

هذا هو الاتحاد الدولي للنقل على الطرق



قائمة المحتويات

5	خية من رئيس الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: النقل عبر الطرق يحفز التقدم	42	أولويات الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: تسهيل النقل عبر الطرق
6	شبكة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق العالمية	44	قافلة هيئة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والإتحاد الدولي للنقلعبر الطرق 2009
7	مهمة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	49	المؤتمر العالمي للذكرى الستين للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، إسطنبول
7	عضوية الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	54	منظومة النقل عبر الطرق الدولي
7	أولويات الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	57	قضايا النقل عبر الطرق الإجتماعية
9	بنية الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	60	السياحة والنقل عبر الطرق للركاب
10	الجمعية العمومية التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	64	الأنشطة الإقليمية للبعثات الدائمة التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق
11	مجالس النقل التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	65	الإتحاد الأوروبي
12	الرئاسة التنفيذية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	68	رابطة الدول المستقلة
13	لجان الارتباط التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	70	الشرق الأوسط والمنطقة
14	هيئات الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق/ الهيئات العاملة	72	خلاصات الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: الحق في التنقل هو حق إنساني أساسي
16	الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق		
20	المنظمات الشريكة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق		
21	هذا هو النقل عبر الطرق		
24	أولويات الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: التنمية المستدامة وتسهيل النقل		
25	أولويات الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: التنمية المستدامة		
26	تغير المناخ وثاني أكسيد الكربون		
29	أزمة المازوت		
30	التدريب الخاص بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق		
34	مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق		
37	الإستراتيجية الثلاثية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: الابتكار		
38	الإستراتيجية الثلاثية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: الحوافز		
40	الإستراتيجية الثلاثية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: البنية التحتية		



النقل عبر الطرق يحفز التقدم

تحية من رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

على الحوكمات الإقرار بالدور الحيوي الذي لا يمكن الإستعاضة عنه للنقل عبر الطرق. ومن هنا لا بدّ من إيلاء الأولوية إلى تعزيز النقل عبر الطرق وتطويره وتسهيله وتأمينه حتى يحفز التقدم! وهذا أمر لا يمكن تحقيقه إلا من خلال شعار الإتحاد: "نعمل معاً لمستقبل أفضل".

جانوس لاكني

بل سيساهم في إحلال السلام والإزدهار في جميع المناطق في البلدان كافة. ولا تعني العولة بالضرورة النقل لمسافات طويلة. بيد أن إمكانية القيام برحلات متعاقبة مع حرك النقل عبر الطرق بحرية كما تتحرك الكهرباء في السلك الكهربائي هي مسألة ضرورية من أجل السماح بتنمية السياحة والتجارة من خلال ترابط الناس والمشاريع التجارية في أي طريق كان.

ومع هذا الهدف الذي يسعى إلى تحقيقه الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق. لن يكون أي بلد محدوداً بالنقل عبر الطرق!

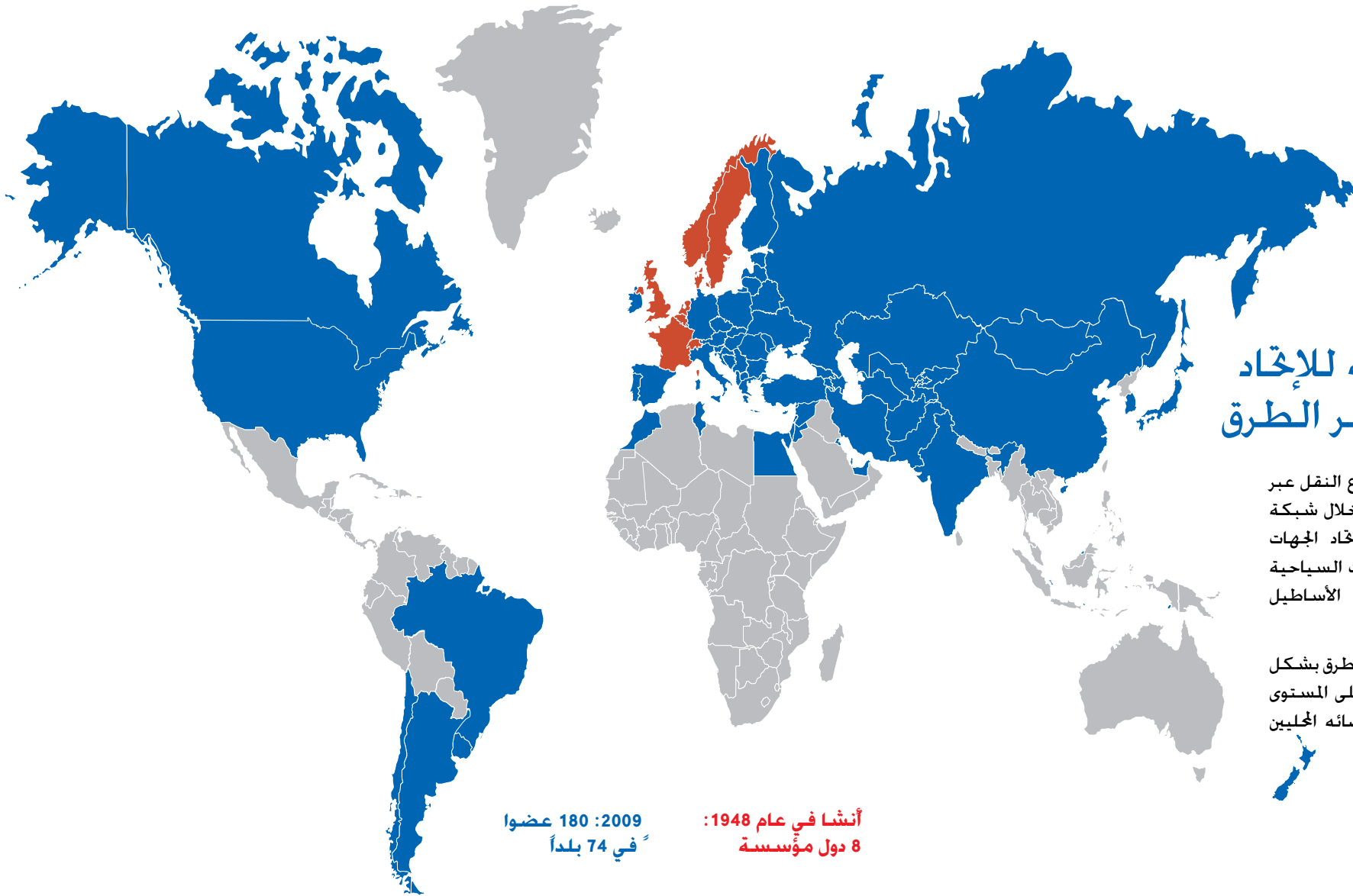
وبالنظر إلى الحاجة إلى فتح البلدان التي لا منفذ مائي لها وإلى تنمية السياحة والتجارة. يتعين

واليوم. وبسبب إنفتاح الأسواق وإبتكار الإنترنت. صار لكلّ منا دور في العولة وصار كلّ منا بينه وبين كل شخص في العالم إما تعاون أو تنافس! لهذا السبب صار النقل عبر الطرق. الذي هو دوماً وفي كل مكان بمثابة الجميع. أداة إنتاج حيوية في الإقتصادات كافة ومحركاً للتقدم الإقتصادي والإجتماعي والبيئي. علاوة على ذلك. يؤدي النقل عبر الطرق بخدماته الفريدة والمتكاملة الخاصة بنقل الركاب والسلع إلى توحيد البشر وتحسين توزيع الثروات!

وفي الحقيقة. يهدف الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في زمن العولة هذا إلى ربط جميع المواطنين والمناطق والمشاريع بالأسواق العالمية الأساسية كافة. وبهذه الطريقة. لن يكتفي النقل عبر الطرق بإنعاش المناطق المجاورة للمرافئ

إنه لمن دواعي فخري وإعتزالي أن أتبوأ منصب رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق فهذا الإتحاد هو منظمة عالمية تؤدي دوراً محورياً في ضمان إستمرار النقل عبر الطرق. الذي يعدّ القلب النابض للإقتصادات كافة. في تلبية الحاجة المتزايدة يوماً بعد يوماً إلى التنقل المستدام للأشخاص والسلع. ففي عالمنا هذا الذي تقوده العولة باتت الحاجة إلى النقل عبر الطرق وإلى الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أشدّ من أي وقت مضى.

وفي الواقع. كانت العولة منذ سبعة قرون تقود زمامها البلدان التي تتمتع بأساطيل بحرية ومنفذ مباشر إلى البحر أما في القرنين المنصرمين فباتت الشركات المتعددة الجنسيات هي من تقود العولة.



الشبكة العالمية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

الدولية التي تدافع عن مصالح قطاع النقل عبر الطرق في شتى أنحاء العالم. ومن خلال شبكة الجمعيات المحلية الأعضاء يمثل الاتحاد الجهات المشغلة للحافلات العادية والمركبات السياحية وسيارات الأجرة والشاحنات. من الأساطيل الضخمة الى العاملين الأفراد.

كما يعمل الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بشكل فعال. انطلاقاً من نظريته العالمية. على المستوى القومي وحتى المحلي. من خلال أعضائه المحليين ومع السلطات انطلاقاً من شعاره:

”نعمل معاً لمستقبل أفضل“

2009: 180 عضواً
في 74 بلداً

أنشأ في عام 1948:
8 دول مؤسسة

هذا هو الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

أولويات الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

ينص دستور الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق على العمل لبلوغ هدفين متلازمين هما: التنمية المستدامة وتسهيل النقل عبر الطرق. وتعتبر هاتان الأولويتان العنصرين الأساسيين في برنامج عمله.

عضوية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

لقد بدأ الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق كمجموعة من جمعيات محلية تنتمي الى ثماني دول أوروبية هي: بلجيكا، الدانمرك، فرنسا، هولندا، النرويج، سويسرا، السويد والمملكة المتحدة.

أما اليوم فيضم الاتحاد 180 عضو في 74 دولة تتوزع على القارات الخمس.

ويتكون أعضاء الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الناشطين من جمعيات النقل عبر الطرق المحلية ذات التمثيل الواسع. بينما يتكون الأعضاء المشاركون من القطاعات التي تربطها علاقات وثيقة بقطاع النقل عبر الطرق. ومن ضمنهم صانعي المركبات والوقود والإطارات والأنظمة المعلوماتية.

ويساهم أعضاء الاتحاد في الشبكة العالمية التابعة له من خلال درايتهم المهنية وخبرتهم ووزنهم السياسي. وبفضل التزام ودعم جميع أعضاء الاتحاد وبفعل بنيتهم الديمقراطية يستطيع الاتحاد أن يتحرك عالمياً وقومياً وحتى محلياً. ولا شك في أنّ وحدة أعضاء الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق تمنح القطاع السلطة والمصداقية والقوة لدى التوجه الى الحكومات والهيئات الحكومية الدولية وقطاعات صناعية أخرى والمجتمع المدني.

مهمة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

تقضي مهمة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بتسهيل النقل عبر الطرق في جميع أنحاء العالم واستخدام التدريب المهني لدعم الكفاءة المهنية في القطاع وتحسين نوعية الخدمات التي يقدمها. كما يدافع الاتحاد عن حرية المستهلكين في الاختيار بين وسائل النقل والمساواة في المعاملة النازمة بين شتى وسائل النقل.

هذا ويعمل الاتحاد مع جميع أعضائه، لتأمين التنمية المتناغمة للنقل عبر الطرق وتحسين صورته. وهو يمثل مصالح قطاع النقل عبر الطرق لدى الهيئات الحكومية والخاصة ووسائل الإعلام. كما يشجّع الاتحاد التعاون والتكامل مع وسائل النقل الأخرى.



شبكة عالمية من 180 عضواً متفانياً ومخضرمًا في 74 بلداً.

بنية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

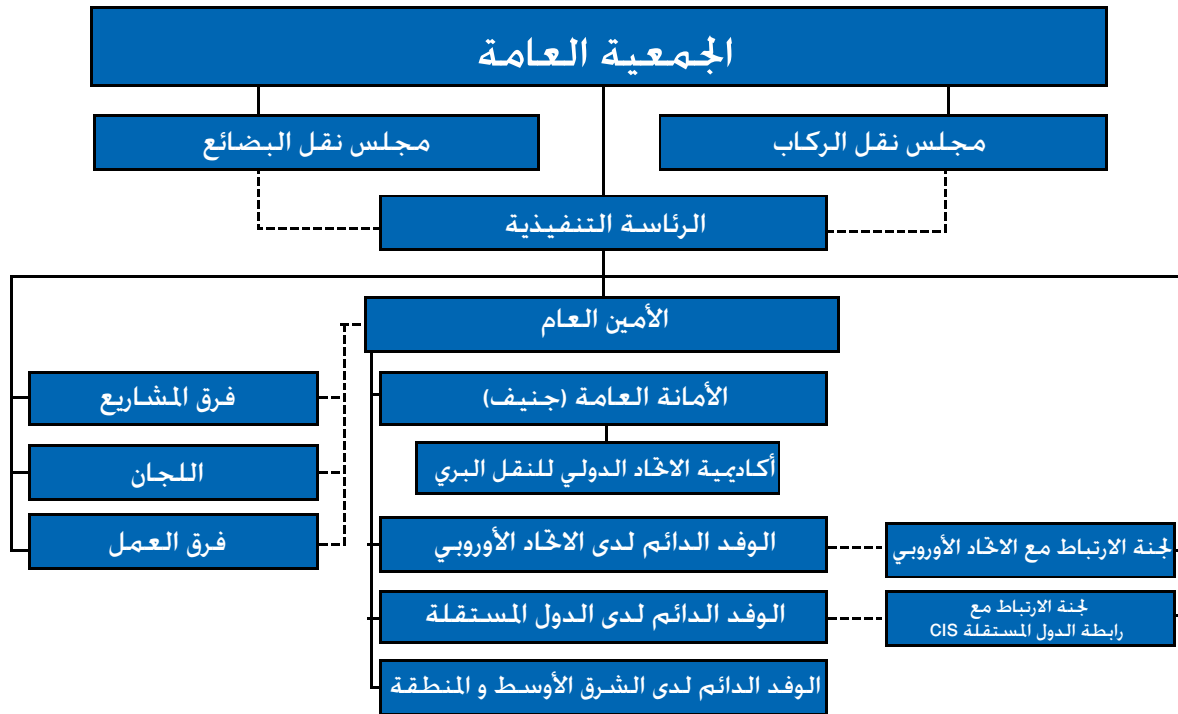
البنية الديمقراطية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

يعتبر الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق هيئة ديمقراطية مكونة من الجمعيات الأعضاء مجتمعة وفقاً للبنية التالية:

الهيئات التأسيسية:

- الجمعية العمومية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق
 - مجالس نقل الركاب والسلع التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق
 - الرئاسة التنفيذية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق
- وتتلقى هذه الهيئات المساعدة في تحديد سياسة النقل الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من:
- فرق العمل واللجان والهيئات العاملة التابعة للإتحاد.
 - لجان الارتباط بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والإتحاد الأوروبي ورابطة الدول المستقلة.

وتعتبر الأمانة العامة التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الهيئة المسؤولة عن إدارة المنظمة. وتتألف الأمانة العامة من المقر الرئيس الواقع في جنيف. والبعثات الدائمة التي تتوزع بين بروكسل وموسكو وإسطنبول.



السلطة العليا

تتألف الجمعية العمومية من جميع الأعضاء الناشطين والأعضاء المشاركين في الاتحاد. وهي تتمتع بالسلطة العليا وتجتمع مرتين في السنة.

وتجري مجالس نقل الركاب والسلع التابعة للجمعية العمومية انتخابات مرة كل عامين لإختيار رئيسها ونوابه فضلاً عن رئيس الاتحاد وأعضاء الرئاسة التنفيذية. كما تعين الهيئة المستقلة للتدقيق المحاسبي ومفوضي الحسابات.

وتقضي الوظيفة الرئيسة للجمعية العمومية بتحديد الأهداف المتعلقة بقطاع النقل ومناقشة وإعتماد وإعلان موقف الاتحاد إزاء جميع الأمور المتعلقة بسياسة النقل.

كما و تقوم الجمعية العمومية بالموافقة على التقرير السنوي الخاص بأحوال المنظمة.



مجالس النقل في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

مجلس نقل الركاب التابع للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



مجلس نقل الركاب:

من الشمال إلى اليمين: لاريزا فاشتكينا نائب رئيس مجلس نقل الركاب. جمعية الناقلات الدولية عبر الطرق في روسيا البيضاء، وغراهام سميث، رئيس مجلس نقل الركاب. مجلس نقل الركاب في المملكة المتحدة. وإيف مانايرتز نائب رئيس مجلس نقل الركاب. الإتحاد البلجيكي لمستخدمي الباصات والحافلات ومنظمي الرحلات.

يتألف مجلس نقل الركاب في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من جميع الأعضاء الناشطين الذين يمثلون قطاع نقل الركاب برّاً. ومن ضمنهم سيارات الأجرة أو السيارات المستأجرة مع السائق. ويجتمع المجلس الذي هو جزء من الجمعية العمومية على الأقل مرتين في السنة.

ويجري المجلس انتخابات لإختيار رئيسه ونواب الرئيس مرة كل عامين. كما يرشح المجلس أعضاء للرئاسة التنفيذية. وتقضي الوظيفة الرئيسية لمجلس نقل الركاب بتحديد أهداف سياسة النقل التابعة للإتحاد ومناقشة وإعتماد وإعلان موقف الإتحاد من الأمور المتعلقة بقطاع نقل الركاب برّاً.

مجلس نقل السلع التابع للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



مجلس إدارة مجلس نقل السلع:

من الشمال إلى اليمين: روجيه كينغ نائب رئيس مجلس نقل السلع. جمعية النقل الدولي عبر الطرق في المملكة المتحدة. و ييري يادروسا، رئيس مجلس نقل السلع. جمعية الناقلات الدولية عبر الطرق في أرنكستان. سديكتازاروف نائب رئيس مجلس نقل السلع. جمعية الناقلات الدولية عبر الطرق في أرنكستان.

يتألف مجلس نقل السلع في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من جميع الأعضاء الناشطين الذين يمثلون قطاع نقل السلع برّاً. سواء مقابل مكافأة لقاء خدمة أو للحساب الخاص. ويجتمع المجلس الذي هو جزء من الجمعية العمومية على الأقل مرتين في السنة.

ويجري المجلس انتخابات مرة كل عامين لإختيار رئيسه ونواب الرئيس. ويقوم المجلس أيضاً بترشيح أعضاء للرئاسة التنفيذية. وتكمن الوظيفة الرئيسية لمجلس نقل السلع في تحديد أهداف سياسة النقل التابعة للإتحاد ومناقشة وإعتماد وإعلان موقف الإتحاد من جميع الأمور المتعلقة بقطاع نقل السلع برّاً.

الرئاسة التنفيذية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

مجلس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: الرئاسة التنفيذية

إن الرئاسة التنفيذية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق هي هيئة تابعة للجمعية العمومية للإتحاد وهي مسؤولة عن إدارة شؤون الإتحاد وفقاً للدستور والقوانين المرعية الإجراء، وهي تقوم بتنفيذ جميع القرارات الصادرة عن الجمعية العمومية.

وتضع الرئاسة التنفيذية جميع القواعد والتوجيهات اللازمة لتأمين خدمات آمنة وفعالة وإدارة سليمة للإتحاد.

تجتمع الرئاسة التنفيذية كلما تقتضي الحاجة.

ويتولى رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق رئاسة الجمعية العامة والرئاسة التنفيذية.

من الشمال إلى اليمين (وقوفاً): جيورجي بيتروف، جمعية الشركات البلغارية للنقل الدولي عبر الطرق وللطرق، وأنتونيو موشينو، الجمعية الوطنية للنقل العام في البرتغال المعروفة بـ "ANTRAM"، ومارتن مارمي، الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، وديك فان دن بروك هامفريج، الجمعية الهولندية للخدمات اللوجستية والنقل، وفلايمير فلوريا، الجمعية الدولية لناقلي السلع برأ في مولدوفا، وجاروسلاف هانك، جمعية الجهات المشغلة للنقل عبر الطرق في الجمهورية التشيكية، وتوبيفو كولديك، جمعية الناقلات عبر الطريقة الإستونية الدولية، وفلورينل أندري، الجمعية الرومانية للناقلات الدولية عبر الطريقة.

من الشمال إلى اليمين (جلوساً): يوري سوكهين، جمعية الناقلات الدولية عبر الطريقة في روسيا الإتحادية، وغراهام سميث، نائب رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، مجلس نقل السلع، المملكة المتحدة وجانوس لاكمي، رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، جمعية الناقلين الدوليين للسلع في بولندا، وبيري بادروسا، نائب رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، جمعية النقل الدولي عبر الطرق في إسبانيا، وعزت صلاح، جمعية الناقلين الدوليين في تركيا.



لجان الارتباط في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

لجنة الإرتباط مع رابطة الدول المستقلة



لجنة الإرتباط مع رابطة الدول المستقلة: من الشمال إلى اليمين: ليونيد كوستيوشنكو، نائب رئيس لجنة الإرتباط مع رابطة الدول المستقلة، جمعية الناقلات عبر الطرق الدولية في أوكرانيا، وفلاديمير فلوري، رئيس لجنة الإرتباط مع رابطة الدول المستقلة، الجمعية الدولية لناقلي السلع برا في مولدوفا، وكاهرامون سديكنازاروف، نائب رئيس لجنة الإرتباط مع رابطة الدول المستقلة، جمعية الناقلات الدولية عبر الطرق في أوزبكستان

تعقد لجنة الإرتباط مع رابطة الدول المستقلة دورتين في السنة يشارك فيهما ممثلون عن جمعيات أعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من 12 دولة من دول رابطة الدول المستقلة بالإضافة إلى منغوليا.

وفي العام 2008، ناقش إجتماع لجنة الإرتباط مع رابطة الدول المستقلة في دنبروبتروفسك (أوكرانيا) قضايا مهمة بالنسبة إلى الجهات المشغلة لقطاع النقل عبر الطرق في منطقة رابطة الدول المستقلة لاسيما أقلية الإتفاق الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي والمتعلق بأوقات قيادة وراحة السائقين مع تنظييمات الإتحاد الأوروبي الجديدة فضلاً عن قضايا فنية ناشئة بسبب الإعتماد الإلزامي للعداد الرقمي.

وقد نظرت لجنة الإرتباط مع رابطة الدول المستقلة في النتائج الأولية لمشروع المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل عبر الطرق.

وقد أعيد انتخاب فلاديمير فلوريا من الجمعية الدولية لناقلي السلع برا في مولدوفا رئيساً للجنة الإرتباط مع رابطة الدول المستقلة في حين أنتخب ليونيد كوستيوشنكو، رئيس جمعية الناقلات عبر الطرق الدولية في أوكرانيا، وكاهرامون سديكنازاروف، رئيس جمعية الناقلات الدولية عبر الطرق في أوزبكستان، نائبين للرئيس.

لجنة الارتباط مع الاتحاد الأوروبي لنقل السلع



لجنة الارتباط مع الاتحاد الأوروبي لنقل السلع: من الشمال إلى اليمين: كريستيان لا برو، نائب رئيس لجنة الإرتباط مع الإتحاد الأوروبي لنقل السلع، جمعية الاقتصاد والنقل واللوجستية في ألمانيا، برتيل داهلين، رئيس لجنة الإرتباط مع الإتحاد الأوروبي لنقل السلع، جمعية "SA" السويدية للنقل، فلورنس برتلو، نائب رئيس لجنة الإرتباط مع الإتحاد الأوروبي لنقل السلع، الإتحاد القومي للنقل عبر الطرق لنقل في فرنسا.

تعقد لجنة الإرتباط مع الإتحاد الأوروبي لنقل السلع منتدى للجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وفي الإتحاد الأوروبي لتناول سياسة النقل الخاصة بالإتحاد الأوروبي.

