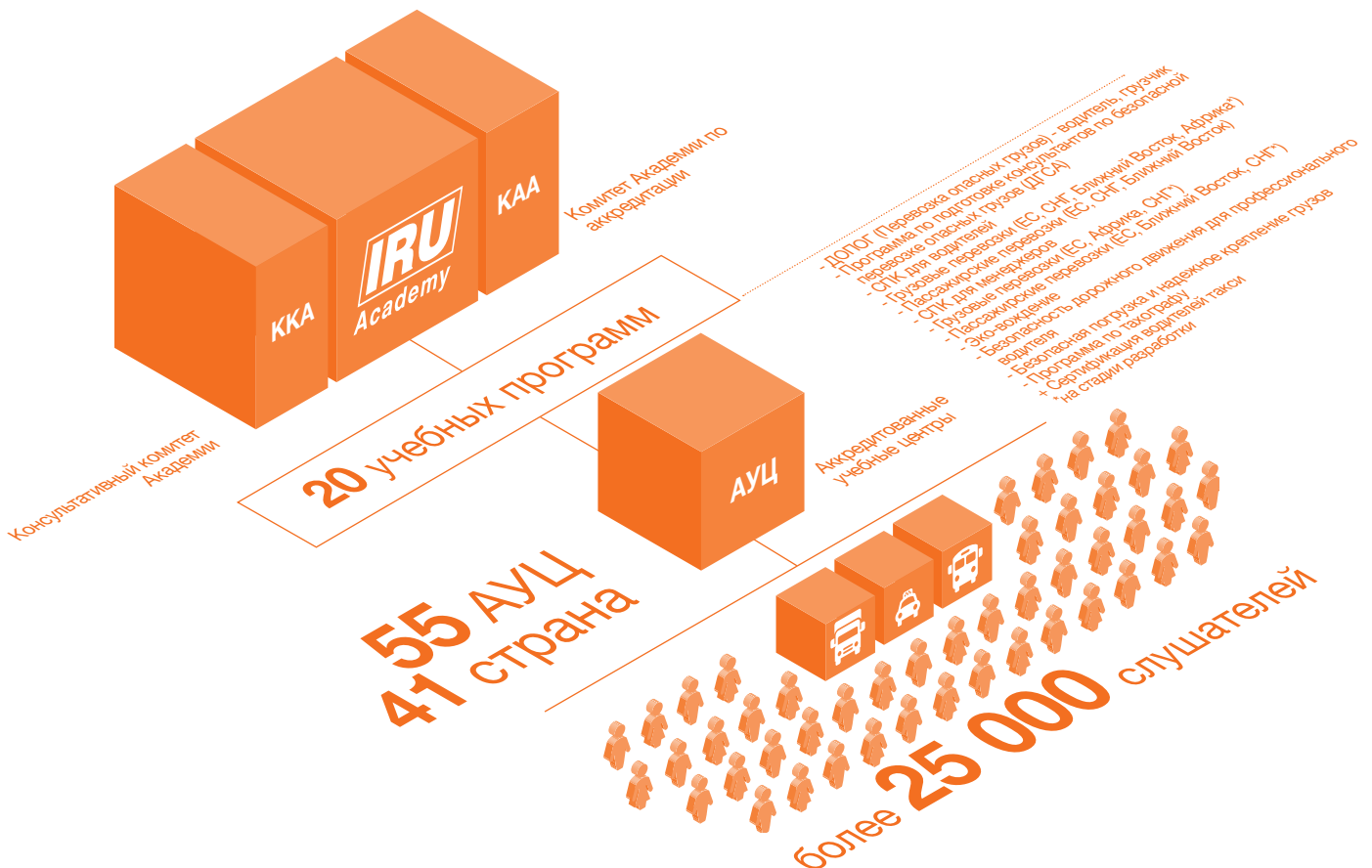
Наша цель - создать в автотранспортной отрасли то, что мы называем принципом «Учись учиться». Посредством создания эффекта синергизма между всеми учебными направлениями – Академией IRU, подготовкой по системе МДП и Внутренней системой подготовки IRU – мы помогаем специалистам на всех уровнях оставаться в курсе самых последних изменений в транспортной отрасли.

Наша Академия работает на глобальном уровне со своими партнерами и группами экспертов в целях создания соответствующей системы профессиональной подготовки в автотранспортной отрасли. Ее учебная программа и сеть аккредитованных учебных центров пользуются международным признанием и поддержкой, которую ей оказывает Консультативный комитет Академии (ККА) высокого уровня.

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.

В состав ККА 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).

Структура Академии IRU



Новые учебные программы

Хотя все учебные программы постоянно корректируются, особый упор в работе делается на обновление учебных программ для водителей и операторов погрузчиков, занятых в секторе перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. Программа по подготовке водителей и операторов погрузчиков ДОПОГ была скорректирована для того, чтобы учесть все положения Соглашения ДОПОГ 2013 года.

В целях дальнейшего повышения безопасности перевозки опасных грузов Академия IRU также приступила к реализации в этом году Программы по подготовке консультантов по безопасной перевозке опасных грузов (ДГСА), которая способствует гармонизации стандартов и норм качества в области подготовки консультантов в этой сфере.

Академия IRU также разрабатывает интерактивную учебную программу по безопасности дорожного движения для профессиональных водителей, сосредоточенную на критических ситуациях в области безопасности, в которых могут оказаться профессиональные водители в ходе их повседневной работы. С помощью использования моделирования и интерактивных мультипликационных съемок, водители будут как бы «погружены» в реальные ситуации и должны будут выбрать правильное поведение при столкновении с различными рисками. Одним из приоритетов в работе продолжает оставаться региональный аспект. В этой связи разработка международной программы для менеджеров на получение СПК для региона СНГ будет завершена в 2014 году. Это особенно важный момент, с учетом пристального внимания к качеству перевозок, которое демонстрируют транспортные операторы и водители.

«ЭКО-эффект»

Международный проект «ЭКО-эффект», начатый в 2011 году и осуществляемый Академией IRU и девятью различными партнерами из семи стран, обучает профессиональных водителей более экологически чистому вождению и снижению потребления топлива. В результате эту программу прошли 1 600 водителей и 80 инструкторов, что позволило им снизить потребление топлива в среднем на 12 процентов.

Этот проект однозначно помог транспортным операторам снизить расходы на топливо и, соответственно, сократить выбросы CO₂. Проект «ЭКО-эффект» также оказал благотворное влияние на безопасность дорожного движения, что подтверждается снижением числа инцидентов и ДТП, отмеченных в компаниях-участниках проекта. В будущем Академия IRU будет и дальше предлагать эту учебную программу заинтересованным учебным центрам и транспортным компаниям.

«ЭКО-эффект» в цифрах

9 партнеров
7 стран
1 600 водителей
80 инструкторов



Семинар по ЭКО-вождению

На семинаре по ЭКО-вождению, который состоялся в Вильнюсе (Литва) и который собрал 80 участников, представляющих автотранспортную отрасль, государственные органы и специализированные СМИ из 17 стран, Академия IRU изложила основные преимущества проекта «ЭКО-эффект», показывающие, каким образом технические курсы профессионального вождения на основе природоохранного подхода могут оптимизировать потребление топлива, сократить выбросы CO₂ и снизить расходы транспортных операторов.



Для загрузки презентаций, сделанных на семинаре, ввести этот код

Новые аккредитации

При Академии IRU прошли аккредитацию многочисленные учебные центры, которые сейчас имеют право проводить обучение по высококачественным учебным программам Академии в интересах будущих выпускников Академии IRU.

Прежде чем реализовывать экспериментальные учебные программы, все недавно аккредитованные учебные центры заранее провели занятия по теме «Подготовка инструкторов» в целях наращивания учебного потенциала для обеспечения международных стандартов качества.

Эти занятия сосредоточены на передаче учебной методики, презентации учебных материалов и обмене передовыми видами практики посредством проведения групповых мероприятий, моделирования и практических упражнений, с тем чтобы предоставить инструкторам необходимые средства и знания, позволяющие им осуществлять качественную подготовку профессиональных инструкторов в целях создания высококачественного учебного потенциала в интересах дорожной безопасности, эффективности перевозок и общества в целом.

Академия IRU также наградила в 2013 году свои наиболее успешно работающие аккредитованные учебные центры – AIRCU-TCC, BAMAP-VEDY, BILIMINTERTRANS, CIPTI, COB, ITLB, KTTDC и RACJ – за их ценный вклад и неустанные усилия по реализации инициатив в деле обучения навыкам вождения и их развития, которые имеют исключительно важное значение для создания требуемой культуры лидерства и компетентности, необходимых для поддержки устойчивой, безопасной и эффективной автотранспортной отрасли.

Наиболее успешно работающие АУЦ оцениваются по числу подготовленных слушателей, разнообразию и качеству проведенных учебных программ, организации и участию в мероприятиях по подготовке инструкторов, в других семинарах Академии IRU, в проектах и инициативах Академии IRU, а также в содействии их реализации.

ТАКСИстарз: кто сказал, что звезды в небе?

Проект «ТАКСИстарз», софинансируемый Европейским союзом, имеет целью обучать водителей такси навыкам более безопасной и конкурентоспособной профессии, чтобы они могли работать на дорогах 24 часа в сутки. Подготовка сосредоточена на обучении водителей необходимым навыкам, таким как соответствующая реакция в чрезвычайных обстоятельствах, отношение с клиентами, качество обслуживания и вопросы безопасности дорожного движения, с тем чтобы они могли работать в условиях сегодняшнего рынка таксомоторных перевозок профессионально и эффективно.

Учебный центр	Полученная аккредитация
ORYX Grupa D.O.O. – Хорватия	Программа по ЭКО-вождению
AASTMT-CITL – Египет	Программа на получение СПК для водителя (Ближний Восток)
Школа вождения «Гиллс» – Ирландия	Программа по безопасной погрузке и надежному креплению груза
NAPESCO – Кувейт	Программа по ДОПОГ
Учебный центр AIRTO-KR – Кыргызстан	Программа на получение СПК для водителя
LINAVOS MOKYMO CENTRAS – LINAVA – Литва	Программы по тахографу и безопасной погрузке и надежному креплению груза
SIZ MAKEDONJA SOOBRAKAJ – AMERIT – Македония	Программа по безопасной погрузке и надежному креплению груза
Высший институт транспорта и логистики (ISTL) – Марокко	Программа на получение СПК для менеджера
Высокотехнические проекты – Султанат Оман	Программа СПК для менеджера
Академия ЭКО-вождения – Польша	Программа по ЭКО-вождению
Центр подготовки и развития в области транспорта «Карва» (KTTDC) – Катар	Программы СПК для менеджера, такси, по безопасной погрузке, надежному креплению груза и тахографу
Учебный центр RICO – Сербия	Программа по ЭКО-вождению
SCC-ATT – Сербия	Программа по безопасной погрузке и надежному креплению груза

Проектом «ТАКСИстарз» предусматривается проектирование и разработка новаторских учебных материалов на основе Информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) для профессиональных водителей такси, с учетом потребностей в подготовке и специфических характеристик этой профессии.

Конечной целью проекта является содействие улучшению профессионального образования и подготовки на местах, работа по повышению безопасности, эффективности и конкурентоспособности сектора таксомоторных перевозок и обучение профессиональных водителей такси навыкам предоставления высококачественных услуг.

Проект «ТАКСИстарз», который строится на сочетании различного международного опыта, включая опыт нашей Академии, стремится укрепить долговременные и эффективные взаимосвязи, готовя почву для прорыва в области профессиональной подготовки в секторе автотранспорта и за его пределами посредством использования новых учебных средств, таких как прикладные программы для смартфонов и планшетов.

Разноплановость сочетания этого опыта обеспечивает надежную и тесную связь между трудовой жизнью и профессиональным обучением, что способствует разработке учебного материала, адаптированного к специфике работы этой целевой группы.

В целом, «ТАКСИстарз» поддерживает нашу политику в области доступа к профессии, профессиональной подготовки водителей, устойчивости и безопасности дорожного движения, а также рекомендации Группы высокого уровня ЕС «Разумный ход», действующей в рамках государственно-частного партнерства, кампании «Разумный ход» и инициативы «Такси – в любое время! В любое место!».

Пересмотренные требования к обучению профессиональных водителей в ЕС

Высококвалифицированные трудовые ресурсы – важнейший элемент профессионализма в области автотранспорта. В этой связи мы поддерживаем план Европейской комиссии пересмотреть Директиву по профессиональной подготовке водителей 2003/59/ЕС и будем активно участвовать в процессе пересмотра. По нашему мнению, учебные схемы должны предоставлять явные дополнительные преимущества как для водителей, так и для компаний, и не налагать дополнительное бюрократическое и финансовое бремя на автотранспортных операторов.

Мы будем делать все возможное для того, чтобы в будущей законодательной базе ЕС была обеспечена должная сбалансированность между необходимой гармонизацией требований к профессиональной подготовке и сохранением гибкости в интересах государств-членов и компаний, которые лучше других знают свои потребности в обучении. IRU поддерживает создание общей базы обучения и проверки, а также согласованных требований, предъявляемых к учебным центрам и инструкторам. Акцент в работе следует делать на поддержку политики и потребностей отрасли, например, тех, которые отражены в «Белой книге» ЕС по транспорту и в резолюциях IRU по дорожной безопасности и «30 к 30!».



Повышение безопасности дорожного движения в арабском мире

В рамках государственно-частного партнерства между Исламским банком развития (ИБР), Арабским союзом наземного транспорта (АУЛТ) и Международным союзом автомобильного транспорта (IRU), имеющего целью обеспечить развитие системы безопасных и эффективных автотранспортных услуг в арабском мире, менеджеры автопарков и водители уже сейчас могут воспользоваться учебными программами Академии IRU, направленными на повышение их профессионализма и способности принимать меры, позволяющие повысить показатели безопасности дорожного движения.

В течение последних 18 месяцев эксперты IRU передавали свои знания и навыки, необходимые арабским инструкторам, для надлежащего введения в действие и реализации учебных программ Академии IRU на получение СПК для менеджера и ДОПОГ (перевозка опасных грузов) на уровне международных стандартов, а памятки Академии IRU для водителей были переведены на арабский язык. Были проведены также национальные рабочие совещания по повышению информированности частных и государственных субъектов деятельности о наличии соответствующей системы повышения профессиональной квалификации работников автотранспорта.



См.
интервью
полностью



Какова ситуация в области транспорта в Африке?

“Товарооборот в пределах Африки чрезвычайно ограничен – он составляет менее 10%, а цель, которую ставят перед собой африканские государства, состоит в увеличении этого показателя в ближайшие годы до 25%. Отсутствие в Африке единой транспортной системы является причиной существенного увеличения сроков перевозок, что обусловлено главным образом временем простоя в портах и на границах. Например, контейнеры остаются в порту Дуала в течение 15-19 дней, прежде чем их отправят в Центральную Африку или Чад, не говоря уже о дополнительных задержках на границах! Кроме того, перевозки в Африке сдерживаются из-за отсутствия согласованных видов практики и законодательства”.

Каким образом конвенции ООН могут способствовать экономической интеграции Африки?

“Задача, которая стоит перед Африкой, заключается в развитии внешней и внутренней торговли посредством повышения эффективности логистики за счет снижения связанных с ней издержек и транспортных расходов. Международные инструменты, такие как Конвенция по гармонизации процедур пограничного контроля

д’Ивуаром, в случае которых соседние страны, например, Мали, Буркина-Фасо или Нигер, очень нуждаются в доступе к морю через Абиджан и, как следствие, к соответствующим инструментам в области упрощения торговли, а также с Сенегалом и Мавританией, которые хотели бы открыть для себя транспортный маршрут в направлении Север-Юг в сторону Марокко с выходом на европейские порты. В 2014 году мы будем создавать партнерства с финансовыми и региональными учреждениями с целью применения принципов упрощения торговли в проектах инфраструктуры и технической помощи в интересах этих стран”.

Не препятствуют ли нормальному применению этих конвенций в Африке такие факторы, как коррупция и отсутствие доступа к Интернету?

“Некоторые влиятельные круги хотели бы сохранить сложные процедуры на границах, являющиеся для них источником доходов, которые в случае применения инструментов по упрощению торговли просто исчезнут. Конвенция МДП может содействовать устранению этой практики коррупции, как это произошло в других регионах. Задача состоит в преобразовании этой теневой экономики посредством обеспечения профессиональной подготовки для создания стабильной и надежной системы трудоустройства и эффективной транспортной системы.

надежность торговли... С помощью Академии IRU мы стремились удовлетворить этот спрос и продемонстрировать имеющиеся у нас виды практики и международные нормы”.

Какие результаты достигнуты в Африке в этом году в вопросах присоединения к инструментам ООН в области упрощения торговли?

“ЭКА ООН, ВТО, ИЦРТ и СЕМАС приняли резолюции, рекомендуя своим государствам-членам присоединиться к важнейшим конвенциям в области упрощения торговли. Конференция министров транспорта УФМ также включила вопрос присоединения средиземноморских стран Африки к этим конвенциям в свою программу на 2014-2020 годы. В этой связи мы разработали базовую систему стимулирования этих стран для приоритетного рассмотрения данных инструментов, которые для некоторых из них стали неотъемлемой частью их собственной стратегии экономического развития.

На общеафриканском уровне IRU принял участие в обзоре Алматинской программы действий для стран, не имеющих выхода к морю. Этот обзор на уровне Африки будет также содержать рекомендации относительно необходимости присоединения к этим международным конвенциям в качестве

Интервью с
Жаном Акри, Главой
Регионального
комитета IRU
по Африке

Мы создали соответствующую благоприятную базу. Сейчас африканские правительства должны воспользоваться этими базовыми инструментами и перейти к действиям

или Конвенция МДП, касающаяся таможенного транзита, дают основные решения этой задачи. Столь же прямое отношение к ее решению имеют Соглашение ДОПОГ о перевозке опасных грузов, Соглашение СПС о перевозке скоропортящихся пищевых продуктов и Конвенция СМР о договоре перевозки. Эти Конвенции ООН носят во всех случаях мультимодальный характер и обеспечивают существенные преимущества в развитии эффективной системы транспортных услуг. Совершенствование транспортных систем и упрощение процедур пересечения границ в соответствии с международными нормами дает возможность оказать непосредственное воздействие на экономику и на обеспечение доступа к местным рынкам”.

Как воспринимают африканские правительства эти предложения IRU?

“В ряде случаев они проявили живой интерес, поскольку они осознают необходимость использования преимуществ международных инструментов, действующих на глобальном уровне. Мы проводим большую работу с Камеруном и Кот

Что касается онлайн приложений МДП, например TIR-EPD, в настоящее время все африканские таможи имеют информационные системы, позволяющие выполнять свои процедуры. Такие программы, как SYDONIA, разработанные ЮНКТАД, получили достаточно широкое распространение, и необходимая инфраструктура уже существует. IRU также оказывает техническую помощь в их реализации, поэтому серьезным препятствием это не является”.

В этом году IRU и РКИА обращали особое внимание на профессиональную подготовку?

“В Африке безопасность дорожного движения – это большая проблема. Африканские учреждения и правительства взяли решительный политический курс на ее решение. В области автотранспорта подготовка профессиональных водителей – это, естественно, одно из основных направлений, и в этой связи она занимает очень важное место в политической повестке дня Африки. Она также оказывает воздействие на эффективность работы предприятий, удовлетворенность клиентов,

приоритетного направления работы в программах развития на период после 2015 года”.

И последнее предложение заинтересованным сторонам из Африки?

“IRU привносит свои экспертные знания, которые он накопил в области применения этих международных инструментов и которые правительства африканских стран могут получить, использовать и развивать по их усмотрению. Эти инструменты станут неотъемлемой частью их собственной политики и будут содействовать региональному экономическому развитию, которое будет таким образом подвластно органам власти. Эти инструменты, хотя и международные по своему характеру в том, что касается их применения на практике, будут использоваться правительствами и их местными партнерами из частного сектора на национальном уровне и станут их собственностью и их привилегией. Цель всей этой работы – перейти от рекомендаций к действиям”.





05

ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Разработка решений
по стимулированию
роста

Проекты IRU: управление прогрессом

Проекты IRU были разработаны с целью дать IRU и его членам возможность участвовать в деятельности, финансируемой на совместной основе с ЕК. По их линии оказывается поддержка

в осуществлении масштабных и комплексных административных процедур и предлагаются возможности для сотрудничества. Их конечная цель – усилить роль коммерческих компаний в проектах, финансируемых совместно с Европейской комиссией, и продолжать поиск решения проблем, с которыми ежедневно сталкиваются операторы автобусных парков, таксопарков и автопарков в реальной жизни.

Цель
Продемонстрировать современные транспортные инновации, которые позволят повысить эффективность и социальную и экологическую устойчивость городских грузоперевозок на конечном этапе операций и соответствующие городские/междугородные процессы грузоперевозок.

Охват
Германия, Италия, Соединенное Королевство.

Сроки
01.05.2012 – 31.04.2015

Веб-сайт
www.smartfusion.eu

Цель
Упростить на общеевропейском уровне реализацию единой системы транспортных услуг посредством создания «сети мобильности», которая позволит сбалансировать спрос пользователей транспорта и предложение провайдеров услуг, содействуя тем самым большей открытости, гармонизации, эксплуатационной совместимости и повышению качества.

Охват
Дания (северный регион), Греция (Трикала), Испания, Италия, Нидерланды (Хелмонд), Норвегия (Тронхейм), Соединенное Королевство (Лондон), Финляндия (Хельсинки)

Сроки
01.11.2012 – 01.04.2016

Веб-сайт
В стадии разработки

Цель
Создать систему управления интеллектуальными транспортными системами (ИТС), которые обеспечат коммуникационный интерфейс «транспортное средство-транспортное средство» и «транспортное средство-инфраструктура» и будут способствовать повышению эффективности и безопасности на автотранспорте.

Охват
В целом 344 транспортных средства, включая 135 автобусов, 52 грузовика и 43 такси. Дания, Германия, Греция, Испания, Италия, Нидерланды, Соединенное Королевство.

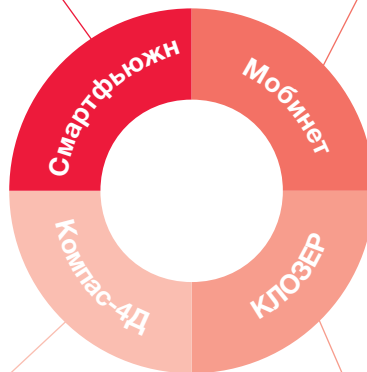
Сроки
01.01.2013 – 31.12.2015

Веб-сайт
www.compass4d.eu

Цель
Согласовать правоприменительную практику ЕС посредством разработки общих целей в области обучения для всех ключевых профессиональных групп автотранспорта. Разработать учебные материалы по обеспечению соблюдения правил каботажных перевозок, погрузки и надежного крепления груза и периодов управления и отдыха водителей для инспекторов, транспортных менеджеров и водителей.

Охват
В партнерстве с правоприменительными органами и профсоюзами

Сроки
Начало в 2014 году



Справедливые санкции в целях повышения эффективности

Центр сбора жалоб на несправедливые санкции, который был создан вместе со Службой контроля на европейских маршрутах (ECR), был модернизирован и в настоящее время позволяет общаться на английском, венгерском, литовском, немецком, нидерландском, польском, румынском, словацком, французском и шведском языках.

Для обсуждения существующих видов передовой национальной практики, в которых учитывается конкретный характер пассажирских перевозок автотранспортом, включая продолжительность и место проверок, было проведено совместное совещание Группы по унификации проверок на дорогах городских и междугородных автобусов.

Обе стороны согласовали совместные добровольные руководящие принципы IRU-ECR, касающиеся способов заполнения, использования и контроля бланков путевых листов в случае нерегулярных международных перевозок в ЕС. Эти практические руководящие принципы имеют целью помочь менеджерам автобусных парков и водителям использовать этот бланк, а также облегчить проверки на обочине дороги и проверки на территории компаний посредством выработки общего понимания и толкования правил операторами автобусов и контрольными органами.

Мы также встречались с контрольными органами автотранспорта в испанском регионе – Каталонии для обсуждения

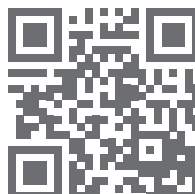
решений практических проблем, обусловленных проверками на дорогах пассажирского и грузового автотранспорта, в связи с растущей озабоченностью по поводу частоты проверок на дорогах, выраженной транспортными операторами ряда европейских стран.

Обе стороны согласились активизировать свое сотрудничество в целях улучшения обмена информацией о частых случаях нарушений и усилить координацию в случае конкретных проблем, связанных с проверками на дороге.

Центр сбора жалоб по поводу несправедливых санкций – это не процедура апелляции. Однако водители, которые делятся своим опытом, помогают IRU и ECR лучше понять состояние ситуации в области правоприменения, а также случаи проверки на дорогах предприятий и водителей с целью предотвратить неправомерные штрафы или санкции и улучшить всю правоприменительную работу в целом посредством обмена информацией о несправедливых санкциях.



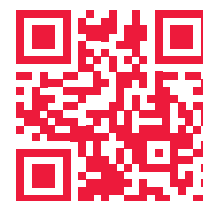
Для доступа к приложению «Центр сбора жалоб на несправедливые санкции» скопировать этот код



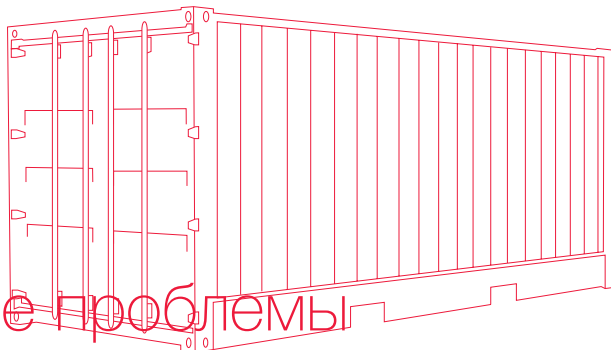
IRU модернизирует свою Сеть правовой помощи в целях дальнейшего упрощения повседневной работы автомобильного транспорта

Наша Сеть правовой помощи (ЛАН) была модернизирована и доведена до уровня привлекательного и интуитивного веб-приложения, позволяющего транспортным операторам, нуждающимся в специализированной правовой помощи, получить быстрый и легкий доступ к контактным данным более чем 100 профессиональных юристов, специализирующихся в транспортном праве и/или занимающихся практической деятельностью в различных отраслях права, которые имеют непосредственное отношение к международным автомобильным перевозкам, таких как налоговое, транспортное и административное право, внутреннее право Сообщества, а также гражданское, коммерческое, уголовное, трудовое и процессуальное право.

Эта сеть имеет целью дать своим пользователям возможность быстро найти компетентного юриста в любой стране мира и обратиться к нему за советом или помощью за соответствующее вознаграждение.



Для доступа к приложению просканируйте этот код.



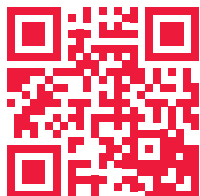
Решение проблемы неэффективности на погрузочных площадках



IRU обсуждает концепцию мультимодальности с железными дорогами

Мы организовали совместную конференцию с Международным комитетом железнодорожного транспорта (МКЖТ), которая позволила собрать вместе около 60 участников, представляющих различные виды транспорта, включая страховщиков и юристов, для изучения юридических условий работы в сфере мультимодальных перевозок и проблем, влияющих сегодня на мультимодальные транспортные операции.

Эта конференция явилась первым успешным шагом, позволившим различным участникам обсудить конкретные и практические решения, которые будут помогать транспортным операторам, в том числе автоперевозчикам, задействованным в мультимодальных перевозках.



Для загрузки презентаций скопировать этот код

Наш Совет по грузовому транспорту разработал руководящие принципы грузовых операций на погрузочных площадках в целях устранения нынешней практики неэффективности – долгие часы ожидания на погрузочных эстакадах, привлечение сотрудниками эстакад водителей к погрузочно-разгрузочным операциям и другим вспомогательным работам, что серьезно сказывается на своевременности или последовательности доставки грузов.

Поскольку такие ситуации противоречат правилам, регламентирующим время управления и отдыха, и свидетельствуют о необходимости проводить различия между работой, связанной с вождением, и оказанием логистических услуг, наши руководящие принципы предусматривают:

- добровольный кодекс поведения, содержащий наилучшие формы поведения на практике, которыми можно воспользоваться в случае возникновения конфликта между водителем и сотрудниками эстакады;
- включение конкретных положений в транспортные контракты, уточняющие обязанности каждой стороны в погрузке и разгрузке, а также контроль за временем ожидания.

Руководящие принципы IRU также рекомендуют использовать прикладные ИТ-программы, позволяющие транспортным операторам резервировать, по возможности, время погрузки-разгрузки.

Связь между видами транспорта

Эффективные транспортные услуги вдоль производственно-сбытовой цепочки – одно из необходимых предварительных условий успешной торговли и экономики. Фактически, интермодальный транспорт может существенно повысить общую эффективность логистической цепочки при условии оптимального использования всех видов транспорта, то есть там, где они наиболее эффективны.

Для того чтобы интермодальные перевозки были экономически привлекательными, необходимы в обязательном порядке существенные инвестиции в инфраструктуру перевалочных терминалов, а также стандартизация погрузочных единиц, позволяющих лучше и быстрее производить операции методами горизонтальной перевалки грузов. Столь же важным является и уточнение различных уровней ответственности за доставку груза в пункт назначения в состоянии сохранности и по установленному графику.

Мультимодальные пассажирские терминалы в интересах устойчивой мобильности

Наше рабочее совещание «Разумный ход» по терминалам пассажирского транспорта, которое состоялось в Латвии, подчеркнуло необходимость предоставить операторам автобусных перевозок беспрепятственный и полный доступ к инфраструктуре терминалов, в том числе терминалов других видов транспорта, в целях содействия созданию комплексной, эффективной и устойчивой общеевропейской сети пассажирского транспорта и обеспечить тем самым сквозную мультимодальную систему обслуживания клиентов на устойчивом уровне.