ففي العام 2008، ركزت لجنة الإرتباط مع الإتحاد الأوروبي لنقل السلع على مقترحات المفوضية الأوروبية المتعلقة بالتنظيمات الخاصة بالنفاذ إلى المهنة والنفاذ إلى السوق الدولية لنقل السلع براً، فضلاً عن نتائج دراسة أعدتها المفوضية الأوروبية حول أوزان وأحجام الآليات التجارية الثقيلة، وتطورات جديدة تتعلق بقواعد القيادة وأوقات الراحة المحددة من الإتحاد الأوروبي، ناهيك عن تقرير حول مدى التقدم في مشروع العداد الذكي، وقرار طارئ صادر عن الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق حول أزمة أسعار الوقود، بالإضافة إلى زمة المفوضية الأوروبية لمدارة البيئة في النقل التي خُدد إطاراً إستراتيجياً لإحتواء الأكاليف الخارجية للنقل داخلياً بما في ذلك إقتراح جديد للمفوضية الأوروبية من أجل تعديل الرسم الأوروبي 1999/62.

وقد أعيد انتخاب برتيل داهلين من جمعية SA رئيساً في حين أنتخب فلورنس برتلو من الإتحاد القومي للنقل عبر الطرق في فرنسا وكريستيان لا برو من جمعية الاقتصاد والنقل واللوجستية في ألمانيا نائبين للرئيس.

الهيئات الدولية التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



تجمع الهيئات الدولية التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والهيئات العاملة وفراد العمل بين ممثلي أعضاء الإتحاد والدراية التخصصية من أجل صياغة مشاريع السياسات وتقديم المشورة والمعلومات والأبحاث.

الهيئات الدولية التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ورؤساؤها

الشؤون الجمركية

جان مجلاندر- لارسن (جمعية النقل النرويجية المعروفة بـ"NLFF"، النرويج)

الشؤون الاقتصادية

رودولف كريستيان بوير (جمعية "آيزو" النمساوية، النمسا)

التمويل

رون ويتله (CPT، المملكة المتحدة)

الشؤون القضائية

إيزابيل بون غارسن (الجمعية الفرنسية للنقل عبر الطرق الدولي، فرنسا)

سلامة الطرق

غيولا كوفالفي (جمعية الناقلين عبر الطريقين المجرين، المجر)

خدمات إلى الجهات المشغلة للنقل عبر الطرق

جوزيه ريبرو دا كروز (الجمعية الوطنية للنقل العام في البرتغال المعروفة بـ"ANTRAM")

الشؤون الاجتماعية

جورج كوس (الإتحاد القومي للنقل عبر الطرق، فرنسا)

الشؤون الفنية

ميكايل نيزوف (جمعية الناقلات الدولية عبر الطريقة في روسيا الاتحادية، روسيا)



الهيئات العاملة في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



مجلس مجموعة سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائق
من الشمال إلى اليمين: نينا نيزوفسكي، نائب رئيس مجموعة سيارات الأجرة، الإتحاد الفنلندي لأصحاب سيارات الأجرة،
فنلندا. هوبرت آنديل، رئيس مجموعة سيارات الأجرة، جمعية النقل الهولندية لسيارات الأجرة المعروفة بـ "KNV"،
هولندا. وتوماس غراتز، نائب رئيس مجموعة سيارات الأجرة، جمعية سيارات الأجرة الألمانية المعروفة بـ "BZP"، ألمانيا



مجلس مجموعة السلع الخطرة
من الشمال إلى اليمين: رولاند ميستر، نائب رئيس مجلس مجموعة السلع الخطرة،
الجمعية السويسرية للنقل عبر الطرق، سويسرا. بول واترز، رئيس مجلس مجموعة
السلع الخطرة، الإتحاد البلجيكي لمستخدمي الباصات والحافلات ومنظمي الرحلات،
بلجيكا.



مجلس مجموعة النقل المدمج
من الشمال إلى اليمين: دانييل تويريس، نائب رئيس مجلس مجموعة النقل المدمج،
جمعية النقل الألمانية المعروفة بـ "BGL"، ألمانيا. أنتوني إيفانوف، رئيسة مجلس
مجموعة النقل المدمج، جمعية الشركات البلغارية للنقل الدولي والطرق، بلغاريا.

الأطراف الدولية العاملة في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ورؤساؤها

النقل المدمج

أنتوني إيفانوف (جمعية الشركات البلغارية للنقل الدولي والطرق، بلغاريا)

السلع الخطرة

بول واترز (الإتحاد البلجيكي لمستخدمي الباصات والحافلات ومنظمي الرحلات، بلجيكا)

سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائق

هوبرت آنديل (جمعية النقل الهولندية المعروفة بـ "KNV"، هولندا)

الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

تضم الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في جنيف
الأقسام الأساسية التالية:

الأمين العام
مارتن مارمي

نائب الأمين العام
أمبرتو دو برتو

رئيس نقل السلع والتسهيلات والفعاليات
بيتر كراوز

رئيس نقل الركاب
أولغ كامبرسكي

رئيسة الاتصالات
جوليت إيبيل

رئيس التمويل والإدارة
إريك بنويست

رئيس تكنولوجيا المعلومات
بارش شاندر

رئيس التدريب في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق
باتريك فيليب

رئيسة الشؤون القانونية
كارين راتيه

رئيس التنمية المستدامة
جنس هوغل

رئيس الشؤون الفنية
جاك مارمي

رئيس منظومة النقل عبر الطرق الدولي
جان آكري



جنيف- المقر الرئيس للأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

تنفذ الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق التي يرأسها الأمين العام السياسات المقترحة من الرئاسة التنفيذية والموافق عليها من مجالس النقل وأحياناً من الجمعية العمومية. ويقع المقر الرئيس للأمانة العامة في جنيف لكنها تملك بعثات دائمة لدى الإتحاد الأوروبي في بروكسل ورابطة الدول المستقلة في موسكو. والشرق الأوسط والمنطقة في إسطنبول. وتوظف الأمانة العامة مواطنين من قرابة 30 بلداً مختلفاً تنتشر في القارات الخمس. كما تضمن الأمانة العامة بالعمل مع أعضائها تعزيز وتنفيذ إتفاقيات التسهيل المتعددة الأطراف الأكثر فعالية على غرار صكوك الأمم المتحدة. وفي هذا الإطار، يتولى الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق تنفيذ نظام الترانزيت الجمركي الخاص بالنقل عبر الطرق بموجب تفويض من الأمم المتحدة.

في حين تعمل الأمانة العامة للإتحاد عقب إعادة فتح طريق الحرير القديم بتعاون وثيق مع الحكومات الآسيوية المعنية بما في ذلك الحكومة الصينية وغيرها من السلطات المختصة والوكالات الحكومية فضلاً عن الشركاء التجاريين من أجل ربط جميع المشاريع التجارية القائمة في طريق الحرير ببعضها البعض عبر النقل عبر الطرق المتكامل من أجل ضمان نجاح مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

ويقع المقر الرئيس للأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في جنيف وهو موقع يسهّل التفاعل فيه مع العديد من هيئات الأمم المتحدة الفاعلة في ميدان النقل الدولي عبر الطرق لاسيما هيئة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ومنظمة العمل الدولية ومنظمة التجارة العالمية.



بروكسل - البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى الإتحاد الأوروبي

في العام 1973، أسس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بعثة دائمة لدى الإتحاد الأوروبي في بروكسل من أجل دعم الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الأوروبي والإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في رصد ومعرفة التشريعات المتعلقة بالمواضيع كافة التي تتناولها مؤسسات الإتحاد الأوروبي والتي تؤثر على النقل عبر الطرق. ومنذ ذلك الحين، باتت هذه البعثة لاعباً مهماً في عملية بناء إطار قانوني أوروبي متناغم للنقل عبر الطرق. وتعمل البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى الإتحاد الأوروبي بتنسيق مع جميع الأعضاء في الإتحاد الأوروبي والإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من أجل الضغط على جميع المديرات العامة ذات الصلة التابعة للمفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي لاسيما لجنة النقل ومجلس وزراء النقل في الإتحاد الأوروبي وأمانته العامة والممثلين الدائمين عن الدول الأعضاء لدى الإتحاد الأوروبي وغيرها من الجمعيات والمنظمات ذات الصلة الواقعة مقارها في بروكسل من أجل تحقيق أهداف الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وأولوياته.

الأهداف الرئيسية

- تعزيز مصالح قطاع النقل عبر الطرق في الإتحاد الأوروبي.
- المساهمة بفعالية في المبادرات والتشريعات الخاصة بسياسة الإتحاد الأوروبي لضمان بيئة عمل فعالة ومستدامة وسليمة إقتصادياً للنقل عبر الطرق الآن ومستقبلياً.
- ضمان التنافس العادل في جميع عمليات صوغ سياسات الإتحاد الأوروبي من أجل حماية قطاع النقل عبر الطرق وبالتالي حماية الإقتصاد ككل.

تضم البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل لدى الإتحاد الأوروبي في بروكسل الأقسام الأساسية التالية:

المبعوث العام

مايكل نيلسون

رئيس نقل السلع والشؤون البيئية في الإتحاد الأوروبي

مارك بيليه

رئيس نقل الركاب

أولغ كامبرسكي

رئيس الشؤون الإجتماعية والشؤون الضريبية في الإتحاد الأوروبي

داميان فيكارس

مسؤول الارتباط الأوروبي

بن رايشرت

مسؤول السياسة

رمي ليبيدا

الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



تعمل البعثة الدائمة مع مؤتمر تنسيق النقل التابع لرابطة الدول المستقلة، ومجلس النقل عبر الطرق في بلدان رابطة الدول المستقلة، واللجنة التنفيذية لرابطة الدول المستقلة، والجمعية البرلمانية الدولية للمجموعة الاقتصادية الأوروبية. وبالإضافة إلى عملها مع الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، تعمل البعثة أيضاً مع حكومات ووكالات الدول الأعضاء في رابطة الدول المستقلة.

تضم البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى منطقة رابطة الدول المستقلة الأقسام الأساسية التالية:

المبعوث العام

إيغور رونوف

مسؤول رفيع المستوى في السياسة

ديميتري لاريونوف

مسؤول رفيع المستوى في الجمارك

أركادي شميلييف

مسؤولية الاتصالات

إيلينا أنفيموفا

موسكو- البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى منطقة رابطة الدول المستقلة

لقد تم افتتاح البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى منطقة رابطة الدول المستقلة في موسكو في العام 1998 من أجل المساعدة في تطوير الشحن عبر الطرق في منطقة رابطة الدول المستقلة وتسريع تكامل أنظمة النقل عبر الطرق وأقلمة تشريع النقل عبر الطرق في رابطة الدول المستقلة.

وتتلقى البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى منطقة رابطة الدول المستقلة توجيهاتها من لجنة الارتباط الخاصة برابطة الدول المستقلة في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

الأهداف الرئيسية:

- تكامل رابطة الدول المستقلة مع سياسة الإتحاد الدولي للنقل وأنظمة النقل الخاصة بالإتحاد الأوروبي.
- تحقيق التناغم في تشريع النقل عبر الطرق في الدول الأعضاء في رابطة الدول المستقلة من خلال تطبيق إتفاقيات التسهيل المتعددة الأطراف الأكثر فعالية على غرار صكوك الأمم المتحدة.
- ضمان متابعة مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع الحكومات، والوكالات الحكومية الدولية والشركاء الحكوميين وأعضاء الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في المنطقة عقب إعادة فتح طريق الحرير مؤخراً بالتعاون مع الحكومة الصينية.
- تطوير مجال نقل مشترك على أراضي بلدان رابطة الدول المستقلة.
- توفير مصادر معلومات بالروسية للجهات المشغلة للنقل عبر الطرق في رابطة الدول المستقلة



الأهداف الرئيسية:

- تعزيز دور النقل عبر الطرق في الشرق الأوسط والمنطقة مع الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وفقاً للسياسة العالمية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.
- دعم تحديد وإلغاء الحواجز المادية وغير المادية أمام النقل عبر الطرق فضلاً عن التطبيق السليم لإتفاقيات وإتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية المتعلقة بتسهيل النقل عبر الطرق والتجارة في المنطقة.
- تعزيز عمل أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وعلى وجه الخصوص التدريب المهني المعترف به دولياً والمنسجم مع المعايير الدولية.
- وضع اللامسات الأخيرة على الإتفاق المتعلق بقافلات الطريق السريع الآسيوي الخاصة بهيئة الأمم المتحدة الإقتصادية والإجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ وبالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والممتدة من طوكيو وبانكوك إلى إسطنبول بهدف إظهار قدرة النقل عبر الطرق على ربط جميع المشاريع التجارية ببعضها البعض على إمتداد شبكة الطرق التي يبلغ طولها 141,000 كم والتي تمر عبر 32 بلداً.
- وضع اللامسات الأخيرة على الإتفاق المتعلق بقافلة شاحنات الشرق الأوسط وشمال أفريقيا لسلامة الطرق التي ستنتقل أبو ظبي إلى إسطنبول بغية تعزيز الوعي السياسي وتشجيع التعاون الإقليمي بهدف تحسين سلامة الطرق في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

إسطنبول- البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في الشرق الأوسط والمنطقة

تقضي مهمة البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في الشرق الأوسط والمنطقة الواقعة في إسطنبول بتطوير وتسهيل النقل عبر الطرق عند تقاطع القارات والمناطق الممتدة من تركيا في أوروبا ومصر في أفريقيا إلى جميع أرجاء منطقة الشرق الأوسط ومن ثم إلى الإقتصادات الأسرع نمواً في العالم في جنوب شرق آسيا وذلك بالعمل مع الجمعيات الإقليمية الأعضاء والسلطات القومية. وبالإستفادة من الرؤية العالمية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ومن رؤيته الإقليمية. يتعين على البعثة الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في الشرق الأوسط والمنطقة العمل مع المنظمات الإقليمية والدولية الناشطة في هذه المنطقة المليئة بالتحديات.

المبعوث العام

حيدر أوزكان

مسئولة المشاريع

لبنى الممع

المنظمات العالمية الشريكة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



الشركاء العالميين

تربط علاقات وثيقة بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وعدد كبير من الوكالات الحكومية الدولية وأهمها:

- أجهزة الأمم المتحدة. ومن ضمنها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ وبرنامج الأمم المتحدة البيئي ومنظمة الأمم المتحدة للتنمية السياحية ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية.

- منظمة التجارة الدولية

- البنك الدولي

- منظمة الجمارك الدولية

- منتدى النقل الدولي

شركاء إقليميون

- أجهزة الإتحاد الأوروبي بما في ذلك المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي.

- الإتحاد العربي للنقل عبر الطرق

- مجلس التعاون الاقتصادي لدول البحر الأسود

- مجلس النقل التابع لرابطة الدول المستقلة

- المجتمع الاقتصادي الأوروبي الآسيوي

- المجال الاقتصادي المشترك

- منظمة التعاون الإقتصادي

- المجتمع الاقتصادي الأوروبي الآسيوي

- منظمة جورجيا وأكرانيا وأذربيجان ومولدوفا للديمقراطية والتنمية الإقتصادية المعروفة بمنظمة "غوام"

كما يتعاون الاتحاد مع العديد من الجمعيات الدولية الممثلة لقطاعات أخرى مرتبطة بشكل مباشر بالنقل والتجارة.

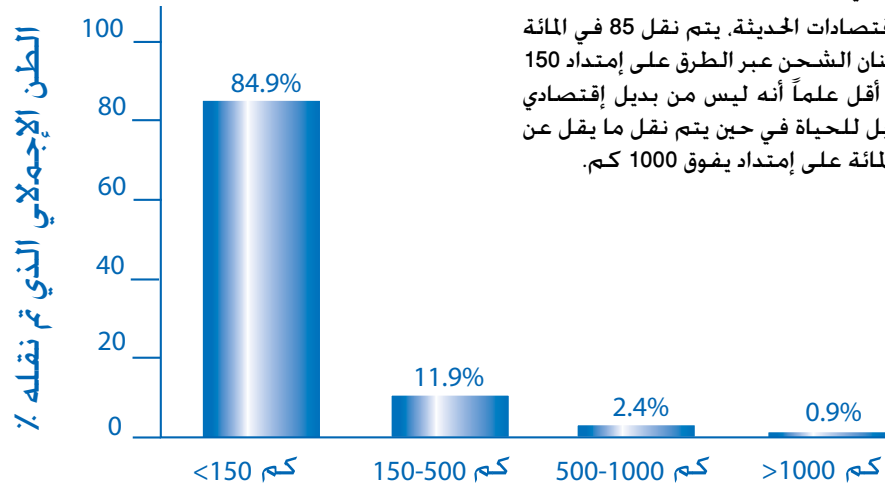
هذا هو النقل عبر الطرق

أرقام حول الشحن عبر الطرق

بعد سنوات عدة من النمو الإقتصادي المستقر، تعرضت الأسواق العالمية ومن بينها سوق الشحن عبر الطرق في العام 2008 لأزمة مالية عالمية وأزمة أسعار المازوت ما أدى إلى تباطؤ إقتصادي أثر على الطلب على نقل السلع عبر الطرق. وإذا ما استمرت الأوضاع الحالية فإن فائضاً في العرض على قدرات التفريغ يلوح في الأفق.

حقائق وأرقام مهمة:

- ينقل النقل عبر الطرق اليوم ما قيمته أكثر من 90 في المائة من السلع وأكثر من 80 في المائة من حجم الشحن الداخلي على صعيد العالم.
- يتم إنتاج أربعة ملايين آلية تجارية سنوياً ويعمل في العالم اليوم قرابة 90 مليون آلية تجارية.
- ينقل النقل عبر الطرق أكثر من 6000 مليار طن- كم من السلع سنوياً في الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة ورابطة الدول المستقلة والصين واليابان.
- من دون النقل عبر الطرق لن يكون من إجمالي ناتج محلي ولن يكون من عمل.
- في الإقتصادات الحديثة، يتم نقل 85 في المائة من أطنان الشحن عبر الطرق على إمتداد 150 كم أو أقل علماً أنه ليس من بديل إقتصادي آخر قابل للحياة في حين يتم نقل ما يقل عن 1 في المائة على إمتداد يفوق 1000 كم.



النقل عبر الطرق: مكون رئيس في الإقتصاد العالمي

يعدّ النقل عبر الطرق أفضل أداة إنتاج تدعم الإقتصاد العالمي الحديث فهو يربط جميع المشاريع التجارية بالأسواق العالمية الكبرى كافة وهو يوحد في الوقت عينه الناس ويضمن توزيع الثروات بشكل أفضل. وهكذا، يؤدي النقل عبر الطرق إلى إحداث التنمية الإقتصادية والإجتماعية فضلاً عن التنقل المستدام للأشخاص والسلع.

إلى ما تحتاج لإحتساء فنجان قهوة في مقهى ما؟



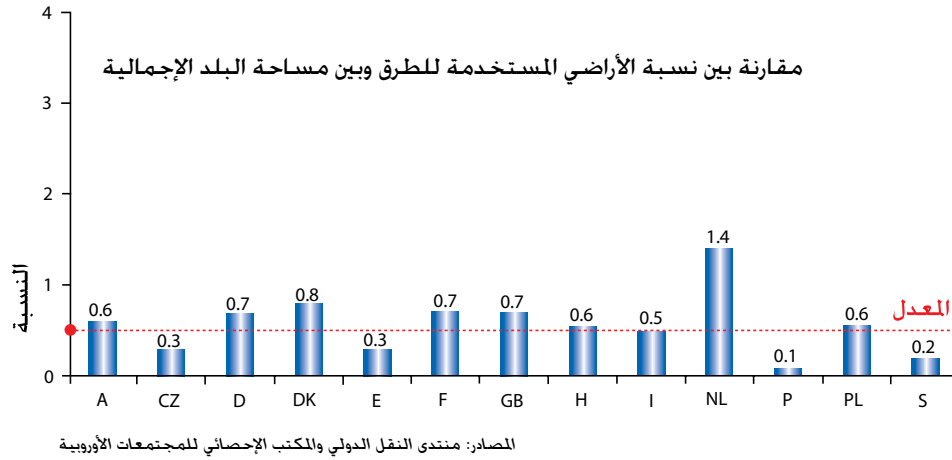
الجهود المتضافرة

لـ 29 شركة من 18 دولة!

مع تحول النقل عبر الطرق إلى أداة إنتاج حيوية في إقتصادنا المعولم صارت الشركات عند فرض أي جزية على النقل عبر الطرق ترغب على تغيير موقع إنتاجها ما يوّد المزيد من النقل حتى!

هذا هو النقل عبر الطرق

تمثل الطرق أقل من 1 في المائة من استخدام الأراضي

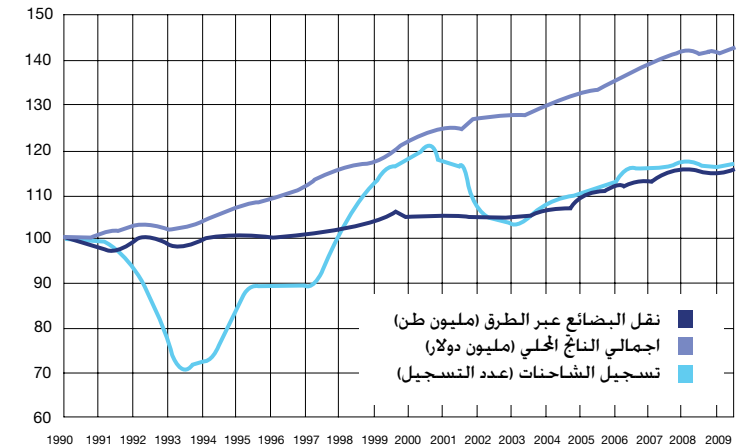


مؤشرات النقل عبر الطرق

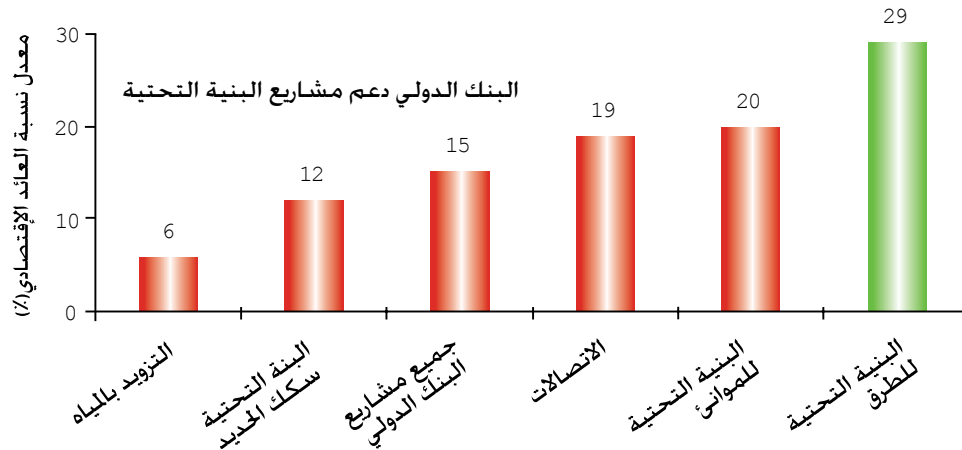
لقد أظهرت مؤشرات النقل عبر الطرق الفصلية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إستناداً إلى إجمالي الناتج المحلي، وأحجام الشحنات عبر الطرق وعمليات تسجيل الآليات التجارية الجديدة التي فاقت 3.5 طناً في بلدان منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية المختارة، نمواً إقتصادياً مقبولاً (1.6+ في المائة) مع نهاية العام 2008، فضلاً عن زيادة بسيطة في عمليات تسجيل الآليات الجديدة (0.8+ في المائة) والشحنات عبر الطرق المنقولة (1.8+ في المائة).

ومنذ العام 2008، شهدنا نوعاً من الثبات. فقد ركزت الجهات المشغلة لقطاع النقل على ما يبدو على استخدام القدرات بشكل أفضل بدلاً من الإستثمارات الجديدة.