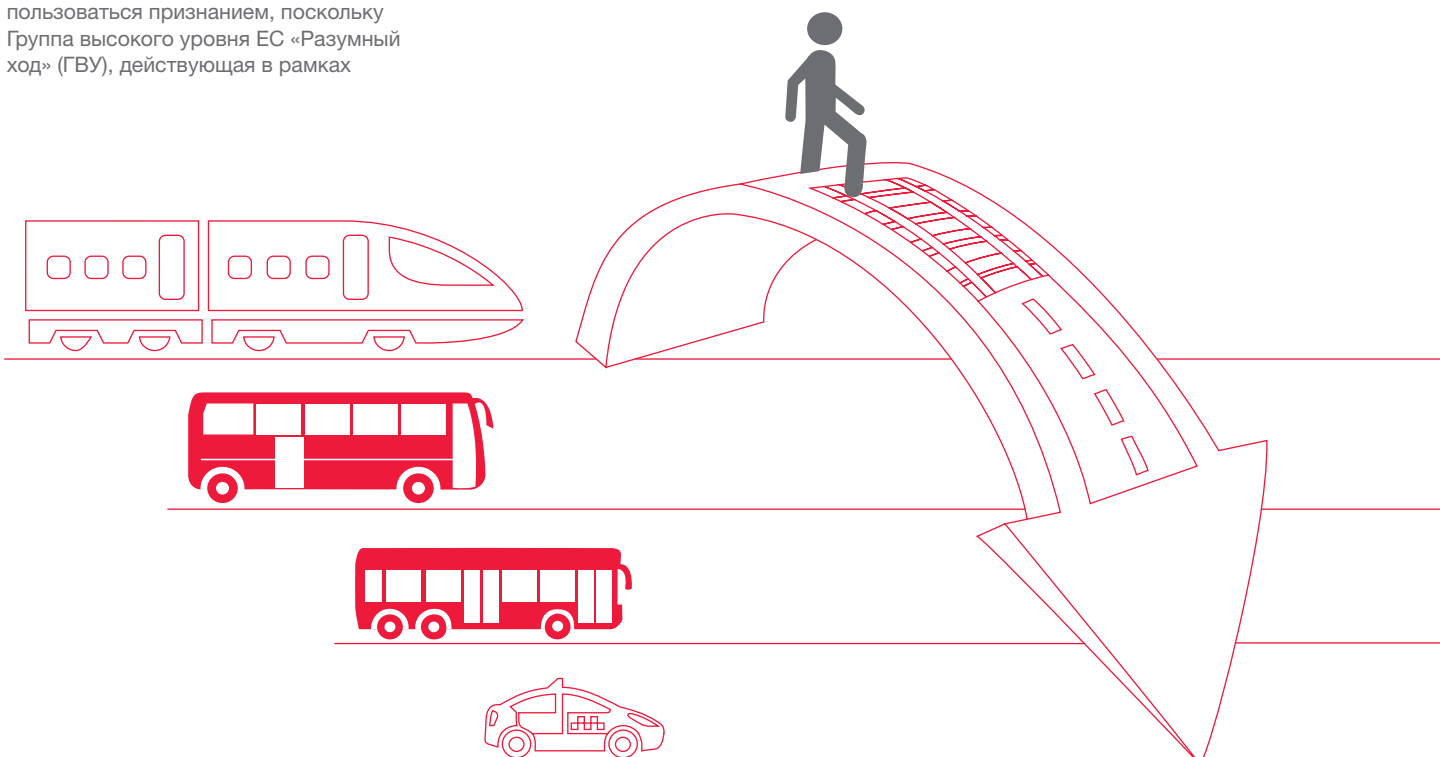
Ни для кого не секрет, что сегодня автобусам, как правило, не разрешают доступ к терминалам других видов транспорта, однако во многих европейских странах автобусных терминалов просто не существует – ситуация, неприемлемая для миллионов людей, которые пользуются автобусами каждый год.

Доступ автобусов к инфраструктуре терминалов всех видов транспорта исключительно важен в плане обеспечения привлекательного решения проблемы перевозок «от двери до двери», которое может соперничать по эффективности и гибкости с частным автомобилем, поскольку это позволит дать пользователям частных автомобилей стимул использовать более устойчивые формы мобильности, которые мы отстаиваем в рамках нашей кампании «Разумный ход».

К счастью, этот спрос начинает пользоваться признанием, поскольку Группа высокого уровня ЕС «Разумный ход» (ГВУ), действующая в рамках

государственно-частного партнерства, определила терминалы в качестве одного из ключевых компонентов цепочки коллективного транспорта и выступает за принятие конкретных мер в их поддержку, таких как создание общей базы данных ЕС, содержащей информацию о расположении автобусных терминалов и их оснащении и предоставление им права на финансирование по линии TEN-T ЕС.

Однако мультимодальность будет нуждаться в новых формах партнерства и сотрудничества между операторами и видами транспорта. К счастью, мы готовы сотрудничать и принять всестороннее участие в создании комплексной системы пассажирских перевозок. Мы призываем другие виды транспорта принять этот вызов.



МЕРОПРИЯТИЕ IRU

Рыночная конкурентоспособность автомобильного транспорта и партнерство: эффективное решение проблем в интересах роста



В сентябре 2013 года мы организовали 3-ю Конференцию IRU/ЕС по автомобильному транспорту в Вильнюсе (Литва) в партнерстве с Литовским президентством ЕС и Европейской комиссией. Эта конференция позволила собрать вместе около 250 ведущих деятелей в области политики, транспорта и торговли из всех 28 государств-членов ЕС, включая Министра транспорта Литвы Римантаса Синкявичюса, Вице-президента Европейской комиссии, ответственного за транспорт, Сиима Калласа и Генерального директора ГД по мобильности Маттиаса Руете, а также представителей из многих государств-членов Восточного Партнерства.

Дискуссии были сосредоточены на основных проблемах, стоящих перед отраслью автотранспорта, и на том, каким образом эффективно решить эти проблемы в интересах роста посредством согласования действий, расширения сотрудничества и партнерств на политическом и отраслевом уровнях, с тем чтобы еще больше повысить эффективность сектора автотранспорта.

Участники подтвердили важность коммерческих перевозок автотранспортом в качестве жизненно важного средства производства, распределения и мобильности в целях поддержки роста и удовлетворения потребностей всех компаний и граждан ЕС в социальной сфере и в области экологически устойчивой мобильности. Они выразили общее намерение постоянно повышать безопасность дорожного движения и надежность транспортной цепочки по линии высококачественного обучения и информационных систем и высококачественной правоприменительной работы в пределах всей Европы.

Была также подчеркнута необходимость в эффективных процедурах пересечения внешних границ и полного соблюдения всех международных конвенций в этой области в условиях постоянного улучшения транспортных



потоков и обеспечения устойчивой мобильности посредством максимально эффективного использования существующей инфраструктуры и восполнения ее недостающих звеньев, что, по мнению участников, является исключительно важным элементом.

Столь же важным является и безотлагательное заключение международных соглашений в области пассажирского транспорта в целях обеспечения беспрепятственного передвижения европейских граждан в пределах всего континента.

ЕК, Литовское президентство ЕС и IRU решили на совместной основе устранять стоящие проблемы и повышать эффективность автотранспорта в интересах стимулирования роста.

В целях повышения эффективности автотранспортного сектора в порядке стимулирования роста и удовлетворения потребностей в мобильности в ЕС Конференция определила в качестве приоритетных следующие задачи:

- сосредоточить работу на внесении изменений в соответствующие правила, регламентирующие вес и габариты, в целях улучшения аэродинамических характеристик, повышения эффективности и улучшения безопасности дорожного движения применительно к транспортным средствам и оборудованию и стимулировать налаживание эффективных связей между видами транспорта;
- создать надлежащие социальные условия в секторе автотранспорта и ввести в действие более унифицированный и согласованный режим проверок в отношении, например, пригодности к эксплуатации, а также более согласованный порядок разбирательства в случае нарушений, включая размер штрафов;
- оказывать поддержку в расширении



масштабов использования коллективных видов пассажирского транспорта, в частности городских и междугородных автобусов и такси.

Поскольку коммерческий автотранспорт – это единственный вид транспорта, который обеспечивает перевозки «от двери до двери» и дополняет все другие виды транспорта, мы приветствуем факт признания необходимости еще более тесного партнерства с сектором автотранспорта в целях решения сегодняшних и завтрашних задач.

Мы сможем положить конец практике принятия мер отдельными лицами и тем самым избежать препятствий, создаваемых на пути международной торговли и экономического развития, только действуя сообща. IRU работает с целью расширить сотрудничество и предотвратить возникновение ситуаций, в которых увеличение ограничений и издержек или ограничение возможностей применения операторами автотранспорта новаторских методов приведет к снижению конкурентоспособности и экономической жизнеспособности многих малых и средних автотранспортных предприятий.

“

Дороги – это ключевая область, в которой мы можем реально изменить ситуацию к лучшему в части экономической и экологической эффективности как в Европе, так и во всем мире. Я знаю, что IRU разделяет эти цели, и искренне рассчитываю на сотрудничество для успешной реализации наших различных инициатив, имеющих целью подготовить наш сектор автотранспорта к более устойчивой и эффективной работе в будущем.

В Европе мы стремимся, прежде всего, найти решение проблемы загрязнения, перегруженности дорог, качества дорожной инфраструктуры и способов ее технического содержания и завершить работу по созданию единой европейской транспортной зоны. Как всегда, мы обращаем особое внимание на исследования и инновации и на полное объединение европейских дорог в единую сеть.

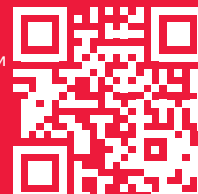
Хотя в области автотранспорта достигнут огромный прогресс в плане снижения его воздействия на окружающую среду, тем не менее, сделать еще надо очень много, и я надеюсь, что я могу положиться на постоянную и неоценимую поддержку, опыт и вклад IRU в эту работу”.

Сиим Каллас
Вице-Президент Европейской комиссии

”



Код доступа к выступлениям, презентациям и фотографиям





См.
интервью
полностью



Сообщество европейских железных дорог (СЕЖД) опубликовало свой «Доклад за 2013 год о положении на железнодорожном грузовом транспорте – железнодорожные грузовые перевозки после десятилетия политики ЕС в области железных дорог». Как вы на это смотрите?

«Европе нужна эффективная система транспорта, в рамках которой различные виды дополняют друг друга для удовлетворения спроса европейских граждан, отраслей промышленности и экономики. Семь из 17 рекомендаций, содержащихся в докладе, рассматривают систему конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом, а пять из них предусматривают больший объем финансирования. Если стратегия железнодорожного транспорта состоит в том, чтобы захватить большую долю рынка за счет снижения доли других видов вместо повышения своей собственной эффективности и уровня обслуживания клиентов, это приведет к задержке в создании эффективной транспортной системы ЕС».

Нормально ли налагать ограничения на другие виды транспорта в условиях острой конкуренции на рынке?

«Железнодорожный и автомобильный транспорт – не конкуренты. Они дополняют друг друга. Фактически, 75% автотранспортных перевозок осуществляются на расстояния менее 150 км. Одно из исследований СЕЖД

с 386 млрд. т/км в 1995 году до 420 млрд. т/км в 2011 году. В то же время, его доля на рынке снизилась на 2,8%.

Тем не менее, в «Белой книге по транспорту ЕС за 2011 год» поставлена цель переключить 50% грузов, перевозимых автомобильным транспортом на расстояния свыше 300 км, на другие виды с учетом того, что, по прогнозам, спрос на транспортные услуги к 2050 году увеличится на 80%. Если европейские железные дороги смогут взять на себя существенную долю этого сдвига, то в 2050 году им придется увеличить работу в тоннах на километр приблизительно на 300% по сравнению с 2011 годом! Есть ли гарантия того, что дополнительные инвестиции в железнодорожный транспорт позволят повысить эффективность, на которую рассчитывают директивные органы стран и ЕС уже несколько десятилетий?»

Что можно сказать о статистике повышения экологических показателей железных дорог? Оправдывают ли они дальнейшие инвестиции?

«Экологически чистый транспорт не существует. Только 53% действующей железнодорожной сети электрифицировано. Около 40% электроэнергии, потребляемой поездами, производится электростанциями, работающими на угле или мазуте в девяти из 28 государств-членов ЕС. В то же время, автомобильный транспорт ежедневно улучшает свои экологические показатели. Если бы железные дороги

железнодорожных двигателей также ниже, чем для грузовиков. Нынешний опыт, например, взимание сбора с грузовиков в Германии, показывает, что когда железные дороги получают конкурентное преимущество за счет увеличения стоимости автотранспортных перевозок, они, вместо того чтобы расширять бизнес, повышают свои собственные ставки. Эту тенденцию можно объяснить массовыми инвестициями в автомобильный транспорт со стороны некоторых государственных железнодорожных компаний и последующим сокращением железнодорожных перевозок. Несмотря на требования СЕЖД инвестировать больше государственных средств, эти компании, очевидно, не верят в такое будущее, поскольку они продолжают направлять средства на повышение коммерческой эффективности автомобильного транспорта».

Как вы можете объяснить эту удивительную тенденцию?

«Вполне возможно, что отрасль железнодорожного транспорта просто хочет сохранить свою нынешнюю маргинальную роль даже путем блокирования работы по повышению эффективности в других видах. Например, в 2012 году на автомобильно-железнодорожные перевозки приходилось 9,8% от всех комбинированных перевозок в т/км и менее 0,15% от всех перевозок наземным транспортом в ЕС. Тем не менее, железные дороги систематически отказываются учитывать факт повышения эффективности за счет Европейской модульной системы на первом и последнем

Интервью с Майклом Нильсеном, Главой Постоянного Представительства IRU при ЕС

Железнодорожный и автомобильный транспорт дополняют друг друга и не являются конкурентами

допускает, что перенос акцента с автомобильного на железнодорожный транспорт практически осуществим только в случае перевозок на расстояние более 500 км, поэтому доля грузовых перевозок автотранспортом, которую можно передать на железнодорожный, крайне ограничена».

Не ведете ли вы ту же игру, утверждая, что маржа для улучшения ситуации железнодорожного транспорта мала?

«Напротив! Мы решительно поддерживаем мультимодальную систему, в которой каждый вид транспорта используется оптимально в целях удовлетворения будущего спроса на транспортные услуги в Европе. Однако эффективность сегодняшних мультимодальных перевозок железнодорожным транспортом ненадежна, что затрудняет оказание профессиональных и качественных услуг».

Какова ситуация сегодня?

«Несмотря на массовую политическую и финансовую поддержку на национальном уровне и на уровне ЕС, долю финансирования проекта ТЕС-Т в размере 61% по сравнению с 4% для автомобильного транспорта и продвигаемую в течение 12 лет политику по перераспределению грузооборота, железнодорожный транспорт увеличил перевозку грузов весьма незначительно:

прекратили налагать вето на возможности внедрения новаторских экологических решений в нашем секторе, например, в вопросе «веса и габаритов», то мы могли бы добиться успехов гораздо быстрее.

Железные дороги претендуют на то, что они полностью покрывают расходы на инфраструктуру и внешние издержки, однако забывают, что законодательство ЕС защищает их, не позволяя им платить больше, чем платит автотранспорт. В 2005 г. ОЭСР показала, что сборы за пользование железнодорожной инфраструктурой покрывали 100% расходов на инфраструктуру только в трех государствах-членах ЕС. В 2007 году ЕЭЗ показала, что в некоторых странах расходы на инфраструктуру покрывались всего лишь на 50% или менее. Однако есть данные, указывающие на то, что с учетом всех налогов, сборов и пошлин автомобильный транспорт платит гораздо больше за пользование инфраструктурой по сравнению с фактическими расходами».

Имеете ли вы в виду, что законодательство ЕС поддерживает несправедливую конкуренцию?

«Законодательство ЕС допускает снижение налогов и даже полное освобождение от них за электроэнергию, используемую железными дорогами. Налоги на дизельное топливо для

участке комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок.

Аналогичным образом железные дороги требуют использовать на всех грузовиках, при определенных условиях, мультимодальные аэродинамические устройства, хотя для этой цели предусмотрено только 2 000 вагонов, что ограничивает экологические преимущества для сотен тысяч автотранспортных средств. Возможно, железные дороги стремятся не привлекать внимания к сопоставимым экологическим показателям автомобильного и железнодорожного транспорта в случае масштабного использования аэродинамических устройств?»

Совет на будущее?

«Директивные органы должны подумать о целесообразности оказания безусловной поддержки железнодорожному транспорту и рассмотреть возможность распределения ресурсов таким образом, чтобы это было выгодно для всей транспортной системы и экономики ЕС.

Не поймите меня превратно, мы не хотим, чтобы система железнодорожных грузовых перевозок исчезла. Мы всего лишь призываем признать другие подходы, а не те, которые предлагаются в докладе СЕЖД».



06

Пассажирский транспорт

Для того чтобы
спасти планету, надо
просто пользоваться
автобусом

Присоединяйтесь к кампании «Разумный ход»:
www.busandcoach.travel



Из всех существующих вариантов поездки из одного места в другое 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 постоянно работаем над транспортной политикой с целью гарантировать устойчивую мобильность каждому человеку в любом уголке нашей планеты и выступаем в поддержку изменения стиля поведения.

Защита прав пассажиров

Здесь, в IRU, мы твердо верим в то, что высококачественное обслуживание клиентов – это ключевой элемент реализации прав пассажиров городских и междугородных автобусов и увеличения численности наших клиентов. В этой связи мы провели дискуссию по проблеме терминалов и прав пассажиров, которая состоялась в Риге (Латвия) 5 сентября. Мы подготовили для отрасли справочники и вспомогательный материал о том, как лучше всего подготовиться к соблюдению новых правил ЕС. Эти новые правила ЕС, регламентирующие права пассажиров городских и междугородных автобусов, вступили в силу 1 марта 2013 года и представляют собой качественное изменение в системе правовой защиты пассажиров на регулярных и нерегулярных линиях автобусных перевозок.

Комплекс инициатив в области городской мобильности и ограничения доступа в городские зоны

В связи с тем, что Европейская комиссия намерена предложить комплекс инициатив, касающихся городской мобильности, мы будем стремиться укреплять роль отрасли коммерческого транспорта в качестве позитивного фактора, который вносит чистый вклад в местную экономику, и в качестве ключевого компонента эффективной городской логистики, мобильности и туризма, а не просто в качестве источника негативных внешних издержек.

Наш приоритет будет заключаться в гармонизации в пределах всей Европы условий введения и применения ограничений, касающихся доступа к городским районам и зон с низким уровнем выбросов, и в оказании содействия в создании системы предварительной информации и налаживании диалога между муниципальными властями и субъектами коммерческих автотранспортных перевозок с помощью общеевропейских стандартных табличек и информации на разных языках.

МЕРОПРИЯТИЕ IRU

Городские и междугородные автобусы и такси: **лучшие решения** проблемы устойчивой мобильности для Евразии



В работе 9-ой Международной конференции по автомобильному транспорту на тему «Роль пассажирского транспорта в социальном развитии Евразии», организованной в Москве совместно с ассоциированным членом IRU компанией «Росгосстрах», Координационным транспортным совещанием СНГ и Национальным советом такси, приняли участие около 200 представителей из 20 стран Евразии, которые обсудили основные задачи и возможности продвижения, упрощения и дальнейшего развития устойчивой мобильности людей с использованием пассажирских автобусных и таксомоторных перевозок в Евразии.

Цель конференции заключалась в повышении осведомленности о темпах, набранных кампанией «Разумный ход» в ЕС, где она в конечном итоге приобрела статус нового политического инструмента, и предложении директивным органам на политическом и коммерческом уровне развивать достигнутые успехи. Была также подчеркнута необходимость выдвинуть вопросы такси на передний план в политической повестке дня, так как преимущества использования такси были в значительной степени преданы забвению, несмотря на их огромный нереализованный потенциал, который мог бы внести свой вклад в повышение эффективности высококачественной цепочки общественного транспорта, ни в чем не уступая по своей гибкости частному автомобилю.

Участники конференции пришли к выводу, что городские и междугородные автобусные перевозки и такси должны играть важную социальную роль, обеспечивая безопасную, экологичную, гибкую и доступную мобильность людей в Евразии. Они также сочли необходимым осуществлять стратегию развития общественного автомобильного транспорта, с тем чтобы значительно повысить безопасность дорожного движения, снизить загруженность дорог и загрязнение окружающей среды, повысить качество услуг и предложить наилучшие решения, позволяющие обеспечить устойчивую мобильность всех граждан Евразии.

Делегаты также согласились с тем, что, как показывает европейский опыт, самым лучшим способом продвижения и развития общественного пассажирского автомобильного транспорта является совместная работа в рамках истинного государственно-частного партнерства представителей отрасли, деловых кругов и органов законодательной и исполнительной власти.

Лучший опыт использования городских и междугородных автобусов и такси: от рекомендаций к реализации

Группа ЕС высокого уровня «Разумный ход» (ГВУ), действующая в рамках государственно-частного партнерства, которая была создана в 2012 году для выработки конкретных решений с целью удвоить в ЕС в течение следующих 10 лет число пользователей общественных видов пассажирского транспорта – городских и междугородных автобусов и такси и внести тем самым вклад в реализацию повестки дня ЕС в области экономического развития, опубликовала 16 кратко-, средне- и долгосрочных рекомендаций, представляющих собой реальную дорожную карту для директивных органов, указывающую способы достижения этой цели.

Предложения, направленные в первую очередь на междугородные и дальние регулярные перевозки и групповой туризм в автобусном сообщении, а также на пригородные перевозки, городскую мобильность и такси, включают компонент стимулирующего, эффективного и транспарентного сотрудничества на уровне ЕС и руководящие принципы, касающиеся

ограничений доступа в черте города и создания зон с низким уровнем выбросов, установления целевых показателей расширения масштабов использования общественных видов транспорта в рамках планов городской мобильности и создания постоянного Европейского форума мобильности граждан.

Эти рекомендации были представлены европейским директивным органам на завершающем этапе публичных прений в Европейском парламенте, в ходе которых ГВУ призвала ЕК принять цель увеличения масштабов использования общественного пассажирского транспорта в два раза и принять предложения ГВУ в качестве официальной политической цели ЕС, которая должна быть достигнута к 2025 году.

Мы также опубликовали брошюру на основе рекомендаций, специально посвященных такси, в которой конкретно подчеркивается необходимость признать такси и автомобили, сдаваемые в аренду вместе с водителем, в качестве компонента системы коллективного общественного транспорта. ГВУ также рекомендовала рассматривать роль такси во всех предложениях, касающихся политики мобильности, финансирования общественного транспорта, исследований и, в частности, планирования системы городской мобильности.

“

Группа высокого уровня «Разумный ход», действующая в рамках государственно-частного партнерства, явилась важнейшим начинанием в деле коллективной разработки политики, концепцию, порядок осуществления и общую цель которой я могу лишь поддержать. Я восхищена тем фактом, что ее рекомендации явились предметом публичного обсуждения и были переданы Вице-президенту Европейской комиссии Сииму Калласу, и с нетерпением жду обсуждений предстоящих новых инициатив и законодательных предложений в Европейском парламенте

Изабель Дюран, ЧЕП и Вице-президент Европейского парламента

”



Европейский форум мобильности граждан

В соответствии с рекомендациями ГВУ, мы вышли с инициативой создать постоянный Европейский форум мобильности граждан для стимулирования более широких обсуждений и разработки новых конкретных предложений по увеличению к 2025 году в два раза масштабов использования и рыночной доли общественного пассажирского транспорта.

В состав членов Форума по мобильности граждан входят ЧЕП, представители других институтов ЕС и европейских городов, клиенты, организации инвалидов и руководители отрасли автобусных перевозок и туризма. Форум будет проводить встречи не менее четырех раз в год и пользоваться опытом целевых групп или специальных групп экспертов, создаваемых по конкретным темам.

Амстердамская конференция по такси в 2013 году

На последней конференции по таксомоторным перевозкам, проведенной в связи с выставкой такси в Амстердаме, собралось около 100 участников из разных стран мира в целях обсуждения вопроса «Новая мобильность: возможности для отрасли такси и автомобилей, сдаваемых в аренду». Мы поддержали это мероприятие и настоятельно рекомендовали организованной отрасли такси взять на себя ведущую роль в реализации удобных в использовании прикладных программ смартфонов для такси на глобальном уровне в целях повышения качества обслуживания своих клиентов, что позволит расширить использование такси в мире.

Конференция подготовила почву для 6-го международного форума IRU по такси в 2014 году в Кельне (Германия) в связи с проведением крупнейшей глобальной выставки такси – Европейской ярмарки такси.



Вклад в реализацию повестки дня «Рио+20»

Мы приняли участие в диалоге высокого уровня по теме «Осуществление решений «Рио+20» по устойчивым городам и городскому транспорту», который состоялся в Берлине. На основе рекомендаций и расчетов ГВУ IRU настоятельно рекомендовал государственным и частным субъектам деятельности придать перевозкам городскими и междугородными автобусами и такси приоритетное значение в программе обеспечения мобильности на глобальном уровне в целях существенного снижения количества погибших на дорогах, заторов в движении и выбросов CO₂ и в то же время эффективно обеспечить устойчивую мобильность для всех.

Мы призвали создать государственно-частную Группу ООН высокого уровня в составе ключевых заинтересованных сторон из государственного и частного секторов для подготовки предложения с целью разработки соответствующей рамочной программы ООН по достижению этой цели, а также развивать систему аналогичных государственно-частных ГВУ на региональном и национальном уровнях для выработки конкретных планов осуществления и активного подключения к этому процессу частного сектора и потребителей услуг.

Разумный ХОД или...



8 утра, время идти на работу, и вам надо решить, на чем вы поедете: на автомобиле или на автобусе.

Решение в ваших руках, но будьте осторожны! Вы делаете Разумный или Неразумный ход? Сыграйте в эту игру, чтобы понять!



Знаете ли вы? 1 из 10 пассажиров автобусов будут вынуждены сменить место работы, если они не смогут больше пользоваться автобусом!



Знаете ли вы? Пассажиры автобусов могут сэкономить 9 880 долл. США в год, просто оставив свой автомобиль дома!

Знаете ли вы? Водители тратят в среднем 1 год в поисках парковки!

Неразумный ХОД?

Пройдите вперед на 2 этапа **+2**

Вернитесь назад на 3 этапа **-3**

Это интересно **?**

Знаете ли вы ?
Загрязнения минимальны, когда вы пользуетесь автобусом, по сравнению с любым другим видом транспорта!

Ваш выбор

Остановитесь на перехватывающей парковке и пересядьте на автобус

+2

Стойте в пробке

+1

Ах... насладитесь комфортом вашего автомобиля

+4

Пробки становятся меньше

+6

1 автобус может заменить минимум 30 автомобилей! Это экологично!

+2

Сделайте музыку в машине погромче и почувствуйте настроение!

+3

Погрузитесь в размышления и наслаждайтесь видом города через большое панорамное стекло автобуса

+4

Наслаждайтесь свободой иметь машину

+8

Ужасная пробка!

-6

Надо ехать быстрее, вы опаздываете на работу!

+4

Вы врезались во впереди стоящую машину, потому что засмотрелись на ту милую девушку!

-14

А теперь остановитесь на заправке

-2

Наблюдайте за милой девушкой на автобусной остановке

+6

Ой, бензин стоит дорого!

-4

Разместите интересное фото, только что сделанное через стекло автобуса, в социальной сети!

+6

Послушайте новости по радио

+3

Знаете ли вы ?
Езда на автомобиле увеличивает риск смерти в 116 раз по сравнению с автобусом! Вождение небезопасно

Автобусная остановка – прямо перед входом на работу. Ощущение, будто вы выиграли в лотерею!

+1

Насладитесь чашечкой кофе с круассаном, вы приехали на работу на 15 минут раньше!

+2

РАБОТА

Пробки, авария, стресс, отсутствие общения, расходы на топливо и парковку, ни кофе, ни времени, ни гордости... вы в поту и с опозданием в 30 минут!

НЕРАЗУМНЫЙ ХОД!

РАБОТА

Без пробок, расслабленная поездка под музыку, виды города, фотографии, приятное чтение, завтрак и приход на работу вовремя. К тому же, у вас остались деньги на свидание!

РАЗУМНЫЙ ХОД!

Знаете ли вы ?
Автобусный транспорт находится на третьем месте после пешей прогулки и поездки на велосипеде по комфорту и удовольствию от передвижения!



МЕРОПРИЯТИЕ IRU

Перевозка **ПОЖИЛЫХ** людей и **ВНЕСЕЗОННЫЙ туризм** в Европе

Мы организовали 8-й Европейский автобусный форум в сотрудничестве с Международной социальной организацией по туризму (ИСТО), Европейской ассоциацией туроператоров (ЕТОА) и Бельгийской федерацией автобусных операторов (ФБАА) в рамках крупнейшей глобальной автобусной выставки «Басуорлд» в Кортрейке (Бельгия).

Этот форум позволил собрать вместе около 120 представителей отрасли туризма и пассажирских перевозок, политических кругов, национальных компетентных органов, должностных лиц Европейской комиссии, заводов-изготовителей автобусов, исследователей и специализированных журналистов для поиска оптимальных решений проблемы группового туризма в автобусном сообщении в интересах пожилых лиц и внесезонного туризма и обеспечения такого положения, при котором перевозка пожилых граждан будет способствовать достижению общей цели обеспечения мобильности для всех посредством увеличения в два раза к 2025 году масштабов использования автобусов и поддержки повестки дня ЕС в области развития.

Реализация потенциала

Обсуждения продемонстрировали, что в целях дальнейшей реализации потенциала отрасли автобусных перевозок для более эффективного обслуживания этих групп клиентуры исключительно важно, чтобы города и пункты притока туристов гарантировали доступ к объектам, представляющим интерес, в течение всего года, в том числе в самый разгар туристического сезона.



Европейская статистика по пожилым людям

125 миллионов пожилых граждан в Европе
25% населения ЕС
60% физически активны и занимаются спортом
50% не имеют автомобиля или не могут водить

Фактически, выступления показали, что этот потенциальный рынок недоиспользуется, поскольку он охватывает лишь 41% пожилых людей, путешествующих по Европе, несмотря на то что у них есть больше времени для досуга, большая ожидаемая продолжительность жизни, более крепкое здоровье и больший уровень материального благосостояния, чем у предыдущих поколений. Кроме того, продление туристического сезона приведет к созданию рабочих мест и экономическому росту.

Участники также подчеркнули необходимость включения конкретных потребностей автобусного сектора в транспортную политику на европейском, национальном и местном уровнях, например, на уровне органов власти, туристических курортов и гостиниц с целью обеспечить, на основе

совместной работы, необходимую инфраструктуру для автобусного туризма, признание автобусного звена мультимодальной цепочки коллективного транспорта, разработку соответствующей базы ЕС по регулированию ограничений дорожного движения и зон с низким уровнем выбросов в европейских городах и повышение максимального разрешенного веса двухосных автобусов в международном сообщении до 19,5 тонн.



Для загрузки выступлений, презентаций и фотографий введи этот код



Операторы и заводы-изготовители объединяют свои усилия



Мы подписали Меморандум о взаимопонимании (MoU) с «Басуорлд Интернэшнл» (BWI) – глобальной платформой профессиональных работников и представителей всемирной отрасли производства и эксплуатации городских и междугородных автобусов в целях содействия на совместной основе укреплению ведущей роли частных автобусных компаний на глобальном уровне и продвижения устойчивой мобильности для всех по линии глобальной кампании «Разумный ход» и других аналогичных действий.

IRU и BWI разработали детальную совместную рабочую программу для достижения целей этого возобновленного и укрепленного стратегического партнерства и создания условий для частных автобусных предприятий во всем мире, позволяющих поддержать эту стратегическую инициативу на глобальном уровне в интересах соответствующих партнеров этих организаций из государственного и частного секторов и общества в целом.