مثال على مؤشرات النقل عبر الطرق على الموقع: www.iru.org



تظهر أرقام البنك الدولي أن البنية التحتية للنقل عبر الطرق تأتي بأهم العائدات على الإستثمار



هذا هو النقل عبر الطرق

الباصات والحافلات السياحية وسيارات الأجرة في الإقتصاد

للسكان والزوار على حدّ سواء، تكمل سيارات الأجرة خدمات النقل العام ويمكنها حتى أن تملأ محل خدمات النقل العام العادية في فترات انخفاض الطلب.

وتعدّ سيارات الأجرة كذلك مصدراً مهماً لتأمين التنقل في المناطق الريفية القليلة السكان فهي تضمن التنافس الاجتماعي بما أنها غالباً ما تشكل وسيلة النقل الوحيدة للمواطنين الذين لا سيارات خاصة بمن فيهم الركاب المستضعفين والمعوقين والعاجزين عن التنقل.

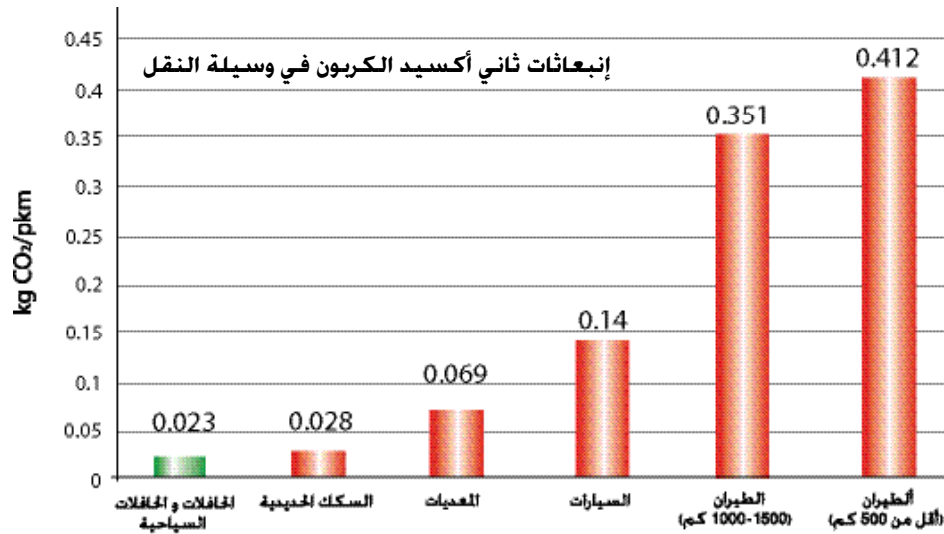
أما في الولايات المتحدة وكندا، فتحتل صناعة الحافلات السياحية المرتبة الأولى لجهة نقل الناس مع نقلها 631 مليون راكب في العام 2005. وتقلّ حافلات النقل السياحية ركاباً أكثر بنسبة 25 في المائة من الخطوط الجوية وأكثر برتين من الشركة الوطنية لركاب القطارات في الولايات المتحدة المعروفة بـ AMTRAK ومن السكك الحديدية مجتمعة.

وتعد الباصات والحافلات السياحية وسيلة النقل الأقل استخداماً للطاقة ولثاني أكسيد الكربون. وتساهم سيارات الأجرة إلى حد كبير في التنقل المستخدم للأشخاص وفي الإقتصاد بصفتها جزء لا يتجزأ من نظام النقل العام. فمن خلال تقديم خدمات خاصة متكاملة على مدار الساعة

يؤدي النقل عبر الطرق عبر الباصات والحافلات السياحية وسيارات الأجرة دوراً رئيساً في التنقل المستخدم للأشخاص. فهو يضمن التنافس الاجتماعي والتكامل عبر توفير التنقل الآمن والمرن والمداري للبيئة والمقبول الكلفة للمواطنين والسياح. علاوة على ذلك، تولد صناعة الباصات والحافلات السياحية وسيارات الأجرة فرص عمل ومداخل على إمتداد الإقتصاد وتضخ إنفاق المستهلكين في الإقتصادات المحلية وتعزز السفر المتكامل والمستمر.

كذلك، تعزز الباصات والحافلات السياحية وسيارات الأجرة التنافس والمساواة الاجتماعية. ومع إزدياد عدد المسنين في البلدان الصناعية، من المتوقع أن يزداد عدد الباصات والحافلات السياحية وسيارات الأجرة بنسبة 25 إلى 30 في المائة في خلال السنوات الخمس والعشرين المقبلة. وبفضل التحسن المهول في راحة ونوعية الخدمات، فضلاً عن الخدمات الخاصة، ستظل الباصات والحافلات السياحية الوسيلة الأقل كلفة من وسائل النقل الجماعي ومن المرجح أن تزيد حصتها في السوق.

ففي أوروبا، تضم رحلات الحافلات السياحية 15 إلى 25 في المائة من جميع ركاب رحلات النقل الجماعي. أما في ما يتعلق بالركاب والكيلومترات في النقل عبر الطرق الجماعي، فتتمتع الباصات والحافلات بحصة في السوق تبلغ 9.5 في المائة في حين تشكل السكك الحديدية 6.8 في المائة فقط. فضلاً عن ذلك تكلف السكك الحديدية ضعفي ما يكلفه السفر بالحافلات السياحية في حين يكلف السفر بالسيارة تقريباً ثلاثة أضعاف أكثر.



المصدر: المجلس الأوروبي: الطاقة في المجلس الأوروبي و النقل احصائيات عام 2008



أولويات الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: التنمية المستدامة وتسهيل النقل عبر الطرق



أولويات الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: التنمية المستدامة



الذين هم طفيليون على الطبيعة. لكن البشر هم من يحملون التنوع البيولوجي حيث عادة وحده القوي هو من يبقى.

يمكن تقسيم التنمية المستدامة مبدئياً إلى ثلاثة أقسام هي: التنمية الاقتصادية والإنصاف الاجتماعي والحماية البيئية والإقرار بأنه من دون التنمية الاقتصادية لا يمكن تحقيق الهدفين الرئيسيين الآخرين.

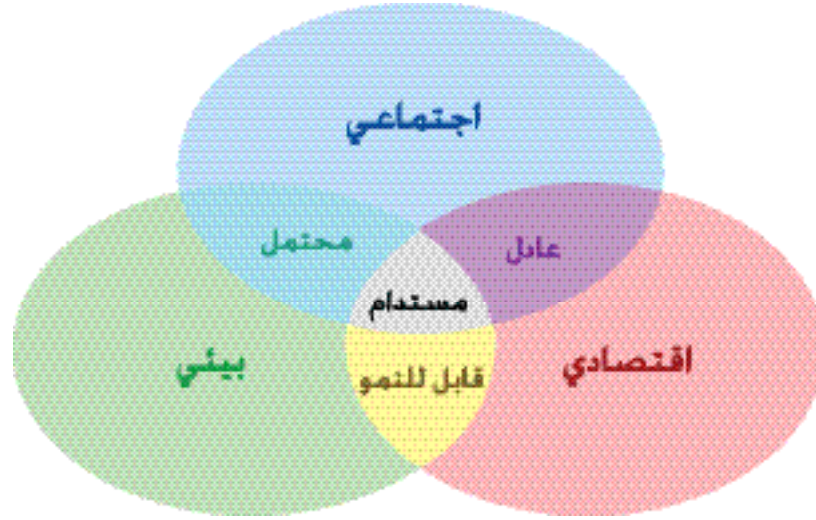
منذ قمة الأرض الأولى في ريو دي جنيرو في العام 1992 التي اعتمد فيها 182 بلداً الأجندة 21 بات التعريف الأكثر استخداماً للتنمية المستدامة هو بإعتبارها التنمية التي "تلي الحاجات الحالية من دون المس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية حاجاتها المستقبلية".

ومنذ ذلك الحين. تم الإقرار بأنه في الإقتصاد كما في البيئة لا بدّ من التكافل وأن الأعمال المنفردة مستحيلة. ومن هنا فإن أي سياسة هي ليست نتيجة التفكير العميق سيكون لها آثار عكسية وسلبية على البيئة كما على الإقتصاد.

وفقاً للفيلسوف السويسري جان جاك روسو (1712-1778)، تُعتبر الطبيعة خيراً من البشر

أما اليوم. فيعد عدد متزايد من البلدان التنمية المستدامة على أنها مفهوم غربي تستخدمه الإقتصادات الصناعية لأغراض حماية جديدة من أجل عرقلة تنمية البلدان الناشئة. من جهته. جعل قطاع النقل عبر الطرق. بدعم من الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق. من تعزيز الأهداف الإقتصادية والإجتماعية والبيئية الخاصة بالتنمية المستدامة واجباً دستورياً وهو أول هيئة نقل بل قل الوحيدة التي تقوم بذلك!

ولا يمكن للإقتصاد العالمي العمل من دون النقل عبر الطرق لذا فإن التحدي يكمن في جعل هذا النقل منسجماً مع التنمية المستدامة. وفي هذا الصدد، إعتد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إستراتيجية خاصة بإعتبارها الطريقة الأنجع لتحقيق التنمية المستدامة وذلك إستناداً إلى الابتكار والحوافز والبنية التحتية. وقد صادق برنامج الأمم المتحدة البيئي على هذه الإستراتيجية وأوصى أن تعتمد مجموعات وقطاعات أخرى إلى تقليدها.



إستراتيجية التنمية المستدامة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق تنال مصادقة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي



من واحة خضراء إلى صحراء جليدية- الصخور تروي قصة الأرض

الجليدية تسبب تآكل قسم من الصخور الناشئة منذ القدم. وتحمل الهضاب المحيطة ببيرون اليوم والمؤلفة من ترسبات من نهر آر الجليدي شواهد على حالات التمدد والانحسار التي شهدتها النهر الجليدي. كما تظهر ترسبات جليدية أخرى دورات الحر والجليد المتعددة التي عرفها المناخ. وقد أدت هذه الدورات إلى حالات مستمرة من التمدد والانحسار في الأنهار الجليدية وقد تركت آثاراً جلية للغاية اليوم على الترسيبات الجليدية الجانبية الموجودة في جميع الأنهار الجليدية في جبال الألب.

لكن عند الكلام عن تاريخ الأرض. يتم إحتساب سرعة التغيرات الجيولوجية والمناخية بحسب مقياس مختلف عن المقياس المستخدم عادة في الأفلام الوثائقية المقلقة التي تعدها وسائل الإعلام حول سرعة تغير المناخ.

وفي الواقع. إذا ما أردنا أن نختصر تاريخ الأرض في سنة واحدة ولا سيما تاريخ الخمسة وعشرين عاماً التي شهدت نشأة جبال الألب وعلى وجه التحديد العشرين ألف سنة المنصرمة التي نشأت فيها منطقة بيرن. تكون جبال الألب قد نشأت في 28 كانون الأول/ ديسمبر عند الساعة 17:15 في حين نشأت بيرن في 31 كانون الأول/ ديسمبر بعد دقيقتين و30 ثانية على منتصف الليل!

وفقاً لخبراء الجيولوجيا. يعود تاريخ الأرض إلى ما لا يقل عن 4.5 مليار سنة. وقد تكونت جبال الألب وصارت سلسلة بارزة عندما تصادمت القارتين الأفريقية والأوروبية على الأرجح في خلال الثلاثين مليون سنة المنصرمة بفعل حركة قشرة الأرض. فبعض أعلى القمم في جبال الألب السويسرية على غرار قمة ماترهون كانت أصلاً في أفريقيا. ومن هنا تعدّ جبال الألب جزءاً من سلسلة جبال حديثة نسبياً.

وفي الواقع تُعتبر الصخور هي الشاهد والمؤرخ الوحيد لتاريخ الأرض. فتركيباتها وبنيتها تخبرنا عن الظروف البيئية التي كانت سائدة إبان نشأتها فضلاً عن مدى وسرعة التغيرات المناخية والجيولوجية اللاحقة.

فعلى سبيل المثال. منذ قرابة 20 ألف عام كانت منطقة بيرن المعروفة حالياً على أنها العاصمة السويسرية مغطاة بطبقة من الجليد سماكتها قرابة 400 متر وهي أتت من نهري رون وآر الجليديين. لكن قبل 20 مليون عاماً تقريباً. كانت هذه المنطقة المحيطة ببيرون تنعم بمناخ متوسطي إلى شبه إستوائي.

وبحسب خاليل الصخور. شهدت الأرض في خلال المليون عام الماضية تقريباً فترات متعددة من الحر والجليد. ومع كل تقدم جديد. كانت الأنهار



الترسبات الجليدية

الترسبات الجليدية

تغير المناخ وثاني أكسيد الكربون



مصدر الصورة: flickr www.flickr.com

ولاسيما الطاقة الحجرية بالطريقة الأكثر فعالية والأقل كلفة بغية تخفيض الإستهلاك العالمي وبالتالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

فضلاً عن ذلك، ومن أجل تفادي أي تمييز ودمج الحق في التلويث في نظام تجاري ديناميكي عادل، يجب استخدام العائدات المكتسبة من الضرائب المفروضة على ثاني أكسيد الكربون كجزء من ميزانية للتعويض على البلدان المنتجة للنفط عند انخفاض صادراتها النفطية كنتيجة لإنخفاض في إستهلاك الوقود الحجري. كذلك لا بد من الإقرار بأن فرض ضرائب ثاني أكسيد الكربون على الوقود الكثير الضرائب أصلاً كما هي الحال حالياً في البلدان المستهلكة للنفط. له في الواقع أثر معاكس لجهة تحويل ضرائب ثاني أكسيد الكربون إلى مجرد حق في التلويث بدلاً من خفض استخدام الوقود الحجرية.

زوروا موقع الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق المخصص لقضايا ثاني أكسيد الكربون على : www.iru.org

الغاز بطريقة فعالة من خلال خفض إستهلاك الوقود الحجري. علينا بالتالي أن نأخذ بعين الاعتبار أن سوق النفط عالمية وأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون هي تحد عالمي.

ولهذا السبب، ومن أجل تحقيق أهداف إتفاقية كيوتو، لا بد من تطبيق التدبيرين العالميين التاليين. فمن جهة، لا يجب فرض الضرائب على ثاني أكسيد الكربون في البلدان المستهلكة بل بشكل حصري في المصدر في البلدان المصدرة للنفط.

ومن جهة أخرى، بما أن مجموعات صناعية وتجارية كبرى قد إستثمرت في الصين والهند والعديد من البلدان عبر الطلب من هذه البلدان إنتاج غالبية السلع الإستهلاكية لباقي العالم، لا بد أيضاً بالتالي للبلدان الصناعية من أن تنقل التقنيات الأقل إستهلاكاً للطاقة إلى هذه المصانع العالمية الجديدة من أجل السماح لها بإستخدام الطاقة

الحجري ولاسيما المازوت يمثل في كل مكان تقريباً ثلاثة أو أربعة أضعاف سعر السوق الذي خدده منظمة الدول المصدرة للنفط (أوبك). يمكن القول إن فرض ضريبة ثاني أكسيد الكربون على المازوت المستخدم من الآليات عبر الطريقة لن يكون له أي تأثير على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لكنه سيشكل تقريباً مصدر دخل جديد للميزانية القومية لبلدان متعددة.

في المقابل، ساهم بروتوكول مونتريال المتعلق بخفض المواد المضرة بالأوزون والمستند إلى أدلة علمية جدية سمحت بالقضاء على المواد بدلاً من سياسة فرض الضرائب غير المجدية في التخفيض إلى حد كبير من المواد المضرة بالأوزون وبالتالي من الإحتباس الحراري وذلك بشكل فاق ما كان متوقعاً لبروتوكول كيوتو أن يحققه بحلول العام 2012.

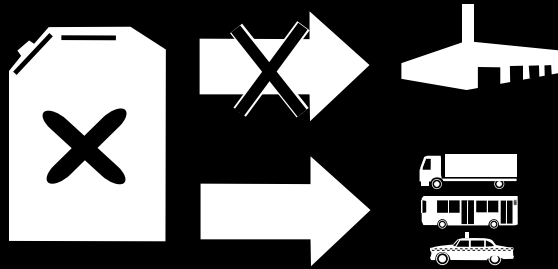
وفي الواقع، إذا ما كان الهدف من فرض الضرائب على ثاني أكسيد الكربون هو خفض انبعاثات هذا

يسود إعتقاد حالي حول تغير المناخ لا يستند إلى الإستخدم العاقل للمنطق بل أيضاً إلى تكتيكات الصدمة المستخدمة في الأفلام المثيرة للقلق والعواطف ومفاده أن إرتفاع درجة حرارة الأرض مرتبط حصراً بإنتاج البشر لثاني أكسيد الكربون.

لكن تاريخ الأرض طوال آلاف السنين كما هو مدون في الصخور يظهر أن الكوكب قد خضع لدورات عدة من الحر والجليد وأنه تطور من واحة خضراء إلى صحراء جليدية. وبكل موضوعية وواقعية، يظهر تاريخ الأرض المحفور في الصخور بوضوح أن الربط المزعوم بين إنتاج ثاني أكسيد الكربون والإحتباس الحراري هو غير كاف لإلحاق ضرر.

وليس إتفاقية كيوتو التي تعطي الحق في إنتاج ثاني أكسيد الكربون مقابل دفع ضريبة أكثر من إتفاقية مستندة إلى أسس منحايزة وهي خافض على الحق في التلويث. علاوة على ذلك، إذا ما أخذنا بعين الإعتبار أن فرض الضرائب على الوقود

ضرورة تنويع سوق الطاقة



على الجميع المحافظة على النفط عبر ضمان استخدامه بأفضل طريقة كأن يُستخدم للنقل عبر الطرق بدلاً من هدره في المنشآت الثابتة

بالنسبة إلى النقل عبر الطرق. ليس النفط مجرد مصدر طاقة بل هو يتمتع بأهمية كبرى وإستراتيجية. ويعد النفط حتى "الذهب الأسود" نظراً إلى عدم وجود أي بديل مقبول قصير الأمد أو طويل الأمد للنفط في النقل عبر الطرق حيث الوقود الحجري محدود. لهذا السبب من الضروري بمكان أن تضع الحكومات في جميع البلدان سياسة طاقة فعالة من أجل أن يتمكن أحفادنا من الإستمرار في الإستفادة من هذه الطاقة التي هي أساسية للتنقل الفعال للأشخاص والسلع الذي يؤمنه حالياً النقل عبر الطرق.

تنويع أسواق الطاقة يتطلب قرارات وأعمال حكومية

من المفترض أن تكون سياسة التنويع هذه سهلة التطبيق لأن الغالبية العظمى من المنشآت الثابتة التي هي المستهلك الأكبر للوقود الحجري هي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في يد الوكالات الحكومية.

أما بالنسبة إلى هذه المنشآت الثابتة، فعلى الحكومات إسناد سياسة التنويع فيها إلى محفزات من أجل التشجيع على استخدام

مصادر طاقة جديدة وإلى تدابير ضريبية فعالة من أجل خفض استخدام الوقود الحجري.

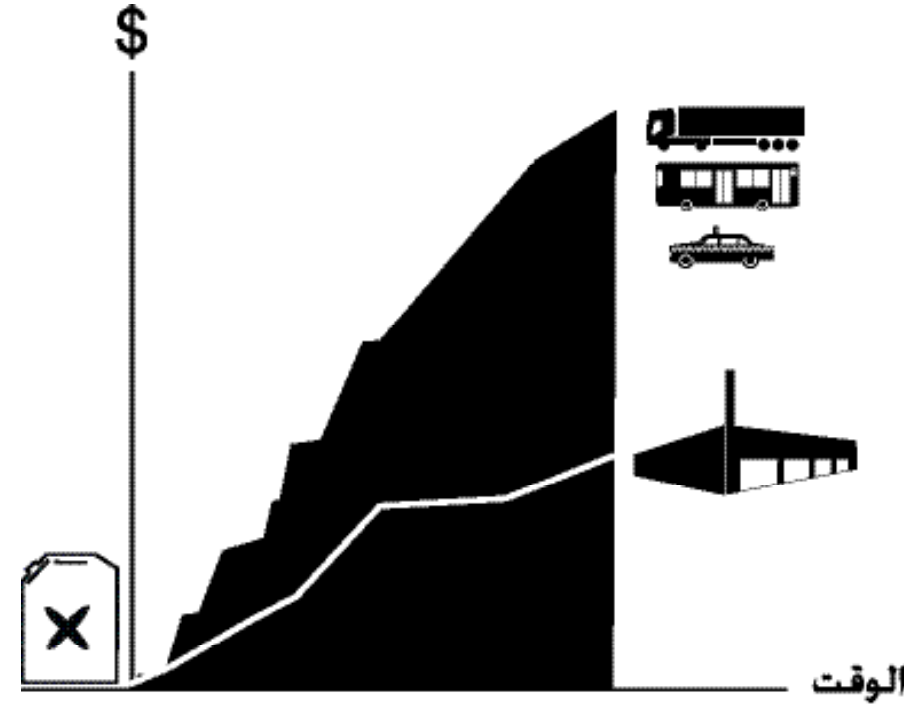
في السياق الحالي لعولمة الإقتصاد وإنفجار أسعار الوقود الحجري، على الحكومات الإقرار بالدور الذي لا يمكن إستبداله والذي يؤديه النقل عبر الطرق في كل بلد كأداة إنتاج تربط جميع الأعمال التجارية ببعضها البعض ناهيك عن الأشخاص وتسعى إلى تحقيق الأهداف الإقتصادية والإجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة أي أهداف الألفية للتنمية. وبالتالي يجب على الحكومات إستعادة

الظروف المؤاتية في السوق التي تسمح للجهات المشغلة للنقل عبر الطرق بتمرير الأكلاف إلى الزبائن.

بالإضافة إلى ذلك، ومن أجل جعل جميع وسائل النقل على قدم المساواة على الحكومات فرض ضريبة مهنية واحدة على الوقود مع فرض ضريبة محلية أقل بكثير من المعدل العالي وتكون هذه الضريبة مطبقة على جميع الركاب والسلع وقطاعات النقل التجاري أي النقل البحري والجوي وعبر الطرق وبالقطارات.

ولا بد أن تستلزم هكذا سياسة طاقة خسيماً في استخدام جميع الطاقات الموجودة ولا بد أن تستند إلى تنويع الطاقات المستخدمة والأهم الوقود الحجري غير المستخدم بشكل أساسي في قطاع النقل عبر الطرق الذي لا يشكل سوى 6 إلى 8 في المائة من الإستهلاك بل المحروق في منشآت ثابتة من أجل إنتاج الكهرباء والتدفئة الذي يمثل أكثر من 70 في المائة من إجمالي إستهلاك النفط والذي يتوفر له أصلاً بدائل فعالة ومقبولة.

أزمة المازوت



شاحنة. كما قدم المحتجون عريضة إلى الحكومة اليابانية.

وإزاء الإرتفاع المستمر في أسعار النفط. تعمل الجمعيات الأميركية للشحن بشكل وثيق مع الكونغرس الأميركي على هذه المسألة وقد أنشأت صفحة إلكترونية من أجل التزويد بأخر المعلومات حول أسعار المازوت وإدارة كلفة الوقود.

في الوقت عينه. تعيد المفوضية الأوروبية النظر في إستراتيجيتها حول فرض الضرائب على الوقود وقد تسحب مقترحها الحالي حول المازوت المهني من أجل تقديم مقترح جديد يراجع إطار الإتحاد الأوروبي الكامل المتعلق بفرض الضرائب على الطاقة.

وسيراجع البرلمان والمجلس الأوروبيان المقترح في العام 2009. وسيدعو الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى ضرورة ضريبة مهنية واحدة على الوقود تكون أقل بكثير من الحد الأدنى للضريبة الحالية وتكون قابلة للتطبيق على جميع الركاب والسلع وقطاعات النقل التجارية من أجل وضع جميع وسائل النقل على قدم المساواة. كما يدعو الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق دول النفط الكبرى إلى تحديث فعاليتها في إنتاج كمية المازوت التي تطلبها السوق.

الإمتعاض العالمي إزاء التزايد المستمر لأسعار النفط وما يتصل بها من ضرائب مرتفعة على الوقود. بادر الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى تنظيم إجتماع طارئ حول أزمة الوقود في بروكسل في حزيران/ يونيو من العام 2008.

وبعد تحديد المشاكل الرئيسية. أدى الإجتماع الطارئ إلى إعتقاد قرار صادر عن الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يدعو الحكومات والمؤسسات الحكومية الدولية إلى:

- الإقرار بالدور الذي لا يمكن إستبداله والذي يؤدي النقل عبر الطرق في جميع أنحاء العالم في السعي إلى تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة.
- إيقاف فرض جزية على النقل عبر الطرق عبر سحب المقترح المتعلق بجعل الأكاليف الخارجية داخلية وخفض العبء الضريبي العام على الجهات المشغلة للنقل عبر الطرق.
- السماح بمراجعة الضرائب المفروضة على الجهات المشغلة المحترفة للنقل عبر الطرق.

وفي آب من العام 2008. نظمت جمعية الشحن اليابانية حركاً قومياً للوقود في 30 دولة كبرى في البلاد بما في ذلك مظاهرة وجمع مناهض للضرائب حشد قرابة 20 ألف شخص و2300



تدريب الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لتحقيق الإمتياز والإعتراف الدولي



تدريب الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق- التركيز على "التعلّم"

يرمي تديب الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى تطوير الجهود وثقافة "تعلّم" بين أنشطة الإتحاد كافة أي بين أكاديمية الإتحاد ومنظومة النقل عبر الطرق الدولي والتدريب الداخلي في الإتحاد.

أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق- تأمين الإعتراف الدولي

تضمن أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الإمتياز في تدريب النقل عبر الطرق من خلال شبكتها العالمية المؤلفة من معاهد التدريب المعتمدة من الأكاديمية وهي تزود الخريجين بالإعتراف الدولي وشهادات وإفادات معتبرة من أكاديمية الإتحاد كبرهان على كفاءتهم المهنية.

وتساهم أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في تحسين سلامة الطرق ونوعية الخدمات وفعالية الوقود وتعزيز قدرة الممتهين في النقل عبر الطرق على الرد بفعالية على تحديات المستقبل مع المساعدة في المقابل في تحسين صورة مهنة النقل عبر الطرق.

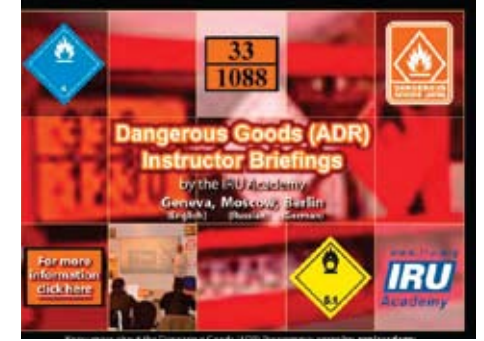
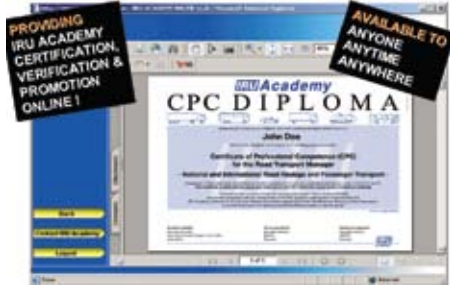
تحتل أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق موقعاً فريداً يسمح لها بالسعي إلى تحقيق تناغم معايير التدريب ودكج الممارسات الدولية الفضلى والتأكد. بشكل مستقل. من إنسجام معايير التدريب هذه مع الصكوك القانونية الدولية بما في ذلك قوانين الإتحاد الأوروبي ومع إحتياجات قطاع النقل عبر الطرق.

وتضم الشبكة العالمية لمعاهد التدريب المعتمدة من أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق 38 معهد في 32 دولة. ومنذ إطلاق شهادة الكفاءة المهنية لبرنامج مدير النقل عبر الطرق تم إصدار أكثر من 10 آلاف شهادة.

وفي العام 2008. تم توسيع شبكة المعاهد إلى آسيا وأميركا الجنوبية مع إعتداد معهد جمعيّة النقل الأرجنتينية المعروفة بـ"FADEEAC" في الأرجنتين والجمعية الصينية للنقل عبر الطرق في الصين.



برامج التدريب الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



المهنية الخاصة بالمدرء والسائقين والتابعة لأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

ومن خلال تأمين محفز حيوي للارتقاء بالمعايير المهنية في القطاع، من المفترض أن يساعد هذا التوجيه أيضاً على تحويل المهنة إلى مهنة مختارة مستندة إلى المهارات بالنسبة إلى العمال الشباب.

وسيكون هذا الموضوع من أولويات أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في العام 2009 والأعوام اللاحقة.

مشروع الأيدز

تعنى أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بشكل فعال بالتحديات المتزايدة التي يواجهها السائقون المحترفون والناجحة عن إنتشار الأيدز. وهي قد وحدت قواها مع منظمة العمل الدولية والإتحاد الدولي لعمال النقل من أجل تطوير برنامج تدريب ثلاثي حول الأيدز للسائقين والمدرء والمعلمين. وقد تم توزيع رزمة تدريب حديثة لجميع الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ومعاهد التدريب المعتمدة من الأكاديمية كما يتم تدريس مقرر قصير عن الأيدز في برامج شهادة الكفاءة

برنامج العدّاد الرقمي

في آب/أغسطس من العام 2008، أطلقت أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق برنامج التدريب على العدّاد الرقمي وقد تم قبول العديد من المعاهد المعتمدة أصلاً. ويستخدم هذا البرنامج المصمم بالتعاون مع معهد تدريب الربان البلجيكي المعروف بـ FCBO، أداة تعليمية تفاعلية متوفرة للمعاهد المقبولة بنجاح باللغات الفرنسية والإنكليزية والألمانية والروسية. والهدف هو استخدام هذه الأداة في تدريب السائقين وغيرهم من الأطراف المعنيين على الاستخدام الصحيح لكل من العدادات الرقمية والحواسيب القياسية فضلاً عن كيفية الإنسجام مع تشريعات الإتحاد الأوروبي الجديدة حول أوقات الراحة والقيادة.

برنامج السلع الخطرة

عقب إطلاق برنامج السلع الخطرة في العام 2008 تم قبول 6 معاهد معتمدة إلى برنامج السائقين الناقلين للسلع الخطرة الموضبة وغير الموضبة ما خلا المتفجرات (الصف الأول) والمواد المشعة (الصف السابع). وقد جرى أول إجتماع تلخيصي لبرنامج السلع الخطرة التابع لأكاديمية الإتحاد في جنيف في نيسان/أبريل من العام 2008. وعقب النجاح الذي حققه هذا الحدث تقرر عقد إجتماع آخر في آذار/مارس من العام 2009.

تدريب الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من خلال معاهد التدريب المعتمدة من أكاديمية الإتحاد



الاجتماعات التلخيصية

تعد مراقبة الجودة أمراً ضرورياً من أجل ضمان إستدامة التدريب الممتاز. ومن بين المعايير الأساسية لمراقبة الجودة هناك معيار في برنامجنا الجديدة يركز على العامل البشري. ولهذا الغاية، تقدم أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إجتماعات تلخيصية من أجل تعزيز جميع المهارات الأساسية المطلوبة من لتقديم تدريب معين ولضمان إنسجام التدريب المقدم من معاهد التدريب المعتمدة مع معايير أكاديمية الإتحاد.

إجتماع معاهد التدريب المعتمدة من أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق تنشئ شبكة تدريب عالمية!

سينعقد الإجتماع الثالث لمعاهد التدريب المعتمدة من أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في جنيف بين 29 و30 من يناير/ كانون الثاني 2009. ويتمحور هذا الإجتماع حول موضوع "مشاطرة المعارف". والهدف منه هو تأمين فرصة لمد شبكات ومشاطرة الخبرات والدرايات والممارسات الفضلى من خلال العروض والأنشطة التفاعلية والجلسات الجماعية.

اللجنة الإستشارية الخاصة بأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

تخلى أنشطة أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالإعتراف الدولي والدعم الممنوح لها من لجنتها الإستشارية الرفيعة المستوى. وتتألف اللجنة الإستشارية من ممثلين عن البنك الدولي ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ومنتدى النقل الدولي والمفوضية الأوروبية والإتحاد الأوروبي لعمال النقل ومؤسسة التدريب الأوروبية. كما تتلقى الأكاديمية الدعم من منظمة العمل الدولية والبرلمان الأوروبي.

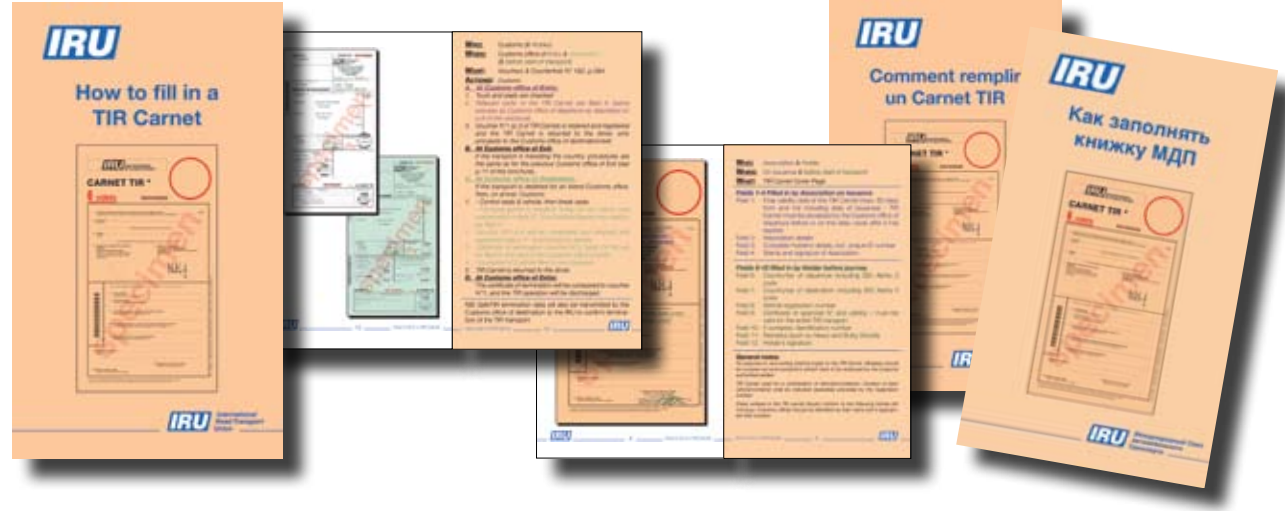
أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق على الإنترنت

تستخدم جميع برامج أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق خدمة "الأكاديمية على الإنترنت" التي تقدم لكل خريج موقعاً إلكترونياً خاصاً لزيادة تقدم المهنة وفرص العمل. كما تزود جميع المعاهد المعتمدة من الأكاديمية بموقع خاص وأمن يساهم في التخفيف من الأعباء الإدارية عن المعاهد من خلال تقديم خدمات مفيدة على غرار إدارة حصصها الدراسية والترويج لها على الإنترنت وطباعة شهادات الأكاديمية الخاضعة للحماية وخدمات أخرى كثيرة.



الأعضاء في المجلس الاستشاري لأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

تدريب منظمة النقل عبر الطرق الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



التدريب الداخلي

يزوّد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق موظفيه بالوسائل اللازمة لتلبية المتطلبات الجديدة ومعايير تكنولوجيا المعلومات وللنجاح في تغيير بيئات العمل عبر تزويدهم بالمعلومات والمعارف الضرورية من أجل تعلّم المهارات والسلوك المطلوبين من أجل أداء عملهم المهني بفعالية وكفاءة.

الموقع الإلكتروني للإتحاد ليضم مواد محددة حول منظومة النقل عبر الطرق يمكن أن تستخدمها جمعيات منظومة النقل عبر الطرق الدولي أو أعضاء الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في التدريب والفعاليات.

فضلاً عن ذلك، يعمل تدريب مع جمعيات المنظومة من أجل تحسين "الدراية" باستمرار لاسيما عبر إصدار المنشور الإعلاني "كيفية تعبئة مستند منظومة النقل عبر الطرق" الذي تمت ترجمته بنجاح إلى لغات عدة.

تدريب منظمة النقل عبر الطرق

من أجل تسهيل الإدارة الصحيحة والعمل السليم لمنظومة النقل عبر الطرق، يؤمن الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إطار تدريب وفحوى ذا صلة كي يتمكن الأطراف المعنيون بمنظومة النقل عبر الطرق الدولي من العمل بالطريقة الأكثر فعالية.

ومن أجل مساعدة الجمعيات الأعضاء في منظومة النقل عبر الطرق الدولي التابعة للإتحاد في تحقيق هذا الهدف، يقدم تدريب شريحة واسعة من المنتجات تتضمن التدريب في قاعات الدراسة

والتعلم عن بعد وأفلام تدريب ومنشورات.

وبالعمل مع شركاء على غرار منظمة الجمارك العالمية، ينوي الإتحاد أيضاً تقديم مجموعة جديدة من مقررات التدريب عن بعد على منظومة النقل عبر الطرق الدولي يكون بالإمكان تعديلها بحسب الأدوار المختلفة للأطراف المختلفين العاملين بمنظومة النقل عبر الطرق الدولي.

ومن أجل ضمان توفر المعلومات المتصلة بمنظومة النقل عبر الطرق الدولي بشكل أسهل، تم توسيع



بعد مشروع مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق تطبيقاً عملياً للمهام والمبادئ التي تناهى بها حكومات المنطقة الأوروبية في المحافل الدولية، فالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق قد عزز النقل عبر الطرق في المنطقة من خلال تطوير روابط النقل الأوروبية الآسيوية لأكثر من عشرة أعوام وذلك بالشراكة مع الجمعيات الوطنية والسلطات الحكومية والمنظمات الإقليمية والدولية على غرار لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ. لكن مشروع مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة استلزم تطبيق إتفاقيات وإتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بالتسهيل بما فيها إتفاقية منظومة النقل عبر الطرق الدولي من أجل تسهيل العبور على الحدود وتحقيق تناغم الإجراءات الجمركية.

A white semi-truck with a blue and orange striped logo on the cab and a large blue box trailer. The trailer has the IRU logo and 'NELTI 2008' text. The truck is parked in front of a white building with arched windows.



مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



من الشمال إلى اليمين: مارتن مارمي، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، كوردريكون كانوف، نائب رئيس وزراء جمهورية أوزبكستان، عبد الرحمان عبدوفا ليفيف، رئيس الوكالة الأوزبكية للنقل عبر الطرق والنهري، وجانوس لاكمي، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

لقاء بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ونائب رئيس وزراء أوزبكستان

جرى لقاء بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ونائب رئيس وزراء جمهورية أوزبكستان، السيد نوديركون كانوف، ورئيس الوكالة الأوزبكية للنقل عبر الطرق والنهري، السيد عبد الرحمان عبدوفا ليفيف، من أجل مناقشة القضايا المتعلقة بالنقل والمهمة بالنسبة إلى أوزبكستان بما في ذلك روابط النقل الأوروبية الآسيوية.

وقد شدد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق على قدرة النقل عبر الطرق على إرساء الإزدهار والسلام في أوزبكستان وعلى إمتداد طريق الحرير من دون إنفاق أي أموال على البنية التحتية، ولكن يجب على الحكومات كي لا تظل حبيسة اليابسة وكي تكسب النفاذ إلى الأسواق العالمية أن تعتمد إلى تسهيل النقل عبر الطرق من خلال تطبيق صكوك الأمم المتحدة المتعددة الأطراف الخاصة بالتسهيل من أجل السماح للنقل عبر الطرق بإحداث التقدم.

وقد وقع الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مذكرة تفاهم مع حكومة أوزبكستان من أجل زيادة التعاون في إطار مشروع مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

عرض مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في الصين

في حزيران/ يونيو من العام 2008، إلتقت وفود من الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وغرفة التجارة الأميركية مع ممثلين عن شركات النقل والخدمات اللوجستية الأميركية والأوروبية والصينية في بكين وشنغهاي. وقد دعم مجتمع الأعمال بقوة مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

عرض مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في أشغبات في تركمنستان

في إطار المؤتمر الإقليمي الثاني لمنتدى منظمة الأمن والتعاون في أوروبا حول الإقتصاد والبيئة، تم إستعراض مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بإعتبارها شديدة الأهمية بالنسبة إلى البلدان الداخلية في منطقة آسيا الوسطى بما أنه لا مانع أمام أي دولة داخلية من المشاركة في النقل عبر الطرق.

ترحيب في مدينة مينسك بمبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

في تشرين الأول/ أكتوبر من العام 2008، وصلت إحدى شاحنات شركة أترم اوجستيك الروسية التي كانت قد سافرت على إمتداد الخط الشمالي من أوزبكستان مروراً بكازاخستان وروسيا وصولاً إلى روسيا البيضاء إلى العاصمة مينسك حيث لقيت ترحيباً من المشاركين في مؤتمر النقل الثاني في روسيا البيضاء.



من الشمال إلى اليمين: نورلان سليمانوف، وزير النقل والمواصلات، مارتن مارمي، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، إيغور شويديفوف، رئيس الوزراء، إيغور رونوف، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، ونورلان أكماتوف، رئيس لجنة الضرائب الحكومية.

لقاء بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ورئيس وزراء كيرغيزستان

بعد سلسلة من اللقاءات الناجحة مع وزراء الخارجية والإقتصاد والتجارة والنقل والمواصلات في كيرغيزستان ومع رئيس لجنة الضرائب الحكومية، إلتقى وفد من الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع رئيس الوزراء في كيرغيزستان، السيد إيغور شويديفوف، وقد أكد رئيس الوزراء دعمه للاتفاقيات المبرمة في خلال يومين من المناقشات المثمرة حول إعادة تنشيط طريق الحرير عبر النقل عبر الطرق وهو قدم دعم حكومته الكامل لمبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ولتطبيق اتفاقيات واتفاقيات الأمم المتحدة الخاصة بتسهيل النقل عبر الطرق في كيرغيزستان.

مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

طاولة مستديرة حول مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في باكو

عقد إجتماع طاولة مستديرة حول مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في باكو في أذربيجان بحضور ممثلين عن وزارة النقل الأذربيجانية وعن منظمة جورجيا وأكرانيا وأذربيجان ومولدوفا للديمقراطية والتنمية الاقتصادية المعروفة بمنظمة "غوام" وممر النقل الأوروبي القوقازي الآسيوي فضلاً عن جمعيات أعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من أذربيجان وجورجيا وأزبكستان. وقد تم إنشاء مجموعة خبراء برعاية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من أجل إعداد توصيات الحكومات المنطقة حول تسهيل نقل السلع عبر الطرق على إمتداد الخط الأوسط لمبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.



عرض مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في ترابزون

بمناسبة عقد قمة رجال أعمال طريق الحرير في ترابزون الأولى، عرض الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق تقرير عمل حول عمليات التسليم التي تمت في إطار مشروع مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق. وقد مثل وصول شاحنة تابعة لشركة كارادينيز التركية المشاركة في مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة إلى مدينة ترابزون دليلاً ملموساً على النجاح المستمر لمشروع المبادرة.



عرض مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أمام الطاولة المستديرة لصناعيين روسيا والإتحاد الأوروبي

ألقى السيد دميتري مدفيدوف، رئيس روسيا الاتحادية، كلمة أمام رجال أعمال من روسيا والإتحاد الأوروبي تناول فيها رؤيته حول العلاقات التجارية المستقبلية. وقد تم اختيار مشروع مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة كواحد من بين ستة مشاريع ناشئة وأعدة وهو لقي إهتماماً واسعاً.



وقد حضر دميتري مدفيدوف، رئيس روسيا الاتحادية الملخص حول مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

وزارة الخارجية الروسية تدعم مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

جرى لقاء بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والنائب الأول لوزير خارجية روسيا الاتحادية، السيد أندري دينيسوف ونائب رئيس غرفة التجارة الأميركية، السيد غاري ليتمان. وقد أعرب السيد دينيسوف عن دعمه لمشروع مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق باعتبارها خطوة عملية نحو استخدام أفضل لقدرة الترانزيت التي تملكها روسيا الاتحادية في حين شدد السيد ليتمان على الضرورة الملحة لإيجاد خطوط بديلة لتصدير السلع من جنوب شرق آسيا إلى أوروبا والولايات المتحدة.



من الشمال إلى اليمين: إيغور رونوف، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، أندري دينيسوف، النائب الأول لوزير الخارجية الروسي، وغاري ليتمان، نائب رئيس غرفة التجارة الأميركية.

الإستراتيجية الثلاثية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: الابتكار

مفهوم الترابط: زيادة فعالية النقل والطاقة فضلاً عن النقل المدمج



كلمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أمام الجهات المشغلة لقطاع النقل في البرازيل

شدد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أمام الجهات المشغلة لقطاع النقل والمشاركين في "مؤتمر فولفو لسلامة السير في العام 2008" المنعقد في ساو باولو على أنه لا بد لجميع الشركاء من بذل جهود مضمّنة من أجل زيادة وعي الحكومات والرأي العام حول التقدم الموهول الذي أحرزته قطاع النقل عبر الطرق في تخفيض حوادث الطرق التي تضم آليات تجارية فضلاً عن الحد بشكل كبير من انبعاثات الغاز والضجة. كما ركّز الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق على ضرورة إدراك الجميع وإقرار الحكومات في النهاية بأن النقل عبر الطرق قد صار أداة إنتاج حيوية ومحرك السلام والإزدهار في كل مكان.

ولن يساهم مفهوم الترابط في تحسين النقل بدلاً من زيادته فحسب بل سيضمن أيضاً زيادة التحول نحو حلول النقل المتداخلة في وسائلها براً وسككاً حديدية.

وعبر زيادة قدرة النقل المدمج على الإستقطاب. يصير قسم النقل عبر الطرق أكثر فعالية ما يؤدي بالتالي إلى التخفيض من كلفة النقل الإجمالية للنقل المدمج. لكن تحقيق التناغم والمعايير في وحدات النقل ومعدات التحميل والمحطات هو أمر أساسي من أجل ضمان التطبيق الناجح والإستخدام الأفضل لمفهوم الإرتباط كسبيل لتعزيز القدرة التشغيلية المتعددة الوسائل لوحدة النقل وضمان تناغم الوسائل الداخلية والدولية للآليات.

حول "آثار أقلمة قواعد وأبعاد الآليات الأطول والأثقل كما ينص عليها التوجيه رقم 96/53/م" وقد خلصت النتائج الأولية إلى أن إستخدام آليات أطول وأثقل مفيد إجمالاً للمجتمع الأوروبي لكونه سيزيد من فعالية وسلامة النقل عبر الطرق ومن إحترامه للبيئة فضلاً عن تخفيض أكاليف النقل وتحقيق إدخار سنوي من ثاني أكسيد الكربون يبلغ على الأقل 5 مليون طن.

ومناسبة المعرض العالمي الثاني والستين للآليات التجارية في هانوفر. خلص إجتماع دولي حول "فعالية النقل عبر الطرق" إلى أن إستخدام مفهوم الترابط بالإضافة إلى إستراتيجيات لوجستية مبتكرة يمثل الحل الأنسب من أجل إستيعاب النمو المستمر للنقل والشحن وتعزيز تكامل وسائل النقل.

لا تدعم أنظمة النقل الفعالة النمو الإقتصادي فحسب بل هي أيضاً من المتغيرات الأكثر أهمية اللازمة للنجاح في مواجهة التحديات البيئية بما في ذلك الآثار الصحية والانبعاثات والإحتباس الحراري فضلاً عن الإزدحام وسلامة السير.