07

Грузовой автомобильный транспорт



Вы купили,
грузовик привез

МДП: упрощение и обеспечение надежности международной торговли

68 договаривающихся сторон



МДП (Международные дорожные перевозки) – это международная система таможенного транзита на основе Конвенции ООН, применяемая на глобальном уровне в рамках государственно-частного партнерства. Система МДП упрощает и обеспечивает надежность торговли и международных автомобильных перевозок вот уже более 60 лет, позволяя транспортным средствам и грузовым контейнерам под таможенными печатями и пломбами идти транзитом по странам без проверок на границе.

58 стран, в которых осуществляются операции

и 25 заинтересованных государств

1 миллиард

долл. США в финансовых гарантиях, выдаваемых ежедневно

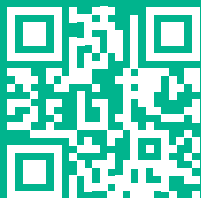
20 миллионов

пограничных переходов, пересекаемых ежегодно

3 миллиона

книжек МДП, выдаваемых ежегодно

1 книжка МДП позволяет перевозчику пересекать границы от 2 до 10 стран. Она обеспечена гарантией на сумму от 50 000 долл. США или 60 000 евро на один рейс по системе МДП, что предохраняет от риска неуплаты таможенных налогов и пошлин.



Посмотреть и узнать все о системе МДП



Восстановление системы МДП в Афганистане

После более чем 30-летнего перерыва 4 сентября 2013 года было возобновлено использование системы МДП в Афганистане, транспортировке из него и по его территории – веха, в ознаменование которой была проведена официальная церемония с участием высокопоставленных должностных лиц Афганистана, а также глав дипломатических миссий. Этот позитивный шаг позволит представителям афганского бизнеса вести торговлю на упрощенной и надежной основе, что сократит время перевозки и транспортные расходы. Он также откроет центрально-азиатским странам, не имеющим выхода к морю, доступ к мировым рынкам и обеспечит существенные экономические возможности за счет осуществления торговых операций с помощью автотранспорта со всеми странами, использующими систему МДП, и упростит доступ к важнейшим морским портам.

Афганские компетентные органы подтвердили статус нашего члена – Афганской торгово-промышленной палаты (АТПП) в качестве ассоциации, имеющей право выдавать и гарантировать книжки МДП в стране. Для обеспечения бесперебойной и эффективной работы системы МДП, включая использование IRU TIR-EPD – нашей прикладной ИТ-программы по высоконадежному управлению рисками, предусматривающей предварительное направление информации о грузе с помощью электронных средств, – было проведено обучение персонала АТПП, а также афганских таможенных служащих и транспортных операторов по использованию системы МДП.

По прошествии более 60 лет система МДП показала, что она оказывает благотворное влияние на экономический рост во многих регионах мира, поэтому мы весьма удовлетворены тем, что еще одна страна решила использовать этот опробованный и проверенный многосторонний инструмент упрощения торговли и провела в этой связи успешную работу. Мы тепло поздравляем Правительство Афганистана, выступившего с инициативой по стимулированию не только своей экономики, но и экономики всего Центрально-Азиатского региона в интересах всех афганских граждан.

Это новое событие существенно содействует достижению целей в области развития, сформулированных в «Декларации тысячелетия ООН», и является логическим продолжением наших совместных действий в 2011 году, когда мы объединились со Службой ООН по разминированию (ЮНМАС) для очистки от мин важнейших автотранспортных коридоров Афганистана с целью обеспечения безопасных и надежных перевозок в пределах этой страны.

Компьютеризованная система управления рисками

101101101001011
101101100011011
011101001011010
100101100010110
110101010001101

Новая система TIR-EPD улучшает интерфейс пользователя и повышает функциональность

Мы усовершенствовали нашу успешно работающую онлайн Программу предварительного электронного информирования МДП (IRU TIR-EPD) для предоставления информации о грузах в таможенные органы на бесплатной основе с помощью нового и более удобного интерфейса пользователя. Эта обновленная версия упрощает процесс направления предварительной электронной информации таможенным органам независимо от маршрута перевозки с соблюдением их требований.

Новые особенности включают:

- автоматическое определение соответствующих таможенных органов, которые могут получать предварительную информацию на основе маршрута перевозки, а также полей данных, содержащих обязательную информацию, подлежащую передаче соответствующим таможенным органам;
- быстрый доступ к товарным кодам с соответствующим описанием грузов с использованием баз данных TARIC и TN VED, которые помогают пользователям быстро выбрать правильный код;
- возможность включить описание грузов на латинице и кириллице;
- более легкая функция поиска, особенно при выборе таможенных постов из выпадающего списка, содержащего сотни позиций;
- есть варианты на арабском языке и фарси.



МДП на службе интеграции торговли

Мы воспользовались многочисленными возможностями для того, чтобы проинформировать важнейшие политические и коммерческие структуры в области торговли и транспорта арабского мира, Латинской Америки и Евразии о преимуществах применения ключевых многосторонних договоров ООН в области упрощения торговли и транспорта, в частности, Конвенции МДП и Конвенции по гармонизации. Они признали важность этих договоров в содействии экономическому росту и обеспечении экономической интеграции своих регионов.

Действительно, цифры показывают, что в регионах мира, пользующихся преимуществами системы МДП, показатели межрегиональной торговли гораздо выше – до 70%.

Знаете ли вы?

Преимущества для транспортных операторов:

- Использование системы бесплатно
- Отправка информации одним кликом всем выбранным таможенным органам
- Отсутствие необходимости в дополнительном оборудовании, требуется только Интернет
- Постоянно действующая «горячая линия» IRU по применению TIR-EPD
- Удовлетворение персональных потребностей каждого пользователя

Преимущества для таможи:

- Система разрабатывается и устанавливается в течение 1-3 месяцев
- Осуществляется предварительное информирование и анализ рисков в соответствии с Рамочными стандартами по безопасности ВТамО
- Отсутствие ручного ввода данных
- Безопасная проверка в базе данных системы МДП
- Изменения в соответствии с требованиями таможенных органов



IRU обновляет популярную брошюру «Как заполнять книжку МДП»

Мы обновили нашу практическую брошюру «Как заполнять книжку МДП», придав ей более современную и доступную форму, включив в нее последние законодательные изменения, современные виды практики и рекомендации, касающиеся использования книжек МДП. Типовой рейс перевозки изменен в целях лучшего отражения рабочих реалий МДП и транспортных потоков, и включена полезная контактная информация для поддержки TIR-EPD. Мы обновили эту брошюру на английском, французском, русском, арабском, хорватском, немецком, македонском, польском, румынском, словенском, испанском и турецком языках.

Система TIR-EPD набирает темпы

В качестве альтернативы таможенным брокерским услугам TIR-EPD позволяет сэкономить время и деньги, облегчая перемещение грузов в цепочке поставок, обеспечивая безопасность перевозок. Система TIR-EPD постоянно расширяет свою географию и в настоящее время позволяет соблюсти таможенные требования в 27 странах, причем число пользователей этой системы в среднем увеличивается на 7% в месяц. Для того чтобы воспользоваться ее преимуществами, многие транспортные операторы подписались на эту систему сразу же после участия в практических семинарах, организованных IRU.

Наше новое приложение TIR-EPD привлекло армянских, белорусских, чешских, эстонских, киргизских, литовских, молдавских, польских, российских и турецких транспортных операторов, которые высоко оценили его функциональность. Перевозчики, использующие TIR-EPD, имеют право на гораздо более простую и быструю процедуру предоставления предварительной информации о грузе, а также возможность параллельно создавать соответствующие накладные CMR, что повышает эффективность и конкурентоспособность их услуг.

В Молдове система TIR-EPD является обязательным компонентом программы подготовки транспортных операторов на получение СПК для менеджеров и особенно полезна, поскольку маршруты перевозок включают страны и таможенные союзы с различными таможенными режимами. TIR-EPD также высоко оценили армянские, белорусские, чешские и эстонские транспортные операторы, использующие систему МДП, которые закрывают, соответственно, 80%, 50%, 90% и 90% всех операций по системе МДП в Российской Федерации или Таможенном союзе, где электронное предварительное информирование является обязательным.

«Зеленые полосы» TIR-EPD сокращают время пересечения границ на 50%

Вместе с таможенными органами Турции и Торговой палатой и Фондовой биржей Турции (TOBB), мы отправились с рабочим визитом на таможенную Капикуле на турецко-болгарской границе для наблюдения за операциями по пересечению границ в реальном времени по «зеленой полосе» TIR-EPD, которая открыта для движения в обоих направлениях с ноября 2012 года.

Держатели книжек МПД используют TIR-EPD для предоставления предварительной информации о грузе таможенным служащим в Капикуле, после чего им разрешается пересечь границу по «зеленой полосе» TIR-EPD. Эта высоконадежная оперативная процедура позволила сократить время осуществления таможенных формальностей практически на 50%. Таможенные служащие оценили эту эффективность, подчеркнув преимущества проведения предварительной оценки рисков в целях более быстрого пересечения границы.

Расширение использования системы SafeTIR в реальном времени

Потенциал нашего онлайн приложения SafeTIR в реальном времени (RTS), которое облегчает работу таможенных администраций, осуществляющих обычные операции, связанные с книжкой МДП, не остался незамеченным.

RTS обеспечивает таможенных служащих информацией о статусе и сроке действия книжки МДП для быстрого выявления возможных нарушений и предусматривает также автоматическую передачу данных SafeTIR в соответствии с требованиями Приложения 10 к Конвенции МДП.

В 2013 году RTS была успешно внедрена в Бельгии, Финляндии, Кыргызстане и Латвии для использования в общей сложности 17 таможенными органами, которые сейчас пользуются преимуществами этого созданного в IRU средства управления рисками.

Вы никогда не задавали себе вопрос, почему все эти грузовики едут по дороге?



Просканируйте
для получения
ответа





Более 40%
российского импорта
перемещается в режиме МДП

Объем торговли в
стоимостном выражении в год составляет
135 миллиардов долл. США

**Дополнительные расходы, обусловленные гарантией,
требуемой ФТС России для въезда на территорию страны**

- Стоимость книжки МДП
- Стоимость национальной гарантии в России
- Стоимость оформления процедур таможенной безопасности (выпуск и регистрация)
- Стоимость транзита через территорию Украины
- Услуги по получению российского гарантийного обеспечения, оформлению таможенных процедур, сопровождению на внутренние таможенные пункты, хранению товаров и транспортного средства на территории таможенного склада и т.д.



МДП В России

4 июля 2013 года глава Федеральной таможенной службы Российской Федерации (ФТС России) Андрей Бельянинов нарушил международные нормы и национальное законодательство, решив в одностороннем порядке без предварительного уведомления заинтересованных участников системы МДП в России и на международном уровне, таких как органы МДП Организации Объединенных Наций, ограничить применение системы МДП в России.

На практике эта мера означает, что каждая книжка МДП, используемая для перевозки грузов в Россию по ее территории или из России, должна сопровождаться существенной дополнительной таможенной гарантией на национальном уровне, которая не обеспечивает участникам торговли и органам власти какой-либо было безопасности.

Федеральная таможенная служба России давно не прислушивается к многочисленным призывам об отмене данного распоряжения, которые высказывались в адрес российских властей на самом высоком уровне, включая IRU, Президента Комиссии ЕС Жозе Мануэла Баррозу, Комиссара ЕС, ответственного за налогообложение и таможенный союз, аудит и борьбу с коррупцией Альгирдаса Шемета, и Исполнительного секретаря ЕЭК ООН Свена Алкалая, а также многие национальные правительства и коммерческие круги России.

Это противоправное и незаконное решение не принимать более гарантии МДП на российской территории должно было вступить в силу 1 декабря 2013 года, когда соглашение с АСМАП (Российская ассоциация-член IRU, предоставляющая гарантии по системе МДП в России), которой предоставлено право действовать в качестве гаранта МДП в России, должно было быть расторгнуто.

Хроника кризиса

04 ИЮЛЯ
ФТС РФ в одностороннем порядке принимает решение ввести ограничения на гарантию МДП на своей территории с 14 августа

13 СЕНТЯБРЯ
ФТС РФ России заявляет, что ограничения гарантии МДП в России будут применяться только в Сибири и на Дальнем Востоке

24 СЕНТЯБРЯ
ФТС РФ распространяет незаконные и необоснованные ограничения системы МДП на Уральский таможенный округ

04 ОКТЯБРЯ
Полностью игнорируя эти призывы со стороны международного сообщества и в отсутствие окончательной согласованной позиции правительства России, ФТС РФ принимает одностороннее решение без предварительного уведомления незамедлительно ввести дальнейшие ограничения на крупный Приволжский регион

30 ОКТЯБРЯ
Несмотря на постановление Верховного арбитражного суда, ФТС РФ снова распространяет ограничения МДП на Северокавказский и Южный таможенные округа, а также на таможни Шереметьево, Домодедово и Внуково

13 НОЯБРЯ
ФТС РФ далее распространяет противоправные ограничения МДП на Центральный таможенный округ

19 НОЯБРЯ
ФТС РФ далее распространяет противоправные ограничения действия системы МДП на крупный район Северо-Западного округа

2 ДЕКАБРЯ
ФТС РФ снова игнорирует Конвенцию МДП, издав в одностороннем порядке список таможен, не принимающих книжки МДП, в котором 95% всех российских таможен.

05 АВГУСТА
IRU призывает Премьер-министра России отменить одностороннее противоправное решение ФТС РФ

08 АВГУСТА
ФТС РФ откладывает одностороннее решение по МДП до 14 сентября

14 АВГУСТА
После трехдневных обсуждений на высоком уровне с ФТС РФ и другими заинтересованными сторонами на пресс-конференции, состоявшейся в Москве, IRU еще раз призывает ФТС РФ отменить одностороннее решение

27 АВГУСТА
ИС МДП ООН (Исполнительный совет МДП – орган ООН, которому поручено осуществлять надзор за реализацией Конвенции МДП), приходит к заключению о том, что решение ФТС РФ нарушает Конвенцию МДП ООН, и требует его отмены

09 СЕНТЯБРЯ
IRU призывает Президента Путина отменить решение ФТС РФ

12 СЕНТЯБРЯ
IRU публикует рекомендации с целью помочь перевозчикам, использующим систему МДП, защитить свои законные права в России

18 СЕНТЯБРЯ
IRU призывает правительства ОБСЕ обеспечить превентивность МДП в целях обеспечения надежности и упрощения торговли

25 СЕНТЯБРЯ
IRU публикует информационный бюллетень о кризисе МДП в России, кратко излагая все необоснованные утверждения, сделанные ФТС РФ, и дает детальное и четкое разъяснение по каждому из противоправных и односторонних решений ФТС РФ

04 ОКТЯБРЯ
Органы МДП Организации Объединенных Наций на самом высоком уровне подтверждают, что ФТС РФ нарушает международное право, и требуют, чтобы ФТС РФ прекратила нарушать международное право и отменила свои противоправные ограничения на использование книжек МДП

14 ОКТЯБРЯ
Верховный арбитражный суд России – высший судебный орган страны – принимает постановление с немедленным вступлением в силу о том, что решение ФТС РФ о введении ограничений на МДП является противоправным

18 НОЯБРЯ
Президент Европейской комиссии Жозе Мануэль Баррозу направляет письмо Президенту России Владимиру Путину, выражая озабоченность по поводу односторонних изменений правил, регламентирующих транзит грузов в автомобильном сообщении, и напоминает, что новые правила должны соответствовать обязательствам, взятым на себя Россией на Саммите Группы 20 в Санкт-Петербурге по упрощению международной торговли

30 НОЯБРЯ
Система МДП возобновляет свою работу в России до 1 июля 2014 года, поскольку ФТС РФ официально уведомляет АСМАП о продлении его соглашения до 1 июля 2014 года

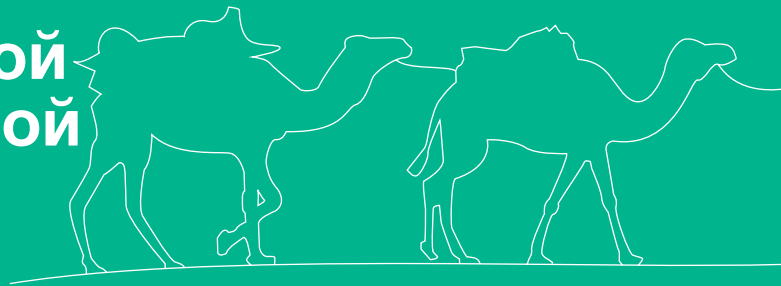
5 ДЕКАБРЯ
Исполнительный совет МДП и Европейская комиссия призывают российское правительство обязать ФТС РФ соблюдать международное право

6 ДЕКАБРЯ и по сегодняшний день
IRU совместно с Европейской Комиссией и Организацией Объединенных Наций продолжает политические и юридические действия на всех уровнях с целью выработки приемлемого для всех сторон решения

К моменту сдачи данной публикации в печать кризис МДП в России не был преодолен.