ومن شأن مفهوم الترابط الذي يقضي بربط القاطرات والمقطورات من أجل تحقيق سعة أكبر لكل آلية أو لأقلمة شكل القاطرات والمقطورات مع إختلاف البنى التحتية والتركيبات وظروف العمل محلياً أن يزيد من فعالية الوقود والأداء البيئي للنقل عبر الطرق مع تعزيز الوسائل المساعدة ككل.

وفي تموز/ يوليو 2008، قدم جَمع المستشارين بقيادة شركة لويفن الألمانية للنقل والتنقل مسودة التقرير الذي طلبته المفوضية الأوروبية

الإستراتيجية الثلاثية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: الحوافز

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بمنح جائزة "أفضل جهة مشغلة لقطاع النقل في رابطة الدول المستقلة للعام 2008"

تنافست ست وثلاثون شركة من بلدان رابطة الدول المستقلة الثمانية حول جائزة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق للعام 2008 الخاصة بـ "أفضل جهة مشغلة لقطاع النقل في رابطة الدول المستقلة". وتتمتع هذه المسابقة يوماً بعد يوم بإعتراف جمعيات وشركات النقل عبر الطرق الدولية في رابطة الدول المستقلة. وتقوم الجمعيات بترشيح الفائزين في المسابقات الوطنية والإقليمية لكن المسابقة تبقى مفتوحة لجميع الشركات الراغبة في التنافس.

ويطلب للمسابقة أدلة على إحراز تقدم بيئي وإقتصادي ملحوظ فضلاً عن الإحتراف الذي حققه شركات النقل عبر الطرق في بلدان رابطة الدول المستقلة.

الفائزون هم:

شركة "كي آفتو" الأوكرانية (-10 آليات) لحماية البيئة والتدريب المهني.

شركة "سارالي ترانس" المولدوفية (-11 50 آلية) لحماية البيئة والتدريب المهني.

شركة "لوري" الروسية (50 آلية وما فوق) لإجازاتها الإقتصادية

تم تقديم شهادات خاصة إلى:

شركة "تيك ترانسلفست أن أن" الروسية

لمشاركتها في برامج لمساعدة الميائم والأطفال المشردين.

شركة بلينتيترانز في روسيا البيضاء

لبرامجها الإجتماعية بما في ذلك بناء المساكن من أجل تحسين

شركة "ديال ترانس" في كازاخستان

لتحديثها المستمر للتدريب المهني لموظفيها



الفائزون بجائزة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لأفضل جهة مشغلة لقطاع النقل في رابطة الدول المستقلة للعام 2008.



الفائزون بشهادات الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الخاصة للعام 2008.

الإستراتيجية الثلاثية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: الحوافز



شهادات الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الفخرية

في الجمعية العمومية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في تشرين الأول/ أكتوبر من العام 2008، منحت الرئاسة التنفيذية شهادات الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الفخرية إلى 1.560 سائق من سائقي الباصات والحافلات السياحية والشاحنات من 25 دولة وإلى 22 سائق سيارة أجرة.

ويتم منح هذه الشهادات إستناداً إلى ترشيحات تقوم بها الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى سائقي النقل عبر الطرق الأكثر إستحقاقاً الذين قادوا لما لا يقل عن مليون كم في خلال مسيرة مهنية لا تقل عن 20 سنة من دون التسبب بحادث. ولا شك في أن هكذا أداء يستحق الثناء ويقدم مثلاً للسائقين الشباب مع تحسّنه في الوقت عينه لصورة المهنة.

جائزتا كأس المدينة والتحدي الأوروبي للعام 2009 الخاصتان بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

في مطلع العام 2009، سيفتح الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق باب الترشيح لجائزتي كأس المدينة والتحدي الأوروبي.

تدعو "جائزة المدينة الداعمة للحافلات السياحية" الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والمعروفة بكأس المدينة إلى تقديم الثناء والمكافأة على صعيد عالمي للسلطات البلدية التي تطبق سياسات تدعم السياحة بالحافلات. فالمدن التي تستثمر في منشآت للحافلات السياحية ستحصد منافع إقتصادية أما تلك التي لا تفعل ذلك فستحد مدخولها من السياحة.



IRU City Trophy 2009

2009
IRU Eurochallenge
Award

أما الهدف من جائزة التحدي الأوروبي الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق فهو تعزيز إستخدام النقل العام العادي المدني والريفي بالباصات والحافلات من خلال مشاريع ابتكارية قليلة الكلفة.

وستمنح الجائزتان على يد لجنة حكيم دولية في تشرين الأول/ أكتوبر من العام 2009 بمناسبة معرض "باسورلد كور تريجك" أكبر معرض باصات وحافلات في أوروبا.



الإستراتيجية الثلاثية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: البنية التحتية

تحويل الأكاليف الخارجية إلى داخلية: الملوّث يدفع والمشكلة تبقى!



البروفيسور دابتر شميدشن من جامعة سارلاند ونيكولت فان در جافتن الأمانة العامة لجلس الشاخصين الأوروبيين يدعون إلى إستخدام مبدأ تجنب الكلفة الدنيا إستناداً إلى تحليل خفض الكلفة بدلاً من مبدأ إرغام الملوّث على الدفع.

1. يتطلب تحويل الأكاليف الخارجية إلى داخلية تحليل سليمة قليلة الكلفة كما هو منصوص في مبدأ تجنب الكلفة الدنيا
2. جب تطبيق تحويل الأكاليف الخارجية إلى داخلية وما ينجم عنه من تكاليف على جميع وسائل النقل وجميع المستخدمين في الوقت نفسه.
3. يجب تخصيص العائدات الناجمة عن فرض الضرائب على النقل عبر الطرق لهذا القطاع بدلاً من دمجها في ميزانية الدولة العامة وهدرها في وسائل النقل غير الفعالة. ومن المفترض أن تشكل العائدات حوافز لإعتماد تقنيات جديدة في النقل عبر الطرق وإستثمارات للبنية التحتية للطرق من أجل التخفيف بشكل كبير وفعال من الأكاليف الخارجية للنقل.
4. يجب تطبيق مبدأ تجنب الكلفة الدنيا (إستناداً إلى تحليل لتخفيض الكلفة) في جميع القضايا المتعلقة بتحويل الأكاليف الخارجية في النقل عبر الطرق إلى داخلية بدلاً من مبدأ إرغام الملوّث على الدفع القديم وغير السليم إقتصادياً نظراً إلى أنه لا يحل المشكلة.

الملوّث على الدفع هو عبارة عن مقارنة قديمة ومحدودة ومغالية في تبسيط الأمور لأنها تختزل الأسس الإقتصادية وهي لا تستخدم البتة في الحياة اليومية أو القرارات المتعلقة بالسياسات ما عدا من السياسيين الذين ينوون فرض عوامل خارجية على النقل عبر الطرق! أما في الأوساط الإقتصادية العلمية، فتظهر مواضع تقصير مبدأ إرغام الملوّث على الدفع بشكل فاضح. ولهذا السبب تم إستبدال هذا المبدأ في العديد من القطاعات الإقتصادية بـ"مبدأ تجنب الكلفة الدنيا" الذي نال بسببه الخبير الإقتصادي رونالد كواس جائزة نوبل.

يقضي المبدأ الأساسي لمبدأ تجنب الكلفة الدنيا بأن يقوم الطرف الذي بوسعه منع الضرر أو تخفيفه بالتحرك. وفي حين يلقي مبدأ إرغام الملوّث على الدفع تلقائياً بالمسؤولية كاملة وجميع الأكاليف الناجمة عن الضرر على قطاع النقل عبر الطرق، يدعو مبدأ تجنب الكلفة الدنيا إلى إجراء حسابات لمعرفة كيفية تحديد الأطراف التي تقع عليها مسؤولية إزالة الضرر بشكل فعال وبأقل كلفة على الإقتصاد ككل.

ومن أجل ضمان الفعالية في تحقيق التنمية المستدامة والنمو الإقتصادي والتنافس، يجب تطبيق الأسس التالية في أي تحويل للأكاليف الخارجية إلى داخلية:

وبالنسبة إلى عدد متزايد من الحكومات، يمثل تحويل الأكاليف الخارجية إلى داخلية إستناداً إلى المقاربة المحدودة والمبسطة المعروفة بـ"مبدأ إرغام الملوّث على الدفع" الحل لجميع المشاكل. لكن في الحقيقة، يعد هذا المبدأ تبريراً خاطئاً لفرض ضرائب إضافية على النقل عبر الطرق لأن ذلك لن يعالج بفعالية المشاكل البيئية.

ولا تدرك الحكومات بأن أي جزية تفرضها على النقل عبر الطرق هي جزية أكبر حتى على الإقتصاد ككل. وبالتعارض مع التطورات التشريعية ذات الصلة، تطالب مبادئ الحوكمة السليمة كافة بأن يخضع أي مقترح قانوني جديد قبل إتخاذ أي قرار لتقييم مناسب لآثاره.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن العديد من الخبراء الإقتصاديين المشهورين يقرون بأن مبدأ إرغام

لا يعد النقل عبر الطرق نظراً لخدماته المتكاملة مجرد وسيلة نقل بل هو أيضاً صار أداة إنتاج حيوية في الإقتصاد العالمي الحالي المتسم بالعولمة. فالنقل عبر الطرق الذي يوحد البشر ويحسن توزيع الثروات هو أيضاً محرك للتنمية الإجتماعية والإقتصادية.

فالنقل عبر الطرق على غرار الأنشطة الأخرى كافة له أثر (عوامل خارجية) على البيئة. وقطاع النقل عبر الطرق مستعد لتحمل مسؤوليته بشرط أن تساهم التدابير بفعالية في تخفيف أثره على البيئة. ومن هنا يجب على الحكومات ألا تفرض إلزامات أخرى وقيود أخرى أو ضرائب جديدة على النقل عبر الطرق تحت عنوان حماية البيئة. بل عليها في المقابل أن تمنح الأولوية لتحسين التنمية الإجتماعية والإقتصادية من خلال تسهيل وتعزيز النقل عبر الطرق.

الإستراتيجية الثلاثية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: البنية التحتية

Info

Es geht ans Eingemachte

Die weitgehende Internalisierung der externen Verkehrskosten ist das Thema des Jahres

Revisão da Directiva Europeia

Princípio do "poluidor-pagador"

reforçado pela Comissão Europeia

A Comissão Europeia propõe a revisão da Directiva Europeia que estabelece o princípio do "poluidor-pagador".

A Comissão Europeia propõe a revisão da Directiva Europeia que estabelece o princípio do "poluidor-pagador".

Politiek

ECHTE ZWITSERSE LES VOOR WEIFELLENDE EUROPESE POLITICI

Hoger gewicht wel effectief

Voor welke was de ingespannen internationalisering van de externe kosten tot een succesvolle discussie over een wetgeving, maar is het juist Europees beleid om dit te bereiken. De Europese Unie wil de kosten van milieuverval, verkeersveiligheid en files door te berekenen. De Europese Unie wil de kosten van milieuverval, verkeersveiligheid en files door te berekenen.

Le professeur Dieter Schmidchen.

IRU et ESC

contre la Commission

Le professeur Dieter Schmidchen, directeur de l'Institut de Recherche sur les Transports (IRT) de l'Université de Strasbourg, a déclaré que la Commission européenne ne pouvait pas imposer des taxes de pollution sans consulter les experts du secteur.

EN PERSPECTIVE - COÛTS EXTERNES

Pigou versus Coase

La récente proposition de révision de la directive "Euro-vignette" a relancé la discussion sur l'internalisation des coûts externes. Deux principes s'opposent diamétralement: le "principe du pollueur payant" (PPP) et le "principe de prévention des dommages au moindre coût pour la collectivité" (PDC).

The polluter pays, but the problem stays

Jens Hügel says the pollution issue has been treated as no more than an easy way of raising taxes from road users.

Two simple examples: 1. A truck has to drive a detour due to the lack of a direct highway link, which generates an additional environmental impact (noise, air pollution, etc.). Under the PPP the truck owner would be required to pay for the additional environmental and economic costs he produces. A more realistic approach would be to consider the impact of the truck on the environment as a whole, not just the impact of the truck itself.

Telegraph.co.uk

Truckers warn of EU roads 'stealth tax'

European Union plans for new environmental road tolls on top of soaring fuel and food prices are a "stealth tax" on trucks, shops and shoppers, the haulage industry has warned.

By Bruno Waterfield in Brussels
Last Updated: 8:59PM BST 07 Jul 2008

The European Commission will tomorrow propose new rules to charge operators of heavy good vehicles extra for the noise, congestion and air pollution from their lorries.

Under current EU rules trucks are only charged for wear and tear on roads but from 2012 onwards, the Commission wants to pass on to truckers some of the costs of the damage caused by their lorries.

Truckers warn of EU roads 'stealth tax'

European Union plans for new environmental road tolls on top of soaring fuel and food prices are a "stealth tax" on trucks, shops and shoppers, the haulage industry has warned.

By Bruno Waterfield in Brussels
Last Updated: 8:59PM BST 07 Jul 2008

The European Commission will tomorrow propose new rules to charge operators of heavy good vehicles extra for the noise, congestion and air pollution from their lorries.

Under current EU rules trucks are only charged for wear and tear on roads but from 2012 onwards, the Commission wants to pass on to truckers some of the costs of the damage caused by their lorries.

وختاماً. لن يؤدي تحويل الأكال الخارجية إلى داخلية من دون تحليل لتخفيض الكلفة أو مع الإستمرار في تطبيق مبدأ إرغام الملوث على الدفع إلا إلى نتيجة واحدة هي أن الملوث يدفع والمشكلة تبقى!

يجب على الحكومات التحرك الآن!

يدعو الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الحكومات إلى التوقف عن فرض جزيات على النقل عبر الطرق والإقتصادات ككل من خلال سحب المقترح الحالي غير المناسب والإستفزازي المتعلق بتحويل الأكال الخارجية إلى داخلية ومن خلال تخفيف إجمالي العبء الضريبي الشديد المفروض على الجهات المشغلة للنقل عبر الطرق.

التطورات الحالية في تشريعات الإتحاد الأوروبي حول تحويل الأكال الخارجية إلى داخلية:

- قدمت المفوضية الأوروبية رزمة مدارة البيئة في النقل في تموز/ يوليو من العام 2008 محددة بذلك إطار عمل الإستراتيجية المعتمدة في تحويل الأكال الخارجية في النقل إلى داخلية بما في ذلك مقترح لتعديل الرسم الأوروبي 1999/62.

- بدأ العمل في المجلس الأوروبي في تموز/يوليو وفي البرلمان الأوروبي في أيلول/ سبتمبر من العام 2008 على الرغم من أنه من غير المتوقع أن يعتمد البرلمان التقرير في قراءته الأولى قبل آذار/ مارس من العام 2009.

أولويات الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق: تسهيل النقل عبر الطرق



مصدر الصورة: جلوب تركر www.globetrucker.com 2008

إن فرض أي جزية على النقل عبر الطرق هو بمثابة فرض جزية أكبر حتى على الإقتصاد ككل.

فالنقل عبر الطرق هو وسيلة النقل الأكثر تنظيماً. وكي يتمكن النقل عبر الطرق من تقديم خدماته للمجتمع يجب تقديم التسهيلات له.

ترمي التسهيلات إلى إزالة الحواجز الإدارية والضريبية والمادية أمام النقل عبر الطرق وبالتالي أمام التنمية الإقتصادية من خلال زيادة التجارة والسياحة.

إن وجهة نظر الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق واضحة مفادها أن أي جزية على النقل عبر الطرق تؤدي إلى حد كبير إلى فرض جزية أكبر حتى على الإقتصاد ككل. وليس من المهم يمكن تحسين النقل عبر الطرق بدلاً من زيادته فحسب بل أيضاً من مصلحة المجتمع ألا يتم فرض جزية على وسيلة النقل عبر الطرق هذه التي تقود حالياً التقدم الإقتصادي في كل مكان في العالم. ومن هنا ضرورة التعريف بالدور الحيوي الذي يؤديه النقل عبر الطرق وضرورة دعمه من الهيئات السياسية الوطنية والدولية.

تسهيل النقل عبر الطرق



الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يدعو منظمة التجارة العالمية إلى ضمان حرية نقل السلع وتنقل الآليات عبر الطريقة وسائقيها!

قدم الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى مجموعة التفاوض حول تسهيل التجارة التابعة لمنظمة التجارة العالمية ملخصاً حول ضرورة ضمان توسيع نطاق الحق في التنقل بالنسبة إلى النقل عبر الطرق ليطلق السلع والآليات فضلاً عن السائقين الذين ينقلون هذه السلع من خلال إجراء التعديلات اللازمة على المادة الخامسة من الاتفاق العام حول التعريفات والتجارة بما في ذلك تعزيز مبدأ عدم التمييز. وقد تأكد التعاون الممتاز بين منظمة التجارة العالمية لتسهيل النقل عبر الطرق من خلال مشاركة نائب مدير عام منظمة التجارة العالمية فالنتاين روغوابيزا الذي ألقى كلمة أمام الجمعية العمومية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق المنعقدة في الخريف في جنيف.



كلمة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أمام مجموعة الخبراء التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا حول روابط النقل الأوروبية الآسيوية

أمام مجموعة الخبراء التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا حول روابط النقل الأوروبية الآسيوية، عرض الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أنشطتها المتعددة الرامية لبث النشاط في طريق الحرير. بما في ذلك مبادرة النقل الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وقافلة شاحنات الخط السريع الآسيوي التي سيقوم الإتحاد الدولي ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ بتنظيمها معاً في العام 2009.



الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يدعو لمنح السائقين تأشيرات دخول لمرات عدة

تساهم الصعوبات في الحصول على تأشيرات دخول للسائقين المحترفين بشكل كبير في فرض جزية على النقل عبر الطرق والإقتصاد ككل. ويسعى الإتحاد الدولي للنقل الدولي للحصول على تأشيرات لمرات عدة من خلال إجراءات سريعة ورخيصة وبسيطة. وفي الحقيقة، يجب تعزيز تسهيل إجراءات تأشيرات الدخول في الإتفاقات الإقليمية الثنائية والمتعددة الأطراف من خلال إبرام وتطبيق إتفاقات خاصة حول منح تأشيرات الدخول للسائقين المحترفين بطريقة صحيحة.

وقد زاد توسيع نطاق إتفاق شنغن ليشمل الأعضاء الجدد في الإتحاد الأوروبي من الصعوبات المتعلقة بالحصول على تأشيرات الدخول وإستخدامها. ويدعو الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى وضع اللمسات النهائية بسرعة على الإتفاقات المناسبة بين الإتحاد الأوروبي والبلدان الأخرى حول تسهيل منح تأشيرات الدخول للسائقين المحترفين. كما يدعو الحكومات الأخرى كحكومات منطقة مجلس التعاون الإقتصادي لدول البحر الأسود إلى توقيع المزيد من إتفاقات تسهيل منح تأشيرات الدخول ويحذر من تحول إجراءات التأشيرات إلى حواجز حمائية جديدة وتمييزية ضد الجهات المشغلة لقطاع النقل من غير دول الإتحاد الأوروبي.

قافلة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ولجنة الأمم المتحدة الإقتصادية والإجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ للعام 2009

قافلة الشاحنات الدولية 2009

أعلن الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ولجنة الأمم المتحدة الإقتصادية والإجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ عن إطلاق قافلة شاحنات الخط السريع الآسيوي في إسطنبول في أيار/ مايو من العام 2008. ومنذ ذلك الحين، شكلت المنظمات فريق عمل مشترك للمشروع وهما حافظان على تعاون منظم من أجل تعزيز هذا المشروع المهم والتخطيط لتنظيمه بالتعاون مع أعضاء الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والدول الأعضاء في لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية والإجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ

. وفي إطار شراكة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا لسلامة الطرق التي نظمتها لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية والإجتماعية لغرب آسيا والشراكة العالمية لسلامة الطرق في الدوحة، تم الإتفاق أيضاً على التعاون مع الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في تنظيم قافلة شاحنات الشرق الأوسط وشمال أفريقيا التي ستنتقل من أبو ظبي إلى إسطنبول في العام 2009. والجدير بالذكر أيضاً هو أن خلاصات هذا المشروع الجديد ستعرض في المؤتمر الوزاري حول سلامة الطرق في موسكو في تشرين الثاني/ نوفمبر من العام 2009.



يجب تخفيض أوقات الإنتظار على الحدود

انضموا إلى مرصد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الخاص بأوقات الإنتظار على الحدود على الموقع: www.iru.org



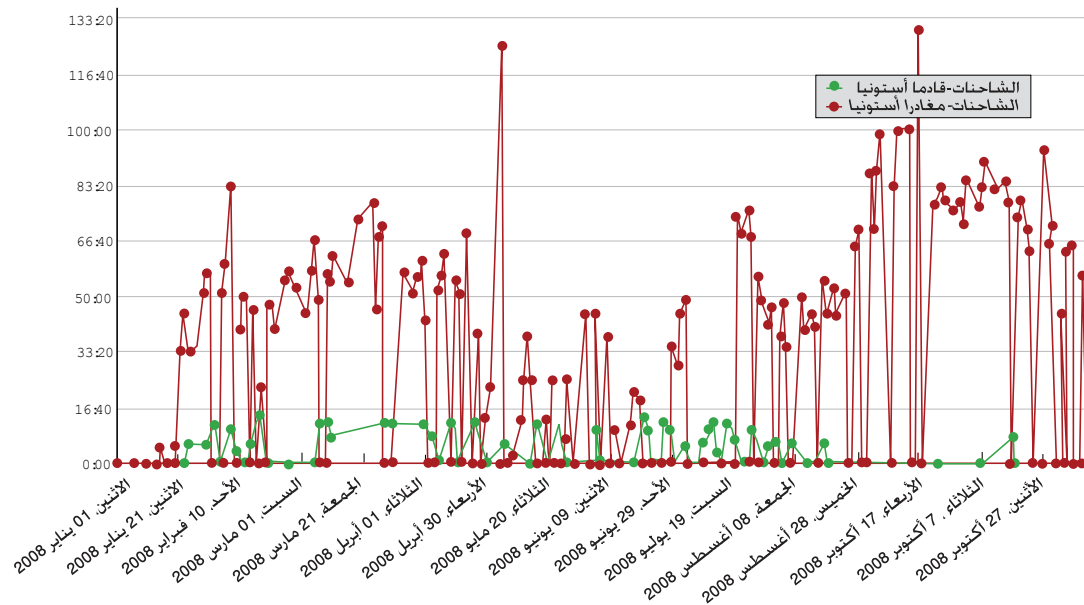
ويدعو الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى تخفيض أوقات الإنتظار من خلال طريقة قوية تهدف إلى تحسين الإجراءات (تطبيق المرفق الجديد رقم 8 لإتفاقية الأمم المتحدة للعام 1982 حول تحقيق التناغم في رقابة السلع على الحدود). وإلى تغيير عقلية جميع الأطراف المعنية (موظفو خدمات الرقابة الحدودية وزائهم) وإلى تعزيز البنية التحتية الحدودية بإعتبارها الملجأ الأخير والأكثر كلفة.

لا تزال أوقات الإنتظار على الحدود تشكل مصدر قلق كبير لجميع الجهات المشغلة للأساطيل عبر الطرق. ولا تنتج أوقات الإنتظار على الحدود من تزايد السير ولا من نقص في البنية التحتية بل تكاد تنتج بشكل حصري عن إجراءات حدودية غير مناسبة. ويمكن إعتبارها بمثابة دليل على مستوى التجارة والسياحة وتسهيل النقل عبر الطرق.

فكثيرة هي الحدود التي لا تزال تنخبط في البيروقراطية وليسست ممارسات الرقابة مستندة إلى إدارة المخاطر وتقنيات التفتيش الحديثة. كما تطلب مستندات عدة وتسمح كثرة المعاملات بإبتزاز السائقين مالياً مقابل خدمات غير مبررة. ومن هنا تمثل الحدود المزدحمة أماكن عالية المخاطر ومرتبعة لكافة أنواع الأنشطة غير القانونية وهي تكلف الإقتصاد مليارات الدولارات سنوياً.

أوقات الإنتظار الحدودية اليومية على مرصد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الخاص بأوقات الإنتظار على الحدود على الموقع: www.iru.org

الوقت (الساعة:الدقيقة) للشاحنات القادمة نرفا-أيفاجراد (الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق)



وتخلف أوقات الإنتظار على الحدود آثاراً إنسانية سلبية على السائقين وموظفي الرقابة الحدودية والسكان القاطنين في منطقة المعابر الحدودية المغلقة. لذا يجب أن يصبح تخفيض أوقات الإنتظار على الحدود أولوية للحكومات التي من المفترض أن تقدم معلومات بشكل يومي لتحديث الصفحة الإلكترونية لمرصد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الخاص بأوقات الإنتظار على الحدود التي يمكن توسيع نطاقها ليشمل أي معبر حدودي في العالم يخضع لأوقات إنتظار. وتؤمن هذه الأداة الإلكترونية معلومات حول صناع القرار وتسهيل العمل اليومي للسائقين وشركات تخطيط الطرق.



البروتوكول الإضافي للاتفاقية المتعلقة بعقود الشحن الدولي عبر الطرق للساح بإستخدام فاتورة تسليم إلكترونية

يستند هذا البروتوكول إلى عمل هيئة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق للشؤون القانونية التي شاركت بفعالية في صياغة نموذج جديد لفاتورة تسليم ستلبي بشكل أفضل إحتياجات الجهات المشغلة بما في ذلك السماح بإستخدام نسخة إلكترونية عن فاتورة التسليم.

وبعد ثمانية أعوام من المفاوضات، إعتد فريق عمل لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية لأوروبا الخاص بالنقل عبر الطرق نص البروتوكول الجديد. ويدعو الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الآن الحكومات إلى المسارعة إلى توقيع البروتوكول والمصادقة عليه لأنه سيسهل إستخدام فواتير التسليم الإلكترونية في إطار بسيط ومنسجم كبداية للنسخة المطبوعة في النقل عبر الطرق الدولي.

التجمع السابع لحامي شبكة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق للمعونة القانونية

تنظيمي بسيط وشفاف هو أمر ضروري من أجل تحقيق فهم أفضل وتطبيق أكثر فعالية للقواعد المطبقة على النقل عبر الطرق. ولتحقيق هذا الهدف، لا بد من إلاء الأولوية لتبسيط وتوضيح والأهم تحسين تنفيذ القواعد القائمة أصلاً بدلاً من إنشاء أخرى جديدة.

في التجمع السابع لحامي شبكة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق للمعونة القانونية الذي تم تنظيمه بشكل مشترك مع جمعية ASMAP العضو في الإتحاد في سانت بيترسبورغ في نيسان/ أبريل من العام 2008، خلص محامون متخصصون في قانون النقل إلى جانب ممثلين عن قطاع النقل عبر الطرق من 25 بلداً إلى أن التطبيق المتناغم لإطار



إيزابيلا بون جارسين، أفترى، فرنسا، تترأس التجمع، بمساعدة فرانسيسكو سانتشيز جامبورينو، أستيك، أسبانيا و أومبارتو دي برتو، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



من الشمال إلى اليمين: جوليان غوينكوف، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، يوندونسون جارغالسايكان، مسؤول مجلس الأمن القومي في منغوليا، مارتن مارمي، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، داغفا بامونك، فتنصل في البعثة المنغولية الدائمة إلى مكتب الأمم المتحدة في جنيف وبيرتر كراوز، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.



أومبارتو دي برتو، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، في كلمة أمام مؤتمر جمعية رعاية جميع الناقلين الهندية في نيودلهي، في الهند.



من الشمال إلى اليمين: مارتن مارمي، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، ليماي وانغ، الأمانة العام، جمعية النقل عبر الطرق الصينية، جمهورية الصين الشعبية، جو تشنزي، مدير عام قسم التعاون الدولي، وزارة الاتصالات الصينية، وجانوس لاكيني، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يعزز تسهيل النقل والتدريب في منغوليا

التقى وفد من الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع ممثلين عن مجلس الأمن القومي في منغوليا والبعثة المنغولية الدائمة إلى الأمم المتحدة من أجل مناقشة كيفية تطبيق إتفاقية النقل عبر الطرق الدولي في منغوليا بهدف تسهيل النقل عبر الطرق وتطويره أكثر في ذلك البلد. وقد شرح أمين عام الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، مارتن مارمي، قائلاً: "ليس من بلدان مغلقة بالنسبة إلى النقل عبر الطرق بشرط تطبيق تدابير التسهيل الملائمة. وهذا ينطبق أيضاً على منغوليا التي عليها أن تطور حركة السلع والأشخاص بالبر مع جيرانها من أجل حصد منافع العولمة".

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يعزز تسهيل النقل والأمن في الهند

في كلمة أمام المؤتمر الدولي لجمعية رعاية جميع الناقلين الهندية العضو في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في نيودلهي وأمام مؤتمر جامعة مومباي الدولي حول دراسة أنظمة النقل في مومباي، شجع نائب الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، أمبرتو ده برتو، السلطات الهندية وأعضاء إتحاد الصناعات الهندية على تطبيق صكوك الأمن والتسهيل العالمية المتعددة الأطراف، على غرار إتفاقية النقل عبر الطرق الدولي، من أجل إزالة العوائق التي تعرقل النقل عبر الطرق والتجارة مع شركائهم التجاريين الآسيويين الجنوبيين والعالميين على حد سواء.

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يعزز التعاون المتبادل مع الصين

جرى لقاء بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ووفد رفيع المستوى من جمهورية الصين الشعبية برئاسة جو تشنزي، مدير عام قسم التعاون الدولي في وزارة الاتصالات الصينية. وقد ركزت المناقشات على تطبيق صكوك الأمم المتحدة السبعة الرئيسية للتسهيل العالمي المتعدد الأطراف بما في ذلك إتفاقية النقل عبر الطرق الدولي.

تركز مجموعة الخبراء الخاصة بنقل السلع الخطرة التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بشكل أساسي على رصد التطورات الأمنية بما في ذلك تحليل المخاطر وأنشطة فرض المعايير وأقلمة المتطلبات الحالية وتعريفات النقل عبر الطرق للسلع الخطرة كي يتمكن جميع الأطراف المشاركين في النقل تحمل مسؤولياتهم بشكل أفضل.

في العام 2009، وبسبب توجيه المفوضية الأوروبية الجديد الخاص بالنقل الداخلي للسلع الخطرة، سيتابع الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بشكل دقيق عمل إجتماع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا حول علم إرسال البيانات (تطبيقات نظام تكنولوجيا المعلومات)، من أجل تعزيز الأحكام المتعلقة بنقل السلع الخطرة بالبر. ويجب أن يكون استخدام تطبيقات نظام تكنولوجيا المعلومات طوعياً كي يتمكن المسلم والناقل والمستلم من الحفاظ على حرية إختيار وسائل النقل التي يستخدمونها ويجب ألا يصبح أداة لفرض جزية على وسيلة نقل معينة دون الأخرى.

وستتابع مجموعة مجموعة الخبراء الخاصة بنقل السلع الخطرة التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالتعاون مع الجمعية الوطنية للنقل العام في البرتغال المعروفة بـ"ANTRAM"، العضو في الإتحاد ووفد الحكومة البرتغالية إلى لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا المشروع من أجل تحقيق تناغم شهادة النقل عبر الطرق للسلع الخطرة (الفصل 8.2) وستتابع تعريف إلتزامات السلامة الخاصة بالمفرغين.

كما ستضمّن مجموعة الخبراء الخاصة بنقل السلع الخطرة التابعة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق نشر كتيب النقل عبر الطرق للسلع الخطرة الجديد في أنشطة أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق كما ستوفر ترجمات خطية متعددة للتعليمات على موقع الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق على الموقع www.iru.org خلال العام 2009.



مصدر الصورة: جلوب تركزر www.globetrucker.com 2008



مؤتمر الذكرى الستين العالمي للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق "النقل عبر الطرق يقود السلام والإزدهار"



د. عبد الله غول
رئيس جمهورية تركيا

"ما برحنا نبني الخطوط السريعة، وآخر مثال على ذلك هو الخط السريع الدائري للبحر الأسود. وقد أشرفنا على إنجازه كاملاً في تركيا. وأنا أظن أنه سيكتمل أيضاً في مناطق أخرى حول البحر الأسود. وهكذا سيصل طريق الحرير يوماً ما إلى قلب آسيا كما كان في الماضي. وأن أعتقد أنه في خلال عشرة أعوام بل خمسة أعوام على الأرجح سنشهد إحياء تاماً لطريق الحرير."



ميكائيل غورباتشوف
رئيس الإتحاد السوفياتي السابق (1990-1991)

"كأفراد كمواطنين عابدين. جميعنا نستفيد من النقل عبر الطرق. من المهد إلى اللحد نحن جميعاً نحتاج ونستخدم خدمات يقدمها النقل عبر الطرق. فالمدن تنظف والحال تَعَباً بالسلع المسلّمة بفضل النقل عبر الطرق وعندما تفتح كلّ صباح يمكننا أن نستمتع بكل ما تقدمه لنا."



جانوس لاكني
رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

"يساهم هذا المؤتمر بمنح السلطات الحكومية وصناع السياسات ووسائل الإعلام والرأي العام عموماً صورة أوضح عن الدور الإستثنائي الذي لا يمكن الإستعاضة عنه والذي يؤديه النقل عبر الطرق في ربط الأشخاص والأعمال في جميع البلدان والمناطق بالأسواق العالمية كافة. ولا شك في أن العام 2008 هو عام ميز لأنه يشكل الذكرى الستين للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق."



إستقطب المؤتمر العالمي للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أكثر من 1900 مشارك من قرابة 70 بلداً بما في ذلك رئيس تركيا. د. عبد الله غول ورئيس الإتحاد السوفياتي السابق (1990-1991)، ميكائيل س. غورباتشوف، فضلاً عن زهاء 30 وزير نقل تناولوا موضوع "إعادة إحياء طريق الحرير" في قرارهم المعتمد إبان المؤتمر الوزاري.

الفائز بجائزة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الفخرية الكبرى- بارتل غرين



جانوس لاكمي، رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر
الطرق

"في مجتمعنا المعاصر، ما زال أشخاص عاديون يجدون
أنفسهم في أوضاع غير عادية ويقومون بأعمال
بطولية. وبفضل تدخل السيد غرين المحترف والشجاع
تم إنقاذ أولاد كانوا على متن باص تدهور".

بارتل غرين، الفائز بجائزة الإتحاد الدولي للنقل عبر
الطرق الفخرية الكبرى للعام 2008

"لا أظنني قمت بعمل إستثنائي. لكنني سعيد أنني
حلت دون حدوث الأسوأ لأولئك الأطفال الذين كانوا
على متن الباص المتدهور".

مؤتمر الذكرى الستين العالمي للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



إعلان المؤتمر

"النقل عبر الطرق يسبب السلام والإزدهار"

تم إيماده بالإجماع من الجمعية العمومية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ومن الألف وتسعمائة مشارك القادمين من 70 بلداً في إسطنبول، في تركيا، في 16 أيار/ مايو من العام 2008 (مقتطف)

4. ربط الأعمال ببعضها البعض في كافة الأسواق العالمية

- الحكومات

تعزيز النقل عبر الطرق من خلال تطبيق صكوك التسهيل المتعددة الأطراف المطلوبة من أجل السماح بترابط جميع الأعمال في كافة الأسواق العالمية بما أن جميع البلدان مفتوحة أمام النقل عبر الطرق.

- قطاع النقل عبر الطرق

تعزيز مبادرة النقل الأوروبية الآسيوية الجديدة بدعم من الحكومات فضلاً عن ممرات النقل المستقبلية الكبرى.

ومع هذا الإعلان يتعهد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع أعضائه بالعمل معاً في شراكة عامة وخاصة من أجل إرساء السلام والإزدهار في جميع أرجاء العالم.



الإقرار بأن تزايد الطلب على النقل هو نتيجة للنمو الإقتصادي والتقدم الاجتماعي وأن النقل عبر الطرق يغطي أصلاً الأكلاف التي يسببها للبنية التحتية والبيئة.

وضع سياسة طاقة في كل بلد بالإستناد إلى تنوع إستخدام النفط.

تعزيز سلامة الطرق من خلال إستهداف الأسباب المحددة علمياً للحوادث والمتضمنة آليات تجارية.

إعتماد تنظيمات إجتماعية لتلبية إحتياجات السائقين والشركات فضلاً عن الطلب المتزايد للمجتمع على التنقل.

- قطاع النقل عبر الطرق

تحسين الأرقام القياسية للسلامة من خلال إحترام متطلبات السلامة وتوفير تدريب مناسب للسائقين.

تخفيض إستهلاك النقل عبر الطرق للطاقة ولآثاره على البيئة من خلال تدابير مبتكرة وممارسات القطاع الفضلى.

تعزيز التعاون بين وسائل النقل المشتركة من خلال الحدود الحديثة.

إنشاء بيئة مؤاتية وصورة حسنة وأوضاع إجتماعية جيدة لإستقطاب الشباب إلى المهنة.

متعددة الأطراف وطويلة الأمد ولمرات عدة للسائقين.

ضمان التنافس العادل من خلال أقلمة فرض الضرائب كي يغطي البنية التحتية للطرق ومن خلال تعزيز وحقيق تناغم قواعد النفاذ إلى المهنة والسوق.

زيادة أمن النقل عبر الطرق الدولي والتجارة من خلال إستخدام إتفاقية الأمم المتحدة للنقل عبر الطرق الدولي بهدف تطبيق جميع متطلبات إطار عمل منظمة الجمارك العالمية للسلامة.

- قطاع النقل عبر الطرق

ضمان خدمات عالية الجودة من خلال التدريب الذي تقدمه شبكة معاهد أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

الإلتزام بتطبيق الأمن والسلامة وتسهيل القوانين والقواعد فضلاً عن الإرشادات الخاصة بالقطاع.

3. إحداث التنمية البيئية والإقتصادية والإجتماعية المستدامة

- الحكومات

تأمين حوافز تجارية حقيقية من أجل تسريع دخول تقنيات النقل المبتكرة وممارسات القطاع الفضلى.

يجب على الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق العمل مع أعضائه والجهات المشغلة للنقل عبر الطرق في شراكة عامة وخاصة حقيقية مع الحكومات من أجل إرساء السلام والإزدهار من خلال:

1. الإعتراف بدور النقل عبر الطرق الذي لا يمكن الإستعاضة عنه

- الحكومات

الإقرار بأن أي مجتمع أو إقتصاد حديث يتطلب نقلاً فعالاً متكاملاً

- قطاع النقل عبر الطرق

تزويد الإقتصادات والمجتمع ككل بخدماته الفعالة والمحترفة والعالية الجودة والمنتكاملة والفريدة من نوعها.

2. تسهيل النقل عبر الطرق

- الحكومات

الإقرار بأن النقل عبر الطرق هو وسيلة النقل الأكثر تنظيمياً في حين يجب تسهيلها وتعزيزها لإرساء السلام والإزدهار.

تطبيق إتفاقيات الأمم المتحدة وإتفاقيات منظمة التجارة العالمية من أجل تسهيل التجارة العابرة للحدود والتنقل الحر للأشخاص والسلع والآليات عبر الطرق وسائقيها. وإصدار تأشيرات دخول



مؤتمر الذكرى الستين للعالمى للإتحاد الدولى للنقل عبر الطرق

كوفى أ. أنان، الأمين العام السابق
للأمم المتحدة

"حيثما تقودني أسفاري في العالم،
أرى الدور الذى لا إستغناء عنه والذي
يؤديه النقل عبر الطرق للأشخاص
والسلع. فالخافلات السياحية
والباصات وسيارات الأجرة والشاحنات
الكبيرة منها والصغيرة تساهم في
التنقل البشرى والنشاط الإقتصادى
في البلدان المتطورة والنامية على حد
سواء. ولا شك في أن البلدان والمجتمعات
التي لا تملك شبكات طرق مناسبة
أو أنظمة نقل بري هي عاجزة عن النمو
إقتصادياً أو إستقطاب الإستثمار
المنتج. وأنا أشاطر المؤتمر العالمى الواحد
والثلاثين للإتحاد الدولى للنقل عبر
الطرق شعاره القائل بأن النقل عبر
الطرق يرسى السلام والإزدهار".



بينالى يلديريم، وزير الإتصالات، تركيا

"اليوم، تخلف متطلبات تأشيرات
الدخول وأوقات الإنتظار الحدودية
والمعاملات الرسمية وكافة أشكال
العوائق المطبقة على الحركة الحرة
للسلع والأشخاص والخدمات آثاراً
عكسية ليس على قطاع النقل
فحسب بل أيضاً على التفاعل
الإجتماعى والثقافى. ومن هنا،
سيساهم إلغاء الحواجز أمام النقل
عبر الطرق الذى يؤدي دوراً بالغ الأهمية
في التنمية الإقتصادية والرفاه في
تحفيز السلام العالمى وتحسين الإزدهار
الإجتماعى".



الإعلان المشترك للمؤتمر الوزاري في إسطنبول حول إعادة إحياء طريق الحرير

تم إيماده في إسطنبول، جمهورية تركيا، 16 أيار/ مايو 2008
(مقتطف)

إن الوزراء:

- إذ يأخذون بعين الاعتبار الحاجة إلى مواجهة تحديات العولمة بنتائج إيجابية حول علاقات التجارة والسياحة والنقل في العالم،
- وإذ يشددون على ضرورة تحقيق تعاون إقتصادي وإجتماعي وثيق بين مناطق العالم المختلفة،
- وإقتناعاً منهم بأهمية الخطوط التجارية المترابطة للتفاعل بين المناطق،
- وإذ يلحظون النمو السريع للإقتصادات الآسيوية في العالم في خلال السنوات القليلة المنصرمة ما يستدعي إنشاء وتشغيل روابط النقل العابرة للقارات بفعالية،
- وإذ يؤكدون على أن تزايد التجارة بين أوروبا وآسيا بحث على تطوير ممرات النقل عبر الطرق من أجل تسهيل تدفق التجارة،
- وإذ يأخذون بعين الاعتبار وجود الكثير من البلدان الآسيوية الداخلية التي لم تندمج إقتصاداتها بعد في الإقتصاد العالمي،
- وإذ يشددون على ضرورة تحسين خطوط النقل الأوروبية الآسيوية على محوري البناء وعبور الحدود القومية وإنهاء الروابط الناقصة التي تتمتع بأهمية قارية،
- وإذ يقرون بأن النقل عبر الطرق يمثل وسيلة

فعالة للغاية ومرنة لربط البلدان والمناطق المجاورة لبعضها البعض،

- وإذ يدركون الحاجة إلى التعاون الإقليمي والدولي من أجل إنشاء خط سير غير منقطع،

- وإذ يؤكدون على أن تزايد الطلب على النقل عبر الطرق بين آسيا وأوروبا يستدعي إستخدام ممرات نقل تنافسية ومريحة وفعالة على غرار طريق الحرير القديم،

- وإذ يقرون بأهمية تسهيل النفاذ إلى الأسواق من خلال الإشارة إلى ضرورة إستكمال جولة الدوحة التابعة لمنظمة التجارة العالمية، ووقعها الحسن على تسهيل النقل عبر الطرق الدولي،

- وإذ يدعمون القيام بأنشطة ومبادرات من عدد من منصات تنمية روابط النقل الأوروبية الآسيوية،

- وإذ يقرون بمشاركة الوكالات الحكومية والجمعيات المهنية والمنظمات الدولية في تسهيل عمليات النقل عبر الطرق الدولي،

قرررو تعزيز العمل المشترك من أجل:

- تنسيق سياسات النقل الوطنية والإقليمية بغية تطوير بنية تحتية عالية الجودة والحفاظ عليها على إمتداد خطوط النقل الداخلية الأوروبية الآسيوية،

- التعاون بشكل وثيق من أجل إعداد مشاريع بني تحتية مشتركة والقيام بأعمال مشتركة بغية إزالة جميع الحواجز في نقل السلع عبر الطرق الدولي،

- مشاطرة الممارسات الفضلى في ما يتعلق بتطوير البنية التحتية والخارجية،

- متابعة العمل على إنشاء وتنفيذ مشاريع مشتركة مهمة لتطوير ممرات النقل في الإقتصادات الداخلية المغلقة،

- إدخال تحسينات تكنولوجية في تطوير ممرات النقل مع السماح بمقاربة متعددة الوسائل متكاملة،

- صب جهود تسهيل التجارة على الممرات البالغة الأهمية بالنسبة إلى تقدم التجارة،

- الإنضمام إلى إتفاقيات الأمم المتحدة حول النقل عبر الطرق الدولي وتطبيقها وتعزيزها،

- تطبيق قواعد منظمة التجارة العالمية المتعلقة بحرية التنقل وتبسيط المستندات وتقليل الأكلاف والضرائب،

- توقيع إتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف حول تسهيل النفاذ إلى أسواق النقل الدولية وفقاً لمبادئ الإتفاقيات الدولية الموجودة أصلاً،

- تحسين ظروف عبور الحدود بما أن أوقات الإنتظار

الطويلة على الحدود تمثل خسائر كبرى للإقتصاد وخلق أمني بالنسبة إلى عمليات النقل،

- إنشاء حوافز إقتصادية لتطبيق حلول تعطي الأفضلية للتنمية وتطبيق الإبتكارات اللوجستية والتقنية المستدامة في قطاع النقل عبر الطرق،

- تطوير النقل المدمج بما في ذلك توسيع محطات الشحن العابرة للحدود،

- بناء روابط الطرق المفقودة في شبكات بالغة الأهمية،

- تعزيز وتشجيع التعاون والحوار مع قطاع النقل،

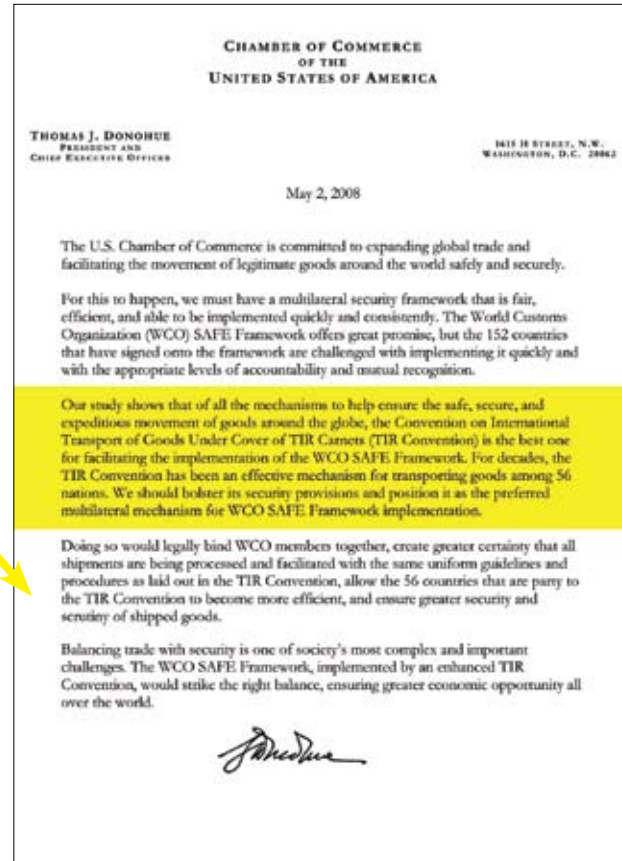
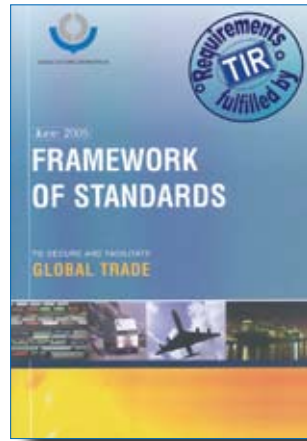
- تطوير ودعم مقاربات جديدة لتحسين وتعزيز صورة النقل عبر الطرق،

وقد دعوا:

- جميع الأطراف المهتمة إلى المشاركة في حوار فعال ومستمر على شكل شراكة خاصة عامة لتحقيق التقدم نحو الأهداف المحددة في الإعلان،

عُقد المؤتمر الوزاري في إطار عمل المؤتمر العالمي للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في إسطنبول بين 15 و16 أيار/ مايو 2008.