МЕРОПРИЯТИЕ IRU

Развитие региональной и межконтинентальной торговли через Ближний Восток

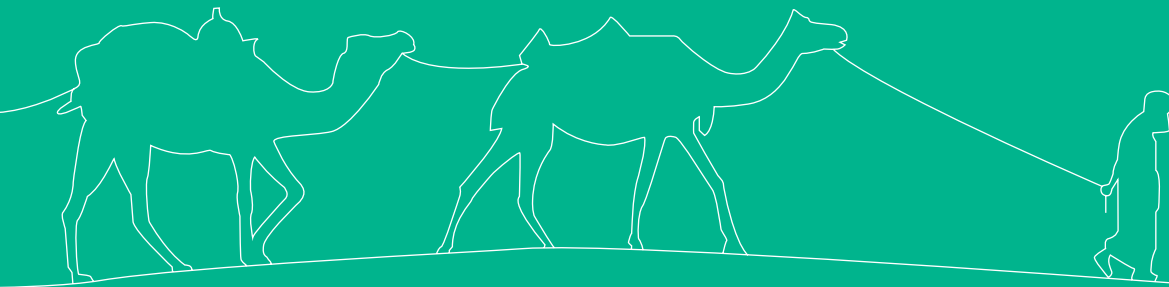


Укрепление автотранспортных связей между Ближним Востоком, Европой, Азией и Африкой – обязательное условие эффективного развития торговли и туризма на межконтинентальном и региональном уровнях. Решения здесь просты и нуждаются не столько в финансировании, сколько в политической воле. Если наша цель состоит в том, чтобы повысить качество жизни граждан, развивать торговлю и продвигать прогресс, достичь процветания и, в конечном итоге, мира, то наиболее эффективным средством является упрощение международных перевозок автомобильным транспортом.

Наша 7-я Евроазиатская конференция IRU по автомобильному транспорту, состоявшаяся в Аммане (Иордания), позволила собрать вместе свыше 400 ведущих представителей политических и коммерческих кругов из стран Ближнего Востока, Европы и Азии, которые совместно определили и обсудили политические и оперативные меры, которые, фактически, упрощают торговлю и международные перевозки автомобильным транспортом в арабском мире. Параллельно с этой конференцией было проведено совещание министров для обсуждения мер, которые следует принять правительствам для достижения этих целей и стимулирования экономики в арабском мире. Для укрепления и координации совместных действий было также созвано координационное совещание с участием международных организаций и финансовых учреждений, этих ключевых субъектов деятельности в упрощении региональной и межрегиональной торговли.

Мы организовали эту конференцию под патронажем Короля Хусейна бен Абдаллы II и в сотрудничестве с Министерством транспорта Иордании, Арабским союзом наземного транспорта (АУЛТ) и нашим надежным членом из Иордании – Королевским автомобильным клубом Иордании (RACJ).





Конференция в цифрах

400 делегатов
44 страны
21 министр
транспорта

Министры транспорта, международные организации и финансовые учреждения объединяют усилия с IRU

Участники единогласно приняли декларацию конференции, подчеркивающую, что в условиях сегодняшней глобализованной экономики профессиональный автомобильный транспорт становится жизненно важным средством производства в любой цепочке поставок и логистики, продвигая экономический, социальный и экологический прогресс. Они призвали правительства «использовать в приоритетном порядке ключевые инструменты ООН в области упрощения торговли и транспорта, такие как Конвенция МДП и Конвенция по гармонизации, включая приложения IRU по управлению рисками, в целях сокращения времени ожидания на границах».

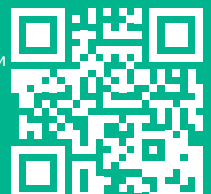
В своей декларации 21 министр транспорта и их представители подчеркнули «настоятельную потребность обеспечить еще более осязаемые результаты для граждан посредством лучшей координации усилий с международными организациями и финансовыми учреждениями для дальнейшего развития межрегиональной торговли, туризма и транспортных связей». Они

подчеркнули, что достижение этой цели возможно «путем реализации на согласованной основе необходимых институциональных и административных реформ по упрощению и гармонизации условий проведения контроля грузов, пассажиров и транспортных средств на границах в целях существенного сокращения времени ожидания на границах благодаря присоединению к ключевым многосторонним инструментам ООН по упрощению торговли и транспорта и их строгому соблюдению».

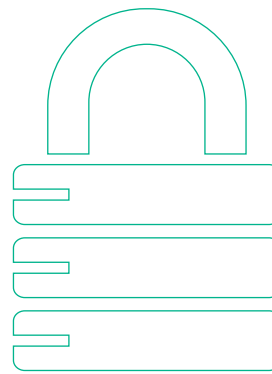
В совместной декларации международных организаций и финансовых учреждений также подчеркивается их обоюдная решимость «расширять сотрудничество и координацию и работать в целях повышения уровня эффективности и согласованности во всех аспектах развития межрегиональных транспортных связей; сосредоточить внимание политических кругов и инвестиции на развитии транспортной и вспомогательной инфраструктуры в целях содействия в продвижении торговли и международных автомобильных перевозок по маршрутам между Азией, Европой, Черноморским регионом, Ближним Востоком и Африкой и существующих проектов технической помощи, таких как грант ИБР на техническую помощь».



Код доступа к выступлениям, презентациям и фотографиям



«TRANSPark»: безопасные зоны автостоянки, безопасность грузов



Преступность на дорогах в Европе в цифрах

1 из 6 водителей подвергается нападению

42% в зонах автостоянки

68% ночью

63% нападений направлены на транспортные средства и грузы

7 миллиардов евро убитки

В целях упрощения и обеспечения надежности повседневных перевозок грузов автотранспортом, мы усовершенствовали систему «TRANSPark» – наше бесплатное онлайн приложение, которое помогает определить местонахождение и шире использовать безопасные автостоянки, с тем чтобы дать возможность профессиональным работникам автотранспорта соблюдать строгие правила, регламентирующие периоды работы и отдыха, несмотря на острый дефицит стоянок для грузовиков, и обеспечить осязаемый прогресс в повышении безопасности транспортной сети поставок.

Это новое приложение более удобно в использовании, служит интересам профессиональных водителей, менеджеров автостоянок и транспортных операторов и доступно на английском, французском и русском языках. «TRANSPark» предлагает пользователям определить местонахождение более 4 000 стоянок в более чем 40 странах в Евразии и Соединенных Штатах, в том числе вдоль запланированных маршрутов. Пользователи могут также сами зарегистрировать местоположения новых стоянок и определить их рейтинг по уровню безопасности и удобств. Менеджеры автостоянок могут рекламировать свои собственные зоны стоянки и самостоятельно оценивать их уровень безопасности и удобств или обращаться с просьбой о проведении сертификации.

«TRANSPark» также помогает лучше контролировать эксплуатационные расходы и предотвращать преступные действия по хищению грузов и нападениям на водителей. В этом плане мы сотрудничаем с ЕЭК ООН и ее Дискуссионным форумом по безопасности на внутреннем транспорте применительно к безопасности автостоянок в целях удовлетворения большого спроса на безопасные автостоянки вдоль дорог транспортной сети и потребности в их

адаптировании к современным нуждам транспортной логистики, таким как легкое определение местоположения, надежность, безопасность груза и наличие адекватных условий для отдыха водителей. Основные выступающие от Интерпола, Европейской организации безопасных автостоянок и Отдела транспорта ЕЭК ООН, не говоря уже о других, подчеркивали необходимость укрепления инициатив и государственно-частного партнерства по дальнейшему продвижению и развитию безопасных автостоянок.

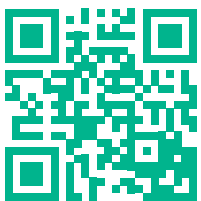
Кроме того, мы тесно сотрудничали с Европейской комиссией (ЕК) для поиска способов предоставления и обновления информации о стоянках ЕС. Наилучший метод достижения этой цели – добиваться от органов, ответственных за стоянки, или менеджеров соответствующих стоянок, чтобы они систематически предоставляли данные о местоположении, уровне безопасности и удобств в зонах стоянки коммерческих транспортных средств таким системам, как «TRANSPark», на согласованной и регулярной основе.

Оперативный сотрудник по сбору агентурных данных уголовной полиции ИНТЕРПОЛ Себастьян Шмукер поддержал эти выводы, подчеркнув на заседании нашего Совета по грузовым перевозкам, что одна из ключевых мер предупреждения правонарушений – ставить транспортное средство на автостоянку в безопасном и надежном месте. Он подчеркнул, что правительства должны обеспечивать наличие лучших и более безопасных зон стоянки автоматически или на систематической основе, предоставляя данные об их расположении для перевозчиков и водителей с использованием таких платформ, как «TRANSPark».

В этой связи мы приветствовали принятый ЕК делегированный регламент, который предусматривает предоставление информации о местоположении безопасных и надежных стоянок для грузовиков и коммерческих транспортных



См. видеоролик, посвященный системе «TRANSPark»



Код для доступа к этому приложению

средств вдоль дорог сети ТЕС-Т. Это мероприятие позволит нам развивать систему «TRANSPark» и укреплять борьбу нашей отрасли против преступлений, связанных с хищением грузов и нападением на водителей.

В течение многих лет государства-члены не представляли эту информацию, но сейчас они вынуждены сотрудничать. Мы верим, что государства, не являющиеся членами ЕС, также последуют этому прекрасному примеру.

Рынок грузовых автомобильных перевозок ЕС: разъяснение, гармонизация, обеспечение соблюдения законодательства

Дальнейшее открытие рынка грузовых автомобильных перевозок ЕС будет преждевременным, если не будут созданы соответствующие условия. Вместе с Европейской федерацией работников транспорта (ЕФРТ) мы считаем, что любая либерализация правил ЕС, регламентирующих доступ к рынку, включая изменения правил каботажных перевозок, должна сопровождаться соответствующими мерами гармонизации, особенно в области правоприменения, социальных отношений, безопасности дорожного движения и налогообложения. Без этих предварительных условий тенденция к снижению тарифов на грузовые перевозки автотранспортом усилится, что приведет к соответствующему негативному воздействию на качество услуг. В настоящее время дальнейшая либерализация рынка грузовых перевозок может негативно сказаться на справедливых условиях конкуренции и устойчивости автотранспортного сектора. Она принесет пользу только грузоотправителям и экспедиторам и приведет к укреплению рыночного положения крупных мультимодальных субподрядных организаций, находящихся в государственной собственности.

В этой связи мы подготовили вместе с ЕФРТ совместный программный сценарий на основе трех основных элементов, который мы препроводили Вице-президенту ЕК Симиу Калласу

и основным ЧЕП, и который получил широкую поддержку на уровне Европейского парламента и государств-членов:

- никакого дальнейшего открытия рынка, а, скорее, уточнение существующих правил;
- повышение уровня гармонизации социальных, налоговых и технических правил и правил в области безопасности дорожного движения;
- более эффективное обеспечение соблюдения законов.

Государства-члены ЕС, например, Чешская Республика, Венгрия, Польша и Словакия, просили ЕК сначала подготовить доклад о применении действующих правил, прежде чем представлять любое новое предложение по их изменению. Другие государства-члены, в том числе Австрия, Бельгия, Дания, Франция и Италия, представили резолюцию, подчеркивающую, что ситуация в настоящее время еще не созрела до уровня, позволяющего еще больше открыть рынок грузовых автомобильных перевозок, против чего выступили и Нидерланды.

В результате мы приветствовали ряд заявлений ЕК с целью воздержаться от открытия рынка, а также ее решение работать над докладом по функционированию рынка грузовых автомобильных перевозок и применению Регламента 1072/2009, который мог бы сопровождаться новыми предложениями по улучшению работы, в начале 2014 года.



IRU принимает руководящие принципы по фрахтовым биржам

По результатам анализа коммерческих возможностей фрахтовых бирж, проблем и практики мошенничества мы разработали руководящие принципы безопасного использования онлайн-услуг фрахтовых бирж, на которые приходится 10-15% повседневной транспортной работы. Услуги фрахтовых бирж зачастую используются малыми и средними транспортными предприятиями для поиска груза, повышения общего коэффициента загрузки своих транспортных средств и сокращения холостых обратных рейсов. Это один из основных методов снижения расходов транспортных операторов, поскольку такие рабочие издержки покрываются клиентами в редких случаях.

Фрахтовые биржи – реальный факт, однако есть некоторые риски, связанные с их использованием и отсутствием руководства по снижению этих рисков.

В этой связи наши руководящие принципы построены вокруг следующих пяти обязательных элементов:

- Выбор надежной фрахтовой биржи;
- Проверка того, с кем вы работаете, и предоставление соответствующих инструкций;
- Предотвращение утечки информации;
- Использование стандартных контрактов с конкретными поправками;
- Сообщение о случаях мошенничества.

Инициатива «Модельное шоссе»

Наша Инициатива «Модельное шоссе» (ИМШ) ставит перед собой задачу спроектировать и построить образцовый участок дороги, оснащенный вспомогательными объектами инфраструктуры, такими как безопасные автостоянки, гостиницы и заправочные станции, в соответствии с внедрением согласованных надлежащих процедур в рамках государственно-частного партнерства. Ее цель – содействовать и еще больше упростить торговлю и перевозки в пределах Евразийского континента путем оказания поддержки согласованному созданию такой дополнительной инфраструктуры, которая необходима для улучшения условий труда водителей и повышения безопасности и эффективности транзита на основе согласованных процедур, действующих вдоль маршрутов Шелкового пути.

Технический секретариат Рабочей группы по созданию ИМШ по маршруту Баку – Тбилиси – Батуми – Трабзон (БТБТ) провел свое первое заседание с помощью Ассоциации GIRCA – нашего члена из Грузии – для обсуждения правовых, административных и инвестиционных аспектов реализации ИМШ на Южном Кавказе в целях содействия и дальнейшего упрощения торговли и транспорта в Черноморском регионе. Рабочая группа решила подготовить технико-экономическое обоснование проекта, завершить разработку концепции многостороннего механизма инвестиций и разработать соответствующее трехстороннее межправительственное соглашение.