تعد منظومة النقل عبر الطرق الدولي أفضل أداة لتطبيق إطار عمل منظمة الجمارك العالمية للسلامة بما في ذلك النظام التأسيسي لمنظمة المشغلين الإقتصاديين المرخصين ولتسهيل التجارة والنقل عبر الطرق



مفاوضات ثنائية مع كل من شركائها التجاريين.

وقد نشرت غرفة التجارة الأميركية في أيار/ مايو من العام 2008 تخلص بوضوح إلى أن إتفاقية النقل عبر الطرق الدولي هي الأداة الفضلى لتطبيق إطار عمل منظمة الجمارك العالمية للسلامة بما في ذلك النظام التأسيسي للمشغلين الإقتصاديين المرخصين.

ومنذ ذلك الحين. بدأت هيئات الأمم المتحدة وإتفاقية النقل عبر الطرق الدولي بالتفكير في إجراء بعض التعديلات لجعل إتفاقية النقل عبر الطرق الدولي منسجمة بالكامل مع إطار عمل منظمة الجمارك العالمية لمعايير السلامة.

وسيستمر الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالعمل في شراكة مع أعضائه والحكومات ومنظمة الجمارك العالمية ولجنة الأمم المتحدة الإقتصادية لأوروبا. من خلال منظومة النقل عبر الطرق الدولي. ليس بواسطة صك لتسهيل التجارة بل أيضاً بواسطة أداة متعددة الأطراف فريدة لتطبيق متطلبات إطار عمل منظمة الجمارك العالمية للسلامة الجديدة.



تعتبر منظومة النقل عبر الطرق الدولي الأداة المتعددة الأطراف الوحيدة المتوفرة اليوم والقادرة على تسهيل التجارة الدولية والنقل مع تحسين الأمن العالمي. وقد صادقت عليها 68 دولة موقعة وهي الآن تعمل في 56 بلداً وسوف يستمر نطاقها الجغرافي بالتوسع نحو المستقبل.

فعقب نشر إطار عمل منظمة الجمارك العالمية لمعايير السلامة. بدأت البلدان بتكييف تشريعاتها الوطنية بغية تطبيق متطلبات السلامة الجديدة هذه.

لكن ليس في إطار عمل منظمة الجمارك العالمية للسلامة أي أحكام ترمي إلى ضمان الإعتراف المتبادل بالرقابات الوطنية أو بالنظام التأسيسي لمنظمة المشغلين الإقتصاديين المرخصين. وهكذا. لم يبق أمام البلدان خيار آخر سوى الدخول في

منظومة النقل عبر الطرق الدولي للأمن

الإعلانات الإلكترونية المسبقة للنقل عبر الطرق الدولي تسمح لحاملي دفاتر النقل عبر الطرق الدولي بإستيفاء الشروط الإلزامية الجديدة للإتحاد الأوروبي بدءاً من تموز/ يوليو 2009



وقد أظهر هذا التطبيق حتى الآن قدرته على تخفيف أوقات العبور الحدودية وبالتالي تسهيل التجارة والنقل عبر الطرق الدولي فضلاً عن الإجراءات الإدارية التي تقوم بها الجمارك.

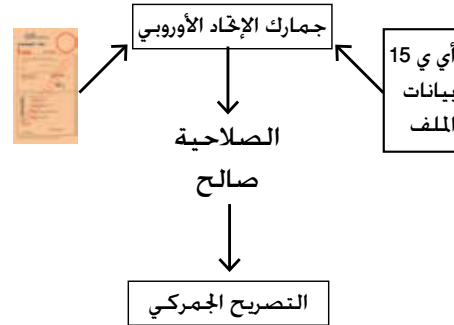
التصريحات الإلكترونية المسبقة للنقل عبر الطرق الدولي تسمح لحاملي دفاتر النقل عبر الطرق الدولي بالتأقلم مع فرض الإتحاد الأوروبي بدءاً من تموز/ يوليو 2009 القيام بتصريحات أمنية تسبق المغادرة والوصول.

إبتداءً من الأول من كانون الثاني/ يناير من العام 2009، لن تُقبل دفاتر النقل عبر الطرق الدولي على أراضي الإتحاد الأوروبي إلا إذا كانت بيانات دفتر النقل عبر الطرق الدولي قد قُدمت مسبقاً.

وقد طور الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالشراكة مع السلطات الجمركية لعدد من الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي تطبيقاً إلكترونياً للسماح لحاملي دفاتر النقل عبر الطرق الدولي المرخصة بتقديم بيانات دفاترهم إلكترونياً ومجاناً من دون الإضطرار إلى اللجوء إلى طرف ثالث أو وسيط.

يرمي التصريح الإلكتروني المسبق للنقل عبر الطرق الدولي إلى تزويد حاملي دفاتر النقل عبر الطرق الدولي بغض النظر عن جنسياتهم ومواقعهم بموقع تواصل واحد مع الجمارك. وليس على الحاملين المرخصين سوى إدخال البيانات المطلوبة مرة واحدة وإرسالها إلكترونياً مسبقاً إلى السلطات الجمركية. وعندما تبلغ الشاحنة مكتب الجمارك للمغادرة أو نقطة العبور الحدودية، ليس على السلطات الجمركية سوى مقارنة البيانات الإلكترونية بدفتر النقل عبر الطرق الدولي وإدخال التصريح الإلكتروني إلى أنظمتها الجمركية الداخلية.

التصريح الإلكتروني المسبق للنقل عبر الطرق الدولي



سلع تُركت للترانزيت في نظام الترانزيت الحاسوبي الجديد



منظومة النقل عبر الطرق الدولي للتسهيل

تحديات أمام منظومة النقل عبر الطرق الدولي

لقد جعل رفع حدود ضمانة النقل عبر الطرق الدولي بحوالي 100 في المائة أي من 50 ألف دولار أميركي إلى 60 ألف يورو الذي قرره هيئات النقل عبر الطرق الدولي التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا من تطبيق أدوات إدارة المخاطر الفعالة على غرار إرسال البيانات إلى منظومة النقل عبر الطرق الدولي للسلامة في وقت قصير ونظام التصريح المسبق الإلكتروني أمراً لا بد منه. ولهذا عمد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع أعضائه إلى مضاعفة علاقاته مع السلطات المهتمة من أجل تحقيق هذه الأهداف.

ومن أجل تسهيل النقل الدواي للسلع، سيستمر الإتحاد الدولي وأعضاؤه أيضاً بتشجيع الحكومات على الانضمام إلى إتفاقية النقل عبر الطرق الدولي وإتفاقية تحقيق تناغم الرقابة الحدودية للسلع للعام 1982 وتطبيق مرفقها الجديد رقم 8.

وبوجه خاص، سيتم تعزيز تعاون الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع السلطات الجمركية في جمهورية الصين الشعبية والجمعية الصينية للنقل عبر الطرق العضو في الإتحاد من خلال حصص تدريبية معدة خصيصاً لهذه الغاية.

وسيتعاون الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع منظمة التعاون الاقتصادي على أساس مذكرة تفاهم من أجل تعزيز النقل عبر الطرق الدولي في أعضاء منظمة التعاون الاقتصادي والدول المجاورة لآسيا السعودية وباكستان والهند بما في ذلك إعادة إدخال منظومة النقل عبر الطرق الدولي إلى أفغانستان.



قضايا النقل عبر الطرق الإجتماعية الدولي: الحاجة إلى أقامة قواعد الإتحاد الأوروبي والإتفاق الأوروبي الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي



أقامة نص قواعد الإتحاد الأوروبي والإتفاق الأوروبي الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي

ما برح الإتفاق الأوروبي الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي. منذ إعتماده. يؤدي دوراً حيوياً في تسهيل تنمية سوق النقل عبر الطرق الأوروبي الآسيوي. ومن خلال وضع إطار عمل مشترك لقواعد أوقات الراحة والقيادة وأجهزة قياس منسجمة مع المعايير من أجل تطبيق هذه القواعد. ضمن الإتفاق وجود ظروف متساوية لرحلات النقل عبر الطرق الدولي على إمتداد الإتحاد الأوروبي والقارة الأوروبية ككل وما بعدها.

لكن، الأطراف الموقعة من غير الإتحاد الأوروبي قد أعربت عن تزايد مخاوفها إزاء إقتراح تحقيق التناغم بين الإتفاق الأوروبي الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي وقواعد أوقات القيادة والراحة في الإتحاد الأوروبي والمهلة الزمنية النهائية غير الواقعية في حزيران/ يونيو 2010 للإعتماد الإلزامي للعداد الرقمي لجميع الآليات الجديدة المستخدمة في رحلات الإتفاق الأوروبي الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي.

وتقوم الأطراف الموقعة للإتفاق من غير الإتحاد الأوروبي بالطعن في الجدول الزمني المحدد لإعتماد الجهاز وهي تشكك في قدرة البلدان غير العضو في الإتحاد الأوروبي على تطبيقه من دون مستوى المعونة نفسه الذي تلقتة الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي. فضلاً عن ذلك، تشير الأطراف إلى بعض الأحكام المعينة الخاصة بقواعد الإتحاد الأوروبي لأوقات القيادة والراحة التي لا يمكن نقلها ببساطة إلى الإتفاق الأوروبي الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي نظراً إلى الإختلاف المهول في الوقائع الجغرافية والتشغيلية لرحلات النقل الحاصلة بموجب مجموعتين مختلفتين من القواعد.

يهدف الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى طلب إجراء أقامة مستندة إلى نظر الأطراف الموقعة كافة ولجنة الأمم المتحدة الإقتصادية لأوروبا والمفوضية الأوروبية بواقعية إلى الوقائع الحالية.

تطبيق الإتفاق الأوروبي الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادئ هو ليس مجرد موضوع يخص الإتحاد الأوروبي

يعد السعي إلى تحقيق إطار عمل تنظيمي متوازن ومستدام للقضايا الإجتماعية في قطاع النقل عبر الطرق أولوية قصوى للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق. وفي الواقع ساهم إدخال العداد الرقمي وقواعد أوقات القيادة والراحة الجديدة بشكل كبير في الإخلال بهذا التوازن مع تمديده للمرونة التشغيلية من دون منح السائقين مكاسب الرعاية الموعودة. علاوة على ذلك، يجعل التمديد المستقبلي لحدود هذين التشريعين الإلزاميين الرئيسيين حتى يمتد من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادئ من خلال الإتفاق الأوروبي الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي منهما أكثر من مجرد قضية تخص الإتحاد الأوروبي وحده.

قضايا النقل عبر الطرق الإجتماعية: الحاجة إلى ضمان تطبيق وتصلح العداد الرقمي



مصدر الصورة: بُدو

يجب توضيح نص الإتحاد الأوروبي التنظيمي رقم 561 من أجل ضمان التطبيق العادل

حددت الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لائحة من المواد والأحكام في قانون الإتحاد الأوروبي التنظيمي لأوقات القيادة والراحة رقم 561/2006م أ التي لا بد من توضيحها لضمان التطبيق العادل والفعال على إمتداد الإتحاد الأوروبي

لقد صار من الضروري بكان اختبار القيمة العملية لتوجيهات المفوضية الأوروبية من خلال تحديد مدى إستخدامها الفعلي في خلال عمليات التفتيش على جوانب الطرق. أما إذا لم تكن تُستخدم فعلى المفوضية الأوروبية عندئذ تطوير صكوك أقوى لضمان التطبيق المتناغم والمتطابق على إمتداد الإتحاد الأوروبي.

ومن الأولويات الأخرى ذات الصلة حلّ المشاكل التي حددتها الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والمتعلقة "بإستثمار إفادة سائقي الإتحاد الأوروبي المشتركة" التي يجب إستخدامها من أجل التصريح عن بعض الأنشطة التي لا يسجلها العداد الرقمي. فعلى عكس هدف التبسيط المنشود أساساً. زادت إستثمار الإتحاد الأوروبي من تعقيد مستندات السائقين. وسيشكل هذا الموضوع أولوية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في العام 2009.

مشاكل العداد الرقمي العديدة لا تزال بحاجة إلى حلول

في حين يعد الإتحاد الأوروبي. ما خلا اليونان. قادراً على إصدار دفاتر السائقين والموافقة على ورشات العمل الضرورية لضبط ودعم نظام العداد الرقمي الذي تم إعتماده في العام 2006. يواجه العديد من الجهات المشغلة اليوم مشاكل عملية في تشغيلها اليومي للجهاز. وقد تم تحديد مجموعة كبيرة من المشاكل في البحث التقييمي الذي أعده الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والمعنون "المشاكل العملية والفنية للعداد الرقمي" ولا تزال هذه المشاكل بانتظار الحلول.

مثل هذه الحلول في قانون الإتحاد الأوروبي من خلال إجراء مجموعة لجان الإتحاد الأوروبي. كذلك. يجب حل قضايا إضافية ومشاكل تطبيقية عملية أخرى متصلة بالجهاز من خلال مراجعة التنظيم المتعلق بالعداد الرقمي برمته والمتوقع إطلاقه في العام 2009.

وتتركز الجهود الرامية إلى تحسين المواصفات التقنية للعداد الرقمي على "مشروع العداد الرقمي الذكي". وهو مشروع يشارك فيه الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بشكل كبير من أجل إعداد مقترحات مفصلة حول كيفية حل العديد من المشاكل الناشئة في المواصفات الفنية للجهاز والمذكورة في بحث الإتحاد التقييمي. وقد تم إعداد لائحة أولويات مع التوصية الواضحة بضرورة إدخال المفوضية الأوروبية في العام 2009

١٢ يوماً

لإنقاذ قطاع الحافلات السياحية في أوروبا

قطاع الحافلات السياحية يطلب إعادة إستثنائه من القانون الخاص بالقيادة طوال إثني عشر يوماً



يوماً في قواعد الإتحاد الأوروبي لأوقات القيادة والراحة بالإستناد بشكل تام إلى توصيات الشركاء الاجتماعيين (الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والإتحاد الأوروبي لعمال النقل). ويدعو الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مجلس الإتحاد الأوروبي لوزراء النقل إلى المسارعة فب إتخاذ القرار كي تتمكن الجهات المشغلة للحافلات السياحية في الإتحاد الأوروبي من الإستفادة من الإستثناء بدءاً من كانون الأول/ يناير من العام 2009. ويطلب الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أيضاً الحفاظ على إستثناء الإثني عشر يوماً في الإتفاق الأوروبي الخاص بعمل طواقم الآليات العاملة في النقل عبر الطرق الدولي وقواعده المتعلقة بأوقات القيادة والراحة.

سَلَّم الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى نائب رئيس المفوضية الأوروبية جاك بارو ورئيسة اللجنة باولا كوستا. عريضة حُمل توقيع 20 ألف سائق ومدير من شركات الحافلات السياحية في الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي. وهم طالبوا فيها بإعادة إستثنائهم من القانون الخاص بالقيادة طوال إثني عشر يوماً مستمراً.

وتفاوض الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق كذلك مع الإتحاد الأوروبي لعمال النقل حول الظروف التي ستصحب إعادة إدخال الإستثناء على القانون الخاص بالقيادة طوال 12 يوماً مستمراً في تشريع الإتحاد الأوروبي الخاص بأوقات القيادة والراحة.

وفي حزيران/ يونيو من العام 2008، صوتت الجلسة الكاملة للبرلمان الأوروبي بغالبية عظمى لصالح تعديل محدد يطلب إدخال إستثناء الإثني عشر

السياحة والنقل عبر الطرق للركاب



مصدر الصورة: مجموعة مان

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يقترح إتفاق "أومنيباس" على لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية لأوروبا

أعد الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالتعاون مع الجمعيات الأعضاء فيه وسلطات حكومية عدة من الدول الأعضاء في لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية لأوروبا مقترحاً حول إتفاق عالمي متعدد الأطراف خاص بالنقل العادي الدولي للركاب بالحافلات السياحية والباصات (المعروف بـ "أومنيباس"). ومن المتوقع أن يساهم أي إتفاق مستقبلي متعدد الأطراف حول خطوط الباصات والحافلات السياحية العادية الدولية في تسهيل هذه الخدمات إلى حد كبير من خلال إنشاء إطار قانوني ومستندات رقابة وإجراءات تطبيق تكون جميعها متناغمة وعادلة مع تخفيف العبء الإداري والأكلاف على كل من السلطات والجهات المشغلة.

الشراكة مع شركة باسورلد

لطالما تعاون الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع شركة باسورلد لتعزيز خدمات الباصات والحافلات السياحية وصورة قطاع الباصات والحافلات. وسينعقد منتدى الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق السادس للباصات والحافلات السياحية في تشرين الأول/ أكتوبر من العام 2009 في كورنبرجك في بلجيكا في إطار عمل شركة باسورلد الأوروبية.

العمل الحكومي مطلوب لوزن الحافلات السياحية

ولقد أطلقت مبادرات مشتركة مع المصنعين من أجل معالجة هذه المشكلة في حين تم تقديم مقترحات من الصناعة إلى مؤسسات الإتحاد الأوروبي لتعديل التوجيه رقم 96/53/م أ المحدد للأبعاد القصوى والأوزان القصوى للرحلات الدولية.

وتتطلب هذه المقترحات زيادة في الوزن الأقصى المخصص للحافلات الرباعية الإطارات من 18 إلى 19 طناً فضلاً عن تعديل التوجيه رقم 97/27/م أ. المتعلق بالأحجام والأبعاد والأنواع.

لقد أظهرت عمليات التفتيش على جوانب الطرق أن الباصات والحافلات السياحية تسير وهي متجاوزة لحد الوزن الأقصى لها عند إستخدام قدرتها الإستيعابية كاملة. وقد أطلق الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق دراسة علمية حددت عدداً من العوامل المسببة لزيادة أوزان الحافلات السياحية على غرار الزيادة المستمرة لأوزان الآليات الفارغة وزيادة المعدل العام لأوزان الركاب وأمتعتهم.

السياحة والنقل عبر الطرق للركاب



الحافلات السياحية والباصات: حل التنقل المستدام للقرن الواحد والعشرين

أمام مؤتمر معرض الباصات الأوروبية الدولي للعام 2008 حول "حث المدن على الإستمرار في التحرك"، شدد نائب رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق غراهام سميث في كلمته على أن الباصات والحافلات السياحية هي وسيلة النقل الأكثر أمناً وهي الرائدة في إحترام البيئة وتقدم الخدمات الأعلى جودة. لكنه أكد أنه على الرغم من مواطن القوة هذه، يجب على قطاع الباصات والحافلات السياحية توحيد الجهود والعمل معاً مع الشركاء الحكوميين والصناعيين من أجل تزويد المواطنين بخدمة أفضل حتى تصبح الباصات والحافلات خيار النقل الأول للزبائن والمواطنين.

مؤتمر رابطة الدول المستقلة السادس حول نقل الركاب

ركز مؤتمر رابطة الدول المستقلة السنوي حول النقل عبر الطرق في العام 2008 على قضايا نقل الباصات والحافلات السياحية والتنقل المستدام للأشخاص في منطقة رابطة الدول المستقلة. وقد ضم هذا المؤتمر الذي نظمه الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالشراكة مع مؤتمر رابطة الدول المستقلة لتنسيق النقل وبدعم من الإتحاد الروسي للصناعيين والمقاولين 150 مشاركاً (حكومات، وباحثون، وجمعيات تجارية، وشركات، ومشاريع سفريات، ووسائل إعلام) من عشر بلدان وعشرة مناطق روسية.

وقد تناول المؤتمر تشريع نقل الركاب في بلدان رابطة الدول المستقلة، وتطوير السياحة بالباصات والحافلات السياحية في المنطقة، وإبرام إتفاق دولي تصادق عليه لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية لأوروبا حول خدمات الباصات والحافلات السياحية العادية في أوروبا، وتعزيز وإستخدام نظام الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق للتصنيف بالنجوم للحافلات السياحية وإنشاء شراكة خاصة عامة لعمليات نقل الركاب الداخلية والمُدنية الفعالة.





الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يعزز قطاع سيارات الأجرة

تعنى مجموعة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الخاصة بـ"سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائق" بقضايا عدة مهمة بالنسبة لقطاع سيارات الأجرة على غرار الوقود والنفاز إلى المهنة وسلامة الطرق. ونفذ المعوقين إلى سيارات الأجرة. ووحدات جمع البيانات الإلكترونية الموضوعة في السيارات. والمناطق البيئية والنقل العام. ويتم التعاطي مع جميع هذه القضايا في إطار عمل مجموعة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ومجلس نقل الركاب.

إدخال سيارات الأجرة إلى سلسلة النقل العام

في العديد من المدن والمناطق الريفية. تعد سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائق جزءاً لا يتجزأ من نظام النقل العام. وهي مكمل لخدمات النقل العام ويمكنها حتى إستبدال خدمات النقل العام العادية في خلال فترات انخفاض الطلب. ويمكنها أن تؤمن بديلاً مقبولاً وآمناً للسيارة الخاصة.

ويدعو الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى الإقرار بمساهمة سيارات الأجرة في التنقل المستدام كجزء لا يتجزأ من سلسلة النقل العام والجماعي بما في ذلك خطة عمل الإتحاد الأوروبي حول النقل المدني.

منتدى الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الدولي الثاني لسيارات الأجرة



إرشادات الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الطوعية للمدراء والسائقين لتحسين النفاذ إلى سيارات الأجرة

في إجتماع في إسطنبول في أيار/ مايو من العام 2008، إعتمدت مجموعة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الخاصة بـ "سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائق" إرشادات الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الطوعية للجهات المشغلة والسائقين لتحسين نوعية الخدمات من خلال جعل خدمات سيارات الأجرة أكثر نفاذاً للزبائن المعوقين. وقد تم وضع هذه الإرشادات بالشراكة مع منظمات تمثل مصالح الأشخاص المعوقين والعاجزين عن التنقل. وقد تم توفير الإرشادات للجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ولجميع المستخدمين المهتمين على موقع الإتحاد الإلكتروني باللغات الإنكليزية والفرنسية والألمانية والروسية.

وفي العام 2009، سيتم تلخيص هذه الإرشادات ونشرها في لائحة سهلة الإستخدام بالنسبة للمستخدمين.



شارك حوالي 200 جهة مشغلة وتنظيمية لسيارات الأجرة من أربع قارات في منتدى الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الدولي الثاني لسيارات الأجرة حول "الأسواق والجودة: مبادرات الحكومات والقطاع من أجل ضمان جودة خدمات سيارات الأجرة" الذي تم تنظيمه في كولونيه في ألمانيا بالشراكة مع جمعية سيارات الأجرة الألمانية المعروفة بـ "BZP" العضو في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

وقد ركزت المناقشات على فرض التنظيمات وإزالتها في سوق سيارات الأجرة في أوروبا وآسيا وأميركا وأوقيانيا ووقعها على نوعية الخدمات المقدمة من شركات سيارات الأجرة. كما تم عرض مبادرات القطاع الخاصة حول تحسين نوعية الخدمات.

من الشمال إلى اليمين: نينا نيزوفسكي، نائب رئيس مجموعة سيارات الأجرة. الإتحاد الفنلندي لأصحاب سيارات الأجرة. فنلندا. هوبرت أنديل، رئيس مجموعة سيارات الأجرة. جمعية النقل الهولندية لسيارات الأجرة المعروفة بـ "KNV". هولندا. وتوماس غرانز، نائب رئيس مجموعة سيارات الأجرة. جمعية سيارات الأجرة الألمانية المعروفة بـ "BZP". ألمانيا.



الأنشطة الإقليمية للبعثات الدائمة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في بروكسل



يتم تداول موضوع النفاذ إلى المهنة و إلى السوق في الاتحاد الأوروبي



النفاذ إلى سوق نقل السلع ونقل الركاب

في العام 2008، ناقش البرلمان الأوروبي مقترحات المفوضية الأوروبية الجديدة حول النفاذ إلى سوق نقل السلع والنفاذ إلى سوق الحافلات السياحية والباصات. وقد إعتد البرلمان الأوروبي تقريره في القراءة الأولى وتوصل وزراء النقل في مجلس الإتحاد الأوروبي إلى إتفاق سياسي لإبان الرئاسة السلوفينية في حزيران/ يونيو من العام 2008.

وقد كانت نقطة النقاش الرئيسة في هذا الملف تعريف الشحن عبر الطرق القومي فالإختلافات لا تزال قائمة بين البرلمان الأوروبي المؤيد للتحرير التجاري التام في العام 2014 والمجلس الأوروبي الذي يعتمد مقاربة أكثر حذراً إزاء فتح الأسواق. وما زالت المفاوضات لإيجاد تسوية جارية وستستمر في العام 2009. ويعمل الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق حالياً من أجل إنهاء إتخاذ القرار حول هذا التشريع المهم قبل الإنتخابات الأوروبية في حزيران من العام 2009.

النفاذ إلى مهنة الجهات المشغلة للنقل عبر الطرق

في العام 2008، حقق البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي إنجازات بالغة الأهمية ومفيدة للنقل عبر الطرق وذلك في مقترح المفوضية الأوروبية حول النفاذ إلى المهنة.

وفي أيار/ مايو من العام 2008، إعتد البرلمان الأوروبي في قراءته الأولى للتقرير حول مقترح النفاذ إلى المهنة. ويقدم التقرير تعديلات مهمة تتعلق بتعريف مدراء النقل ويوضح القضايا المتعلقة بالإنتهاكات الصغيرة الخطيرة والمتكررة. ويمكن الإنشاء والوضع المالي.

وقد إعتد وزراء الإتحاد الأوروبي إتفاقاً سياسياً في حزيران/ يونيو من العام 2008 يغير المقترح الأول وذلك إلى حد كبير بحسب التغييرات المقترحة من البرلمان الأوروبي. ويتم حالياً وضع اللمسات الأخيرة على الإتفاق السياسي ليعكس الموقف المشترك اللازم قبل بدء البرلمان الأوروبي بالقراءة الثانية. ويسعى الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق جهده لإنهاء عملية إتخاذ القرار حول هذا التشريع المهم قبل الإنتخابات الأوروبية المقبلة في حزيران/ يونيو من العام 2009.

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في بروكسل

رزمة مدارة البيئة في النقل والرسم الأوروبي

في تموز/ يوليو من العام 2008، قدمت المفوضية الأوروبية رزمة مدارة البيئة في النقل محددة إطاراً إستراتيجياً لتحويل الأكاليف الخارجية في النقل إلى داخلية بما في ذلك مقترح لتغيير توجيه الرسم الأوروبي 1999/62.

وقد نظم الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مؤتمراً صحفياً لضمان تطبيق مبادرة المفوضية حول تحويل الأكاليف الخارجية لجميع وسائل النقل والمستخدمين إلى داخلية في الوقت عينه بغية تحقيق أهداف الإتحاد الأوروبي للبيئة. وقد اعتبر الإتحاد أنه من غير المقبول تحميل قطاع الشحن عبر الطرق لوحده المزيد من الأعباء الضريبية من دون إقتراح تدابير موازنة لوسائل النقل الأخرى والمستخدمين الآخرين تساهم في جعل الجميع على قدم المساواة وفي تخفيض جميع الأكاليف الخارجية.

علاوة على ذلك، تمت الإشارة بوضوح إلى أن إستخدام مبدأ إرغام الملوث على الدفع هو نموذج إقتصادي إنقضى زمنه وهو لن يقود إلى تحقيق معدل الأكاليف الأفضل في أوروبا.

وقد دعا الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى إستخدام مبدأ تجنب الكلفة الدنيا عند القيام بتحليل منافع الأكاليف الذي من المفترض أن يحدد مدى وجود أكاليف خارجية يجب تحويلها إلى داخلية فضلاً عن تحديد عددها في حال وجودها.

أخيراً، دعا الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى تخصيص جميع الأموال الحالية والمحتمل فرضها مستقبلياً التي يدفعها قطاع النقل عبر الطرق لإستثمارها في داخل النقل عبر الطرق بغية التخفيف بشكل فعال من آثاره الخارجية على البيئة الذي هو الهدف الواضح لرزمة مدارة البيئة في النقل.



لقاء بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ووزير الخارجية الفرنسي المسؤول عن النقل ورئيس مجلس الإتحاد الأوروبي للنقل

جرى لقاء بين وفد من الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ورئيس مجلس الإتحاد الأوروبي للنقل، دومينيك بوسرو، وزير الخارجية الفرنسي المسؤول عن النقل من أجل مناقشة أولويات النقل عبر الطرق الرئيسية كأساس للتعاون إبان الرئاسة الفرنسية لمجلس الإتحاد الأوروبي. وتضمنت المواضيع المطروحة مبادرات المفوضية الأوروبية الحالية الرامية إلى معالجة تغير المناخ والتنمية المستدامة وسلامة الطرق وكيفية تطبيق قواعد الأسواق الداخلية بأفضل طريقة ممكنة. وقد رحب السد بوسرو بمواقف الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ووافق على ضرورة عمل مجلس الإتحاد الأوروبي بشكل وثيق أكثر مع الإتحاد الدولي على الحلول الموجودة لتخفيف أو إزالة المشاكل الأكثر حدة التي تواجه حالياً التجارة والنقل عبر الطرق الأوروبي.



من الشمال إلى اليمين: النائب في البرلمان الأوروبي، ماثيو غروش، والنائب في البرلمان الأوروبي زينا غورماي، وجانوس لاكمي. الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق. وزولتان كازاتساي، نائب مدير عام DG TREN وجوهان فريدريك كولسمان، عضو في حكومة المفوض تاجاني.



نقاش الذكرى السنوية الستين للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في البرلمان الأوروبي

إستضاف النواب في البرلمان الأوروبي ماثيو غروش (بلجيكا)، وزينا غورماي (المجر) وآري فاتانين (فنلندا) على وليمة العشاء نقاش الذكرى السنوية الستين للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في البرلمان الأوروبي الذي ضم أكثر من 160 ضيفاً من المؤسسات الأوروبية فضلاً عن مسؤولين من هيئات تمثيلية قومية وصحافيين والجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من أجل مناقشة الخيارات المتاحة وأفضل الردود على تحديات النقل الملحة الحالية في الإتحاد الأوروبي بما في ذلك تزايد الطلب على النقل عبر الطرق وعروض الطاقة والتنقل المستدام للأشخاص والسلع والآثار البيئية.



إنريكو جريللو، مدير النقل البري في DG TREN أقصى اليمين



نائب رئيس الإتحاد الأوروبي جاك بارو يلقي كلمة أمام أعضاء الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في حفلة كوكتيل الربيع الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

صارت حفلة كوكتيل الربيع الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق المنظمة سنوياً في بروكسل بالتزامن مع إجتماع الربيع للجنة الإرتباط الخاصة بنقل السلع مناسبة إجتماعية بارزة على رزنامة المناسبات الإجتماعية الخاصة بقطاع النقل في بروكسل. وقد رحب حفل كوكتيل الربيع هذا العام بجاك بارو نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض المسؤول وقتئذ عن النقل وذلك بحضور أعضاء الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من 27 دولة عضو في الإتحاد الأوروبي ولأعبين بارزين في النقل عبر الطرق وممثلين عن قطاع النقل الأوروبي والمؤسسات الأوروبية والدول الأعضاء.





الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في موسكو

تركيز على الشراكات الإقليمية الخاصة العامة



رؤساء الدول المشاركون في قمة منظمة غوام



فاليري تشنتشيلاشفيلي، الأمين العام لمنظمة غوام، وقعت مذكرة التفاهم بين الإتحاد ومنظمة غوام مع مارتن مارمي، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



مارتن مارمي، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، يلقي كلمة أمام رؤساء الدول والوزراء في منظمة غوام

الاجتماع الاقتصادي الأوروبي الآسيوي

إلتقى الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مارتن مارمي مع الأمين العام للمجتمع الاقتصادي الأوروبي الآسيوي تاير منسوروف من أجل مناقشة تطبيق مذكرة التفاهم بين المنظمين. وقد لاحظا إحراز تقدم لا بأس به لاسيما في ما يتعلق بانضمام دول المجتمع الاقتصادي الأوروبي الآسيوي إلى إتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا الدولية لتسهيل النقل.

منظمة جورجيا وأكرانيا ومولدوفا للديمقراطية والتنمية الاقتصادية المعروفة بمنظمة "غوام"

في إطار عمل قمة منظمة جورجيا وأكرانيا وأذربيجان ومولدوفا للديمقراطية والتنمية الاقتصادية المعروفة بمنظمة "غوام"، وقع أمين عام الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، مارتن مارمي والأمين العام لمنظمة غوام فاليري تشنتشيلاشفيلي مذكرة تفاهم في تموز/ يوليو من العام 2008 وهذه المذكرة ستسمح بتعزيز جهود منظمة غوام والإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في تنمية قدرات الترانزيت في المنطقة وتقديم دعم جديد للشراكة الخاصة العامة.

وقد وقع رؤساء دول جورجيا وأكرانيا وأذربيجان المشاركون في القمة بياناً مشتركاً دعموا فيه مشروع مبادرة النقل عبر الطرق الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

جرى لقاء بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وأعضاء رابطة الدول المستقلة ومثلين عن عشر وكالات نقل حكومية من أجل مناقشة مجموعة من القضايا المهمة المتعلقة بتنمية النقل عبر الطرق بما فيها:

- الانضمام إلى إتفاقيات وإتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في مجال تسهيل النقل عبر الطرق.
- المحافظة على نظام الحصص الخاص بمؤتمر الأوروبي لوزراء النقل.
- اعتماد شهادة وزن دولية موحدة لآليات النقل عبر الطرق.
- الحواجز الإدارية وتصنيف مؤشرات إنفتاح الأسواق.
- تنظيم قافلات النقل عبر الطرق على إمتداد الخط السريع "إي 40" وغيره من خطوط المجتمع الاقتصادي الأوروبي الآسيوي.
- دعم مشروع مبادرة النقل الأوروبية الآسيوية الجديدة الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

تلقي المبعوث العام للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في منطقة رابطة الدول المستقلة، إيغور رونوف، ميدالية "عامل رابطة الدول المستقلة الفخري في النقل" لمساهمته الكبرى في تنمية النقل في رابطة الدول المستقلة.



مصدر الصورة: جلوب تركر www.globetrucker.com 2008

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في إسطنبول

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والإتحاد العربي للنقل عبر الطرق يوحدان الجهود من أجل تطبيق النقل عبر الطرق الدولي في السعودية

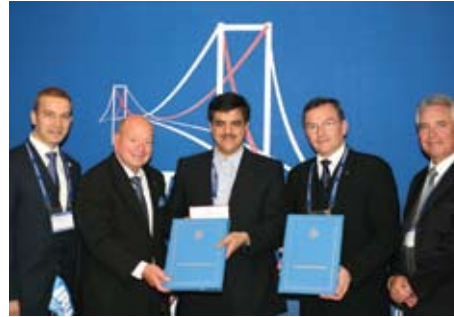
أكمل الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أيضاً تعاونه مع الإتحاد العربي للنقل عبر الطرق من أجل إعداد أنشطة مشتركة في الشرق الأوسط والمنطقة. وقد عقدت المنظمَتان إجتماعاً مشتركاً بحضور ممثلين عن وزارة النقل في المملكة العربية السعودية وتم الاتفاق على ضرورة عقد ندوة خاصة للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في الرياض من أجل إخبار مثلي السلطات المختصة في البلاد بفوائد منظومة النقل عبر الطرق الدولي في تسهيل وضمان أمن التجارة والحاجة إلى إعداد تدريب مهني من خلال أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.



خالد النملة، رئيس الإتحاد العربي للنقل عبر الطرق، عبد العزيز الأهلي، نائب وزير النقل، المملكة العربية السعودية، مارتن مارمي، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، ومحمد إبراهيم العمران، وزير النقل، المملكة العربية السعودية.

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ومنظمة التعاون الإقتصادي يوقعان مذكرة التفاهم

وقع الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مذكرة تفاهم مع منظمة التعاون الإقتصادي في إسطنبول في أيار: مايو من العام 2008 من أجل تعزيز تسهيل النقل عبر الطرق والتطبيق الأوسع لمنظومة النقل عبر الطرق الدولي في الدول الأعضاء لمنظمة التعاون الإقتصادي.



الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يوقع مذكرة تفاهم بحضور ممثل منظمة التعاون الإقتصادي محمد ميزاني كاهاغ، مدير النقل والمواصلات في منظمة التعاون الإقتصادي (في الوسط) وبحضور باري كابل، مدير النقل في لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية والإجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (أقصى اليمين).

الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يعزز التعاون مع إتحاد جمعيات النقل عبر الطرق التابع لمنظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي

تم تعزيز التعاون بين الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وإتحاد جمعيات النقل عبر الطرق التابع لمنظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي كي تعزز بشكل أكثر فعالية قطاع النقل عبر الطرق في داخل لمنظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي.

وقد دعم الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والأمانة العامة لمنظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي القيام بدراسة علمية من أجل تقديم توصيات لحكومات منظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي حول السبل العملية البديلة لتطبيق مذكرة التفاهم الحكومية الدولية الخاصة بمنظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي والمتعلقة بتسهيل النقل عبر الطرق للسلع في المنطقة.



من الشمال إلى اليمين: فلاديمير فلوريا، رئيس إتحاد جمعيات النقل عبر الطرق التابع لمنظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي، هاليم مينييه، نائب رئيس TOBB ومارتن مارمي، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يلقي كلمة أمام وزراء خارجية منظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي

مناسبة الإجتماع الثامن عشر لمجلس منظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي، ألقى رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق جانوس لاكني كلمة أمام وزراء خارجية منظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي مشدداً فيها على "الشراكة الخاصة العامة الناجحة بين مجلس منظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي والإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من أجل تسهيل وتطوير وضمان أمن النقل عبر الطرق في منطقة منظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي".



علي باباكان، وزير الخارجية التركي (شمالاً) وجانوس لاكني، الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

الحق في التنقل هو حق إنساني أساسي

خلاصات الأمين العام للإتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق



” الحرية تعني التنوع لكنها تعني أيضاً التنقل. وهي تحافظ على فرصة الأقل حظوة اليوم ليصبحوا الأكثر حظوة في الغد وهي في هذه العملية تمكّن الجميع تقريباً من الأعلى إلى الأسفل من التمتع بحياة أكثر غنى وتنوعاً (ميلتون فريدمان)

عقب الإحتفال بالذكرى السنوية الستين للإتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق، من المناسب بمكان أن نتذكر أن إعلان الأمم المتحدة لحقوق الإنسان جعل منذ ستين عاماً التنقل حقاً إنسانياً أساسياً.

وفي الواقع، تم الاعتراف بحرية الحركة وحمايتها بداية من كورث الكبير مؤسس الإمبراطورية الفارسية الأخمينية في ميثاقه الخاص بحقوق الإنسان الموثق في أسطوانة كورث في العام 539 ق.م. وقد تم لاحقاً في إنكلترا تكريس حق السفر في المادة 42 من ميثاق الحريات العظيم المعروف باللاتينية بـ”ماجنا كارتا” وهو ينص على قدرة أي شخص بما في ذلك التجار على مغادرة المملكة والعودة إليها بسلام وأمان بالبر أو البحر.

ومن الأدلة التي تظهر أن التنقل هو حق إنساني واضح هو ما كان يعمد إليه تاريخياً الحكام المستبدون عند توليهم مقاليد السلطة من تقييد حق السفر. وحتى في أيامنا هذه ما زال العقاب الأسوأ وفقاً لحقوق الإنسان هو احتجاز الأشخاص.

وكما تظهر كثرة الأدلة التاريخية مرة بعد أخرى، فإن التنقل له منافع تفوق بكثير منافع الثبات. ففي التطور الإنساني، يتفق جميع علماء علم الإنسان على أن الإنسان العاقل تطور من الإنسان المنتصب الذي كان أو إنسان قديم يعيش فعلياً بقامة منتصبه ومع تغيير موقع رأسه طور دماغاً أكبر حجماً. لكن الأهم، هو أن هذا التطور الإنساني الموهول هو النتيجة المباشرة لزيادة الحاجة إلى التنقل.

فتاريخياً، كانت المجتمعات الرحالة تسيطر على المجتمعات الثابتة في أماكنها. وقد ظل الرحالة لوقت طويل وسيلة التواصل بين الشعوب الثابتة فكانوا يحملون الأخبار وكل جديد من أفكار وثقافات وأدوات وسلع وغيرها. وفي الواقع، لطالما كان الإرحال وبالتالي التنقل أساسياً في تحسين التنمية الإقتصادية والإجتماعية.

ولطالما كان تطور الإقتصادات الحديثة وتحقيق جميع الإنجازات الإقتصادية والإجتماعية النوعية مرتبطتين بتحسين التنقل أو النقل الناتج عن إنشاء شبكات مواصلات جديدة كالطرق في الإمبراطورية الرومانية والنظام عبر الطرق في القرن السادس عشر والسكك الحديدية في القرن التاسع عشر وأخيراً محرك الإحتراق في القرن العشرين الذي يفسّر وجود الإتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق والجمعيات الأعضاء فيه.

الأساسي بل السبب هو إعتبار هذا الحق في ذلك الوقت كما اليوم حقاً واضحاً. ومع ذلك، يجب اليوم التعريف أكثر بهذا الحق وتطبيقه من جديد.

وكما ظهر في إعلان المؤتمر العالمي للذكرى السنوية الستين للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق المخصص لإعادة تنشيط طريق الحرير من المحيط الهادئ إلى المحيط الأطلسي. وكما تأكد في الإعلان الوزاري المشترك، يساهم النقل عبر الطرق اليوم أكثر من أي وقت مضى في إرساء السلام والإزدهار. وبهذه الطريقة، سيستمر كامل قطاع النقل عبر الطرق للممثل بالإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالسعي مع الحكومات والمنظمات الدولية من أجل تطبيق هذا الحق الإنساني الأساسي في التنقل من خلال "العمل معاً لمستقبل أفضل".



مارتن مارمي

ومن هنا لا بد من تعزيز وتسهيل النقل عبر الطرق بإعتباره وسيلة النقل الوحيد القادرة على السماح للحكومات بالوفاء بالتزاماتها الأولية إزاء مواطنيها والمتمثلة بضمان حقهم الإنساني الأساسي في التنقل وذلك من خلال تشريعات قومية تضمن الإزدهار عبر التنقل المستدام للأشخاص والسلع في جميع أرجاء العالم.

وإذا كان الحق في التنقل هو حق إنساني يضمنه الإعلان العالمي لحقوق الإنسان ودساتير قومية عدة فيمكن عندئذ وصف غالبية السياسات الحكومية بأفضل الأحوال بالإستبداد. وفي الواقع، يعد الحق في التحرك حقاً أساسياً وحدها الديكتاتوريات تعيقه. وبإختصار، يجعل تعزيز التنقل والنقل الإستبداد أمراً صعب حقيقه. ولا بد بالتالي من التذكر في الأزمة المالية الحالية أكثر من أي وقت مضى أن التشكيك في النقل عبر الطرق والتنقل أو في حرية إختيار وسيلة النقل بما في ذلك حرية نقل السلع بالترانزيت وحرك الآليات والسائقين يعني دوماً زيادة في الصعوبات الإقتصادية بل والأخطر خدياً للديمقراطية.

وإذا كان تطبيق حق التنقل في إعلان الأمم المتحدة لم يستقطب إهتماماً شديداً للرأي العام في العام 1948، فليس السبب عدم أهمية هذا الحق

المنشآت الثابتة التي تتوفر فيها بدائل ممكنة أو إلى تخفيف أسعار الوقود من خلال تخفيض ضرائبها التمييزية المبالغ فيها.

ونظراً إلى أهمية التنقل بالنسبة إلى التنمية يبقى الفارق المهيول في ضرائب الوقود والمعاملة التنظيمية المطبقة على وسائل النقل المختلفة أمراً لا يمكن فهمه. فالنقل البحري الذي لا يقدم سوى خدمات محدودة بالمرافئ لطالما إستفاد من وقود لا ضرائب عليه على الإطلاق فضلاً عن تحرير كامل للتجارة. أما النقل الجوي والنقل بالسكك الحديدية اللذان يستفيدان أيضاً من عروض للطاقة معفية من الضرائب كلياً ومشاركة الحكومات المالية في شركتهما القومية، فيعملان في بيئة تنظيمية متعاونة للغاية. علاوة على ذلك، يتألف الإطار التنظيمي للنقل الجوي بشكل ملحوظ لا من مجموعة محظورات أو واجبات بل من "حريات ثمان"!

وللمفارقة، عندما تتم المقارنة بين أهمية ونوعية خدمات النقل المقدمة، يظهر أن النقل عبر الطرق قد صار بشكل لا يقبل الجدل وسيلة النقل الأكثر تنظيماً وعرضة لأشد الضرائب على الرغم من أنه وسيلة النقل الوحيدة القادرة على توحيد الناس وإنتاج الثورات وتحسين توزيعها وذلك بفضل خدماته المتكاملة وتوفره الدائم للجميع في كل زمان ومكان.

وقد أدى ظهور الشاحنة الأولى وخدمات النقل عبر الطرق المتكاملة بعد سنوات قليلة إلى إبتكارات كبرى في النقل ما سرّع وتيرة العولمة والنمو الإقتصادي والإزدهار في كل مكان ثم فيه تحسين النقل عبر الطرق وتطويره.

ومنذ القرن الثالث عشر، أدى إغلاق طريق الحرير القديم الذي كان الخط التجاري الرئيس في العالم، إلى إغلاق العديد من البلدان وعرقل تطورها بسبب قدوم النقل البحري.

وفي الواقع، وفي كل مرة كان يتم فيها فرض جزية على النقل عبر الطرق سواء عبر تدمير الشبكات أو عبر القيود السياسية أو التدابير الحمائية الجديدة على غرار فرض محظورات أو واجبات أو ضرائب جديدة، كان النمو الإقتصادي والإجتماعي يشهد تباطؤاً.

فنحن لا يمكن أن ننسى أن الكساد الكبير في الثلاثينيات الذي حصل عقب الإنهيار المالي الكبير في 29 تشرين الأول من العام 1929 إنما يعزى إلى وقف عمدي للتجارة الدولية وللنقل! وعلينا أيضاً أن نتذكر التداعيات المهولة للآزمات النفطية في السبعينيات والثمانينيات والعام 2000 التي لم تقم فيها الحكومات بما يذكر على الإطلاق بدلاً من أن تعتمد إلى تنويع الإحراق المبذّر للوقود الحجري في

5th Euro-Asian Road Transport Conference



Almaty, 11-12 June 2009



إنضموا إلينا!

www.iru.org

“إعادة فتح طريق الحرير: من الرؤية إلى الواقع”

بضيافة:



*Working together
for a better future*



s i n c e 1 9 4 8

International Road Transport
Union, Secretariat General

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

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

IRU Permanent Delegation
to the European Union

32-34, avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

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

IRU Permanent Delegation to
the CIS Region

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

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

IRU Permanent Delegation to the
Middle East and Region

Hakki Yeten Caddesi
Suleyman Seba BJK Tesisleri
Ascioglu F Ofis Blok Kat: 11 No.: 304
Besiktas 34349 Istanbul, Turkey

Tel: +90-212-284 97 47
Fax: +90-212-284 97 57
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org