Впоследствии проект ИМШ был представлен руководству Туркменистана, которое выразило убежденность в том, что этот проект может способствовать развитию туркменского автотранспорта. Правительство приняло решение присоединиться к ИМШ на Южно-Кавказском участке и продлить его через Каспийское море до порта Туркменбаши и далее по основной автомагистрали в направлении Ашхабада. Таким образом, ИМШ свяжет Кавказ с Центральной Азией и сможет

открыть регулярные автомобильные перевозки от границ Китая до Турции и Южной Европы.

Мы также изложили преимущества ИМШ делегациям Ирана, Пакистана и Турции в ходе 2-го совещания по автотранспортному коридору Исламабад-Тегеран-Стамбул (ИТС), в ходе которого обсуждался первоначальный маршрут. Предварительное технико-экономическое обоснование применения принципов ИМШ вдоль этого коридора будет начато в 2014 году с помощью Банка торговли и развития ОЭС, ИБР и других учреждений.

Мы участвовали в конференции Комитета по внутреннему транспорту ООН по теме «Введение в действие Евро-Азиатской транспортной сети», на которой ИМШ вызвала большой интерес среди участников конференции, как об этом сказал министр транспорта Республики Таджикистан Низом Хакимов, который призвал международное сообщество присоединиться к Таджикистану в целях поддержки ИМШ и подчеркнул настоятельную необходимость развивать придорожную инфраструктуру вдоль дорог в целях наиболее эффективного использования выделенных на это средств.

И, наконец, в рамках нашей Международной конференции высокого уровня, организованной в Душанбе по теме «Развитие автомобильного транспорта и транзитного потенциала Центральной Азии на период до 2023 года», министры транспорта Афганистана, Кыргызстана и Таджикистана подписали совместное заявление, закрепляющее согласие работать в рамках государственно-частного партнерства по реализации ИМШ и предусматривающее создание высококачественной дорожной инфраструктуры и согласованных таможенных процедур для ускорения перевозки грузов в Центральной Азии в условиях обеспечения ее безопасности и надежности.



Перевозчики принимают резолюцию по интеграции в Евразии

Четырнадцатая международная конференция по автомобильному транспорту, которую мы провели совместно с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Украины (АсМАП Украина), собрала около 150 участников из 22 евразийских стран, которые приняли резолюцию, призывающую правительства, международные организации и все заинтересованные стороны содействовать процессу интеграции евразийского транспорта на основе международного права. Эта резолюция призывает устранить дискриминационные налоги и сборы и неопротекционистские барьеры на пути международных автомобильных перевозок, а также развивать региональное сотрудничество в качестве ключевого фактора процесса интеграции на основе опыта IRU и других международных организаций.

Участники конференции обсудили дальнейшее развитие евразийских автотранспортных связей, включая мультимодальные перевозки в Евразии, прогнозы ЕКМТ и развитие системы МДП, регулирование и контроль международных перевозок со стороны компетентных органов, а также совершенствование процедур пересечения границ в целях обеспечения безопасности и надежности автомобильных перевозок.

МЕРОПРИЯТИЕ IRU

Увеличение вклада автотранспорта в развитие стран Центральной Азии



Наша Международная конференция высокого уровня в Таджикистане на тему «Развитие автомобильного транспорта и транзитного потенциала Центральной Азии на период до 2023 года» подтвердила наличие нереализованного потенциала автотранспорта в деле содействия экономическому развитию Центрально-Азиатского региона. Кроме того, она приняла план действий по дальнейшему развитию торговли и международных автомобильных перевозок в странах Центральной Азии.

Дискуссии на конференции подчеркнули потенциал региона в поддержке и развитии торговли и транспорта между Центральной Азией, Китаем и Афганистаном. В ходе дискуссий была четко подтверждена необходимость превратить нынешние страны, не имеющие выхода к морю, в страны, «соединенные сухопутным мостом» с торговыми рынками, посредством дальнейшего упрощения автомобильных перевозок. Участники согласились, что развитие автотранспортных связей между различными регионами мира – это вопрос глобальной важности, который можно эффективно решить путем применения многосторонних договоров ООН в области упрощения торговли и транспорта.

В этой связи участники приняли резолюцию, подчеркивающую необходимость интеграции регионального транспорта в систему евро-азиатских наземных транспортных связей и призвали правительства региона согласовать процедуры международных автомобильных перевозок и пересечения границ посредством полной реализации испытанных и проверенных многосторонних соглашений и конвенций ООН в области упрощения торговли и транспорта. Они также призвали применять разработанный

ОБСЕ «Справочник по оптимальной практике пересечения границ» в центрально-азиатских странах в условиях постепенной либерализации двухсторонних и многосторонних автотранспортных операций в пределах этого региона и упрощения процедур выдачи виз профессиональным водителям.

Эта конференция была организована Правительством Таджикистана в сотрудничестве с IRU, Канцелярией Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВП ООН-НРС), Межправительственной комиссией по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и нашим членом из Таджикистана – Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков в Республике Таджикистан (АВВАТ).



Сегодня процесс развития транспортной инфраструктуры в Республике активно осуществляется, с тем чтобы дать автотранспорту возможность помочь нашей стране выйти из транспортного тупика и стать активным участником регионального и трансконтинентального сотрудничества. Только согласованный подход к региональному развитию... и гармонизация процедур могут привлечь торговлю с помощью автотранспорта в регион Центральной Азии

Первый заместитель Премьер-министра Республики Таджикистан Матлубхон Давлатов.

Конференция в цифрах

150 участников из деловых и политических кругов

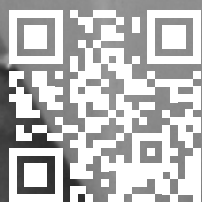
16 стран

12 международных организаций





См.
интервью
полностью



Почему регион Центральной Азии становится столь важным для IRU и автотранспортной отрасли?

“По данным ВТО, доля Китая в мировом экспорте составляет 11%, что представляет собой сумму более 2 трлн. долл. США. По импорту Китай занимает второе место после Соединенных Штатов. Международное сообщество принимает меры по восстановлению древнего Шелкового пути для перевозки грузов не только морским, но и автомобильным транспортом посредством создания автотранспортных связей между Китаем и Европой. Эта идея недавно была поддержана Президентом Китая Си Цзиньпином, который в сентябре этого года призвал активизировать сотрудничество в регионе путем создания вдоль Шелкового пути «пояса экономического развития». Поскольку автотранспорт играет в этом регионе доминирующую роль, осуществляя практически 90% грузовых перевозок, в нем, несомненно, кроется огромный потенциал для развития международных автомобильных перевозок в пределах всей Евразии.”

Каковы приоритеты IRU в этом регионе на 2014 год?

Интервью с Дмитрием Ларионовым, Главой Постоянного Представительства IRU в Евразии

“Наш основной приоритет – создание максимально возможных благоприятных условий для устойчивого развития международной торговли и автомобильных перевозок. Мы будем делать это посредством гармонизации автотранспортного законодательства, развития придорожных объектов инфраструктуры и упрощения процедур пересечения границ в регионе.”

Что вы конкретно ожидаете от ваших региональных партнеров? Каковы следующие шаги в вашей совместной деятельности по достижению приоритетных целей на 2014 год?

“Что касается Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), наше самое большое желание и наша надежда – принятие Соглашения об упрощении международных автомобильных перевозок в регионе ШОС, что позволит упростить и ускорить развитие автотранспорта в этом регионе. Мы также работаем с ТРАСЕКА над созданием цифровых карт для водителей и уверены в том, что реализация этого проекта будет содействовать повышению

эффективности, безопасности и надежности автотранспортных перевозок в Центральной Азии. Мы сотрудничаем с КВП ООН-НПС в рамках пересмотра Алматинской программы действий, которая служит инструментом мониторинга и поддержки процессов развития и сотрудничества в интересах стран, не имеющих выхода к морю, особенно в Центральной Азии.”

Около двух лет назад IRU начал реализацию Инициативы «Модельное шоссе» (МНН). В каком состоянии она сегодня? Видны ли какие-либо признаки того, что такое шоссе действительно будет построено в ближайшем будущем?

“Этот проект продвигается в целом хорошо. В 2013 году Туркменистан решил присоединиться к Инициативе «Модельное шоссе», став связкой между Центрально-Азиатским и Южно-Кавказским участками. Этот важный шаг открывает возможность для мультимодальных перевозок через Каспийское море.

Кроме того, Украина и Молдова также рассматривают возможность присоединения к проекту. Решение присоединиться к МНН принимается национальными правительствами,

стали скапливаться грузовики, что было обусловлено ограничениями по использованию книжек МДП, введенными ФТС в Южно- и Северокавказском таможенных округах России.

Эти противоправные и односторонние шаги со стороны ФТС РФ наносят ущерб российской экономике и сдерживают международную торговлю и транзит грузов в Евразии, не говоря уже о существенных убытках, которые несут российские и иностранные автотранспортные предприятия.”

Каковы основные проблемы автотранспортной отрасли в Центральной Азии?

“По моему мнению, главная проблема в регионе состоит в налаживании регионального диалога, направленного на дальнейшее развитие автотранспорта в Центральной Азии во всех его аспектах: законодательство, инфраструктура, таможенные и пограничные процедуры. Уровень глобализации в мире постоянно повышается, и для того, чтобы создать эффективную национальную экономику, необходимо быть частью этой глобализованной системы, а это начинается с региональной интеграции.

Правительства стран Евразии должны слышать друг друга, развивать региональный диалог и интегрировать экономики

поэтому демонстрация их поддержки – признак того, что страны понимают его значимость и преимущества, которые дает его реализация. В настоящее время мы ведем переговоры с международными финансовыми учреждениями с целью создания региональных инфраструктурных фондов как для Центрально-Азиатского, так и Южно-Кавказского участков «Модельного шоссе».”

Каково конкретное воздействие кризиса МДП в России на торговлю и транспортные операции в вашем регионе?

“После публикации письма от 4 июля 2013 года ФТС России выдача книжек МДМ в России снизилась на 20% по сравнению с предыдущими годами. Кроме того, транспортные операторы, пользующиеся системой национальных гарантий, которую продвигает ФТС РФ вместо системы МДП, отметили повышение общих расходов по одной доставке как минимум в три раза.

В конце октября на границе с Азербайджаном, Грузией и Украиной

Однако ведение регионального диалога предполагает преодоление трудностей: умение прислушаться друг к другу, быть готовым пойти на компромисс и следовать по тому пути, который будет принят.”

Какой вы видите будущую роль и работу IRU в этом регионе?

“IRU – глобальная организация, обладающая богатым опытом, в основе которого лежат наиболее эффективные виды практики наших ассоциаций-членов. Мы будем продолжать служить интересам наших членов в целях консолидации всей отрасли международного автотранспорта в регионе. В качестве глобальной организации наша роль заключается в том, чтобы направлять наших членов в поисках наиболее эффективных решений проблем отрасли. В Центральной Азии мы будем сотрудничать с нашими партнерами на национальном и международном уровнях в целях дальнейшего развития автотранспорта, который играет очень важную роль в этом регионе”.



08

Награды IRU



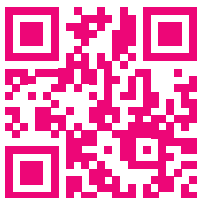
Награды людям,
создающим лучшее
будущее

Награды за профессионализм

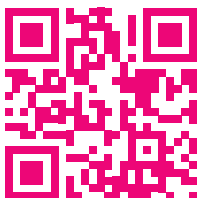
Мы предпочитаем рассматривать награду не просто как красивую статуэтку из стекла, которая стоит на полке в офисе, или элегантную и мастерски сделанную подвеску из металла, которая висит на цепочке вокруг чьей-то шеи. Для нас награда – это идея и вера в людей и компании во всем мире, которые действуют сообща во имя лучшего будущего.

Награды IRU служат символом признания заслуг лучших водителей и менеджеров компаний, а также лучшей политики и отраслевой практики, которые позволяют повысить безопасность, надежность, эффективность и экологические, социальные и коммерческие показатели автомобильного транспорта.

Мы с гордостью доводим эти достижения и результаты до всеобщего сведения, с тем чтобы передовой опыт можно было применить в рамках всей отрасли.



См. видеоролик в честь Андрея Дамировича Дилмухаметова.



См. видеоролик в честь Японской автотранспортной ассоциации.

Почетная награда IRU «Гран-При»

Учрежденная в 1967 году, эта высшая награда IRU присуждается международным жюри водителю, личности или организации, занятым в сфере международных автотранспортных перевозок, которые совершили во время исполнения своих профессиональных обязанностей выдающийся мужественный поступок.

Мы имели честь наградить Андрея Дамировича Дилмухаметова, 42-летнего профессионального водителя транспортной компании «КЭБ» из Республики Татарстан, Россия, за его героический поступок – спасение двух раненых из горящего автофургона. Когда его спросили, думал ли он об опасности, которая ему угрожала при спасении двух человек из этого автофургона, Андрей просто ответил: «Я сделал то, что сделал бы на моем месте любой. Я видел, что этим людям нужна помощь, и я им помог».

Мы также имели честь наградить Японскую автотранспортную ассоциацию (JTA) за ее инициативность и выдающуюся работу по оказанию помощи в связи с цунами, которое обрушилось в 2011 году на Японию после мощного землетрясения.

Когда мы спросили представителей ассоциации, чувствовали ли они, что эта работа слишком велика, и были ли они ошеломлены поставленной перед ними задачей, Президент JTA г-н Ёсими Хосино ответил: «Помочь нашим согражданам, которые оказались в такой ужасной ситуации, было для нас вопросом национальной гордости».



Почетные дипломы IRU в цифрах

1 085 водителей автобусов и грузовиков

27 стран

1 миллион километров

26 водителей такси

На протяжении 20 лет

Награда IRU для руководителей высшего звена

Мы присудили награду IRU «Руководитель автотранспорта высшего звена» 70 менеджерам из 15 стран мира, которые осуществляют руководство внутренними или международными перевозками 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.

Почетные дипломы IRU

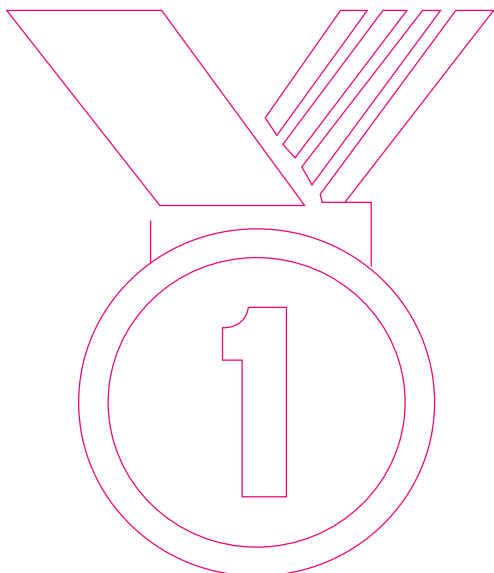
Почетные дипломы IRU были вручены 1 085 водителям автобусов и грузовиков и 26 водителям такси из 27 стран. Каждый обладатель диплома проехал не менее одного миллиона километров и проработал не менее 20 лет в области международных грузовых или пассажирских перевозок, не допустив при этом за последние 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.

Лучший международный автоперевозчик Евразии

Каждый год мы организуем международный конкурс, оценивающий вклад евразийских автотранспортных компаний в реализацию передовых видов практики в области защиты окружающей среды, социальной сфере и вопросах экономической эффективности.

В 2013 году в рамках 14-й Международной конференции IRU-АсМАП Украины по автомобильному транспорту в Ялте мы провели церемонию награждения следующих компаний – победителей конкурса:

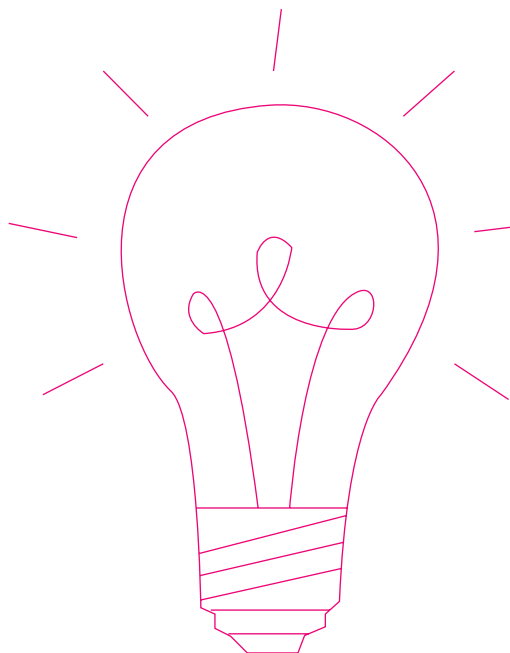
- **Старт Плюс**, Россия (1-10 автомашин)
- **Гилея**, Украина (11-50 автомашин)
- **СП Райзинг**, Беларусь (более 50 автомашин)
- **КК Тимскор-Ком**, Молдова. Эта компания была награждена за высокий экологический уровень подвижного состава
- **Евро Трак**, Казахстан. Эта компания была отмечена за внедрение на предприятии высоких стандартов качества



Лучший транспортный оператор ЕС

С учетом успеха и популярности премии «Лучший международный автоперевозчик Евразии», мы решили распространить эту практику, учредив новую награду IRU «Лучшему транспортному оператору ЕС». По аналогии с вышеуказанной наградой, эта награда вручается в знак признания и подтверждения профессионализма и существенных достижений операторов грузового транспорта в Европе в области охраны окружающей среды и безопасности и в социальной сфере.

Следите за дополнительной информацией!



Награда IRU «За выдающиеся достижения в области автобусных перевозок»

Эта международная премия, присуждаемая раз в два года, имеет целью содействовать более широкому использованию регулярных городских и междугородных перевозок пассажиров городскими и междугородными автобусами посредством реализации высококачественных и экономичных новаторских проектов.

В 2013 году эта премия была вручена румынской компании «Сосьетатеа де Транспорт Публик СА Альба Иулия» за ее исключительно высокие стандарты обслуживания клиентов, экологическую ответственность и использование новых технологий и новаторских решений.



Награда IRU «За инновации в автобусном туризме»

Учрежденная в 2011 году, эта международная награда, присуждаемая раз в два года, вручается в знак признания и в целях распространения отраслевой практики, способствующей расширению группового автобусного туризма за счет новаторских, высококачественных и экономичных проектов и услуг.

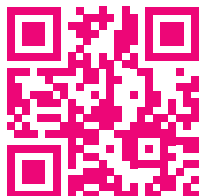
В 2013 году эта премия вручена датской семейной автобусной компании «Папуга А/С» за ее концепцию «Все вместе – на велосипеде», которая дала возможность энтузиастам велосипедного спорта – клубам, компаниям и отдельным лицам – совершать тур по Европе на автобусе со своими велосипедами и выявила рыночный потенциал, который может привлечь совершенно новые сегменты потребителей к рынку автобусного туризма.



Награда IRU «Сити Трофи»

Награда IRU «Сити Трофи», которая также присуждается раз в два года, вручается в знак признания городским властям, проводящим образцовую упреждающую политику, способствующую устойчивому групповому туризму на автобусах из любой страны мира.

В 2013 году победителем был город Скопье, столица БЮР Македония, за масштабную политику, направленную на расширение группового автобусного туризма в качестве составной части городской системы общественного транспорта.



Для того чтобы узнать подробнее о победителях в этом году, скопируйте этот код



IRU

ЕДИНСТВО
ДЕЙСТВИИ
ВО ИМЯ ЛУЧШЕГО БУДУЩЕГО
с 1948 г.





EUROPE

Area: 10,180,000 sq km
Population: 730 million
Highest mountain: Mt. Everest 8848m
Lowest point: Caspian Sea -28m
Largest river: Volga 3690km
Largest city: Moscow 15.5 million

Australia and Oceania

Area: 9,500,000 sq km
Population: 25 million
Density of Population: 2.6 inh./sq km
Largest city: Sydney 4.5 million
Highest mountain: Mt. Kosciuszko 2230m
Largest river: Darling 2780km

Arctic

Area of

Antarctic

Area:
Highest:
Thickest:

Любой, кто провел какое-то время рядом со мной, может сказать вам, что, помимо моей семьи и автотранспорта, единственная вещь, которой я по-настоящему увлечен, – это регби. После 17 лет соревнований я могу сказать, что наличие ярко выраженных бойцовских качеств среди соперников высшего класса дает возможность приобрести многие ценные навыки, а также усвоить практические жизненные

Автотранспорт должен играть жизненно важную роль в решении ключевых глобальных проблем.

и профессиональные уроки. Среди них – важность дисциплины, уважения, доверия и командного духа. Важно также осознание того, что для победы необходимо уметь заглянуть за горизонт.

Люди, как и организации, имеют естественную привычку видеть вещи такими, какие они есть, а не такими, какими они могут и должны быть. Они, как правило, не любят и даже отвергают изменения, и будут делать все возможное, чтобы сохранить статус-кво. В регби, да и в прочих ситуациях, ты не можешь себе этого позволить. Это знакомо каждому оператору автотранспорта. Если ты хочешь остаться в бизнесе, быть конкурентоспособным и выиграть, ты должен заглянуть за горизонт событий!

Как и в любой командной игре, ключ к успеху – вовремя скорректировать стратегию игры и не бояться перемен. Это показывает силу характера и способность признать свои слабые стороны, однако истинная сила – это умение на время забыть об этих слабостях и увидеть в себе потенциал, который ты можешь раскрыть как отдельный человек или в составе организации или компании благодаря совместным действиям и руководствуясь общей концепцией.

Ни один другой вид транспорта не может продвигать экономический рост, социальное развитие и устойчивую мобильность людей и грузов так, как это может делать автотранспорт. Мы должны испытывать чувство гордости от того, что мы единственные, у кого есть уникальная возможность объединить все виды транспорта: воздушный, железнодорожный и морской. Мы должны быть движущей

силой эффективной интермодальности. Нам также необходимо быть смелее в продвижении устойчивого развития и продолжать повышать качество повседневной жизни каждого, тем самым давая истинную надежду нашей молодежи и будущим поколениям.

Решиться заглянуть в будущее

На протяжении шести месяцев в должности Генерального секретаря я сотрудничаю на мировом уровне с правительствами, организациями и различными заинтересованными сторонами, включая сотрудников IRU, с тем чтобы мы все работали ради достижения одних и тех же целей, руководствуясь общей концепцией, которая гласит, что автотранспорт должен играть жизненно важную роль в решении ключевых глобальных проблем.

Мой опыт игры в регби и 19 лет работы в IRU подготовили меня к решению нынешних и будущих задач, стоящих перед IRU, несмотря на действия наших противников, выходя за рамки первоначального плана игры и преодолевая усталость и боль!

В качестве Генерального секретаря я делаю все возможное, чтобы помочь нашей организации сплотиться в одну команду для реализации ее потенциала, не делая скидку на наши слабости и пересматривая роль, которую мы играем в системе сегодняшней глобализованной экономики.

Мы будем отдавать всю нашу энергию с целью услышать и удовлетворить реальные интересы наших ассоциаций-членов, автотранспортной отрасли и общества в целом, где IRU будет выполнять роль связующего звена, работая под лозунгом “единство действий во имя лучшего будущего”.



Умберто де Претто

АКРОНИМЫ

ААСТМТ (AASTMT)	Арабская академия наук, технологий и морского транспорта	ЕКМТ	Европейская конференция министров транспорта	КАА	Комитет Академии IRU по аккредитации
АБР	Азиатский банк развития	ЕМС	европейская модульная система	КВП ООН-НРС (UN OHRLLC)	Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам
АС	Арабский союз	ЕРТО (ERTO)	Организация европейских операторов пассажирского транспорта	ККА	Консультативный комитет Академии IRU
АУЛТ (AULT)	Арабский союз наземного транспорта	ЕРАА	Ассоциация эстонских международных автомобильных перевозчиков	КЛЕКАТ	Европейская ассоциация экспедирования, логистики, транспорта и таможенных услуг
АУЦ	аккредитованный учебный центр	ЕРПУ	Электронный регистр автотранспортных предприятий	КС ЕА КТС СНГ	Комитет по связи с Евразией Координационное транспортное совещание
АфБР	Африканский банк развития	ЕС	Европейский союз	ЛАГ	Лига арабских государств
ВТМО	Программа наблюдения за временем ожидания на границах	e-CMR	электронная накладная	ЛАГТАС	исследование причинно-следственных связей в области дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей в арабских странах
БРИК	Бразилия, Россия, Индия, Китай	ЕСR	Служба контроля на европейских маршрутах	ЛАРТИ	Латиноамериканская инициатива в области автомобильного транспорта
ВБ	Всемирный банк	ЕСХП (CRFIC)	Европейский совет предприятий химической промышленности	МДП (TIR)	международные дорожные перевозки
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения	ЕТАГ (ETAG)	Европейская группа действий в области пассажирских перевозок и туризма	МДФ (IRF)	Международная дорожная федерация
ВТамО	Всемирная таможенная организация	ЕТАС	Европейское исследование причинно-следственных связей в области дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей	МК	модульная концепция
ВТО	Всемирная торговая организация	ЕТОА (ЕТОА)	Европейская ассоциация туроператоров	МоВ	Меморандум о взаимопонимании
ГВУ	Группа высокого уровня	ЕФРТ (EFRT)	Европейская федерация работников транспорта	МОТ	Международная организация труда
ГД МТ (DG MT)	Генеральный директорат по мобильности и транспорту	ЕЭК	Евразийская экономическая комиссия	МСЖД	Международный союз железных дорог
GEMD	Группа экспертов по перевозкам опасных грузов	ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций	МСККП (UIRR)	Международный союз компаний по комбинированному автомобильно-железнодорожному перевозкам
GETIL	Группа экспертов по комбинированным перевозкам и логистике	ЗНВ	зоны с низким уровнем выбросов	МСОП (UITP)	Международный союз общественного транспорта
ГЛОНАС	Глобальная система спутниковой навигации	ФИАТА (FIATA)	Международная ассоциация воздушного транспорта	МСП (SME)	малые и средние предприятия
ГТМО 5+5 (GMTO 5+5)	Транспортная группа Западного Средиземноморья	ИБР	Исламский банк развития	МСПВ (UICR)	Международный союз профессиональных водителей
ГУАМ	Организация за демократию и экономическое развитие	ИМО (IMO)	Международная морская организация	МТФ	Международный транспортный форум
ГЧП	государственно-частное партнерство	ИМШ	Инициатива "Модельное шоссе"		
ДОПОГ	Соглашение по дорожной перевозке опасных грузов	МСАТ (IRU)	Международный союз автомобильного транспорта		
ДРИВН	Сеть профессиональной подготовки водителей и инструкторов автотранспорта	ИТС	Интеллектуальные транспортные системы		
ЕАС и ЕЭК	Евразийский союз и Единое экономическое пространство	ИЦРТ (ICDT)	Исламский центр развития торговли		
ЕАСТ	Европейская ассоциация свободной торговли				
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество				
ЕДФ (ERF)	Европейская дорожная федерация				
ЕК	Европейская комиссия				

НДС	налог на добавленную стоимость	CIT	Межамериканская транспортная палата	ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
НЕЛТИ	Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива	"Си-Эн-Би-Си"	Информационный канал для потребителей и деловых кругов	ЦРДТ	Цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия
ОАГ	Организация американских государств	CLTM	Комитет по связи с ЕС в области грузового транспорта	ЧЕП (МЕР)	Член Европейского парламента
ОБСЕ	Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе	CMR	накладная	ШОС	Шанхайская организация сотрудничества
ООН	Организация Объединенных Наций	СНГ	Содружество Независимых Государств	ЭКА ООН	Экономическая комиссия для Африки Организации Объединенных Наций
ОРСТАС	Предпринимательская организация профсоюзов работников транспорта и вспомогательного персонала Камеруна	CO2	диоксид углерода	ЭКЛАК ООН	Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна Организации Объединенных Наций
ОЧЭС	Организация "Черноморское экономическое сотрудничество"	СПК	Свидетельство о профессиональной компетенции	ЭККОС	Экономический и Социальный Совет ООН
ОЭС	Организация экономического сотрудничества	CSE	Комиссия по обслуживанию автотранспортных операторов	ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития	CSR	Комиссия по вопросам безопасности дорожного движения	ЭСКЗА ООН	Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии Организации Объединенных Наций
ПРООН	Программа развития Организации Объединенных Наций	СТАРТС	навыки, обучение и автотранспортный сектор	ЮАТЛ	Африканский союз транспорта и логистики
РК ЕврАзЭС РКИА	Региональный Комитет по связи со странами ЕврАзЭС Региональный комитет для Африки	СТМ	Совет по грузовым перевозкам	ЮНВТО	Всемирная туристская организация
ро-ро	роллерные перевозки	СТР	Совет по пассажирским перевозкам	ЮНЕП	Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
РСНВМ (LLC)	развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	СТР	Совет по пассажирским перевозкам	ЮНКТАД	Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
РТС (RTS)	Система «SafeTIR», работающая в реальном масштабе времени	СUTE-Wise	Всемирная информационная систем запросов по таможенным операциям МДП	ЮНМАС	Служба Организации Объединенных Наций по вопросам деятельности, связанной с разминированием
CAD	Комиссия по таможенным вопросам	ТА	такси и машины напрокат с водителем	ЮСАИД	Агентство Соединенных Штатов по международному развитию
CAE	Комиссия по экономическим вопросам	ТЕС (ТЕН-Т)	Трансевропейская транспортная сеть	ЮФТАА (UFТАА)	Объединенная федерация ассоциаций туристических агентств
CAJ	Комиссия по правовым вопросам	TIR-EPD	электронная система предварительного декларирования		
CAS	Комиссия по социальным вопросам	ТИСПОЛ (TISPOL)	Европейская сеть дорожной полиции		
CAM (AMU)	Союз арабского Магриба	ТП	техническая помощь		
СЕЕТАС	сотрудничество по транспортным магистралям Юго-Восточной Европы	ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия		
СЕТМО	Центр транспортных исследований для Западного Средиземноморья	УФМ (UfM) УЭИ	Средиземноморский союз		
CIT	Комиссия по техническим вопросам	ФАПЭ-ЦАРЭС	Управление энергетической информации		
		FEDCOS	Федерация ассоциаций перевозчиков и экспедиторов ЦАРЭС		
		ФИА (FIA)	Федерация египетских палат		
		ФИАТА (FIATA)	Международная автомобильная ассоциация		
			Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций		



**International Road Transport Union
Headquarters**

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

Тел: +41-22-918 27 00
факс: +41-22-918 27 41
Эл.почта: iru@iru.org
Веб-сайт: 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 Regional Committee for Africa
Secretariat**

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

Тел: +41-22-918 27 00
факс: +41-22-918 27 41
Эл.почта: iru@iru.org
Веб-сайт: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to the European Union**

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

Тел: +32-2-743 25 80
факс: +32-2-743 25 99
Эл.почта: brussels@iru.org
Веб-сайт: www.iru.org

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

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

Тел: +90-212-215 60 00
факс: +90-212-215 60 10
Эл.почта: istanbul@iru.org
Веб-сайт: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation
to the United Nations**

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

Тел: +1-212-600 21 07
факс: +1-212-600 21 52
Эл.почта: nyc@iru.org
Веб-сайт: www.iru.org