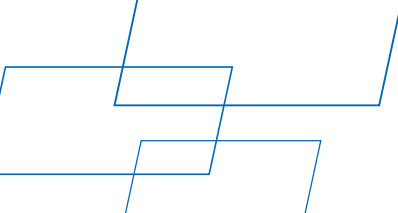




Это IRU



Международный Союз
Автомобильного
Транспорта



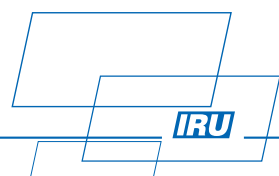
*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

Содержание

Члены IRU	4
Обращение Президента	5
Это IRU	6
Высшие органы IRU	8
Генеральный секретариат IRU	10
Партнеры IRU	13
Приоритеты IRU: Устойчивое развитие отрасли	14
Безопасность на автотранспорте	16
Академия IRU	19
Инновации	22
Стимулы	25
Инфраструктура	27
Приоритеты IRU: содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта	28
Торговля и общие проблемы	28
Социальные проблемы автотранспорта	31
Таможенные транзитные системы и система МДП	32
Туризм и автотранспорт – Пассажирские перевозки	35
Автотранспорт – Грузовые перевозки	38
Деятельность IRU	42
Деятельность IRU в Женеве	42
Деятельность IRU в Евросоюзе	44
Деятельность IRU в Содружестве Независимых Государств	46
Заключение Генерального секретаря	50





Обращение Президента



Глобализация и экономическая интеграция, изменяющие наш мир, невозможны без качественных и гибких услуг, предоставляемых автомобильным транспортом. Из дискуссий за «круглым столом», проведенным Всемирной торговой организацией в г. Доха, Катар (Доха Раунд), прослеживается одна очевидная истина: автомобильный транспорт существует везде и для всех. Действительно, глобальный характер IRU как организации был подчеркнут на Всемирном Конгрессе IRU, прошедшем в апреле 2004 года в Иокогаме, Япония, – впервые главное мероприятие IRU было проведено в Азии. Однако по-прежнему во всем мире автотранспорт сталкивается с множеством препятствий на пути обеспечения свободного передвижения людей и товаров, а также с дискриминацией в пользу других видов транспорта.

Если наша отрасль все-таки показывала устойчивое развитие, несмотря на препятствия, то это произошло благодаря творчеству и динамизму автотранспортных операторов. Либерализация дала им возможность проявить свои предпринимательские способности, предоставляя более качественные услуги, дала им также возможность удовлетворять все возрастающие требования потребителей. Однако либерализация не означает отсутствие регулирования. Регулирование необходимо, но необходима также гарантия того, что оно будет справедливым, прозрачным, легко контролируемым. Регулирование рынка также должно быть гармонизировано между различными странами и регионами, для того, чтобы предоставить равные шансы всем его участникам.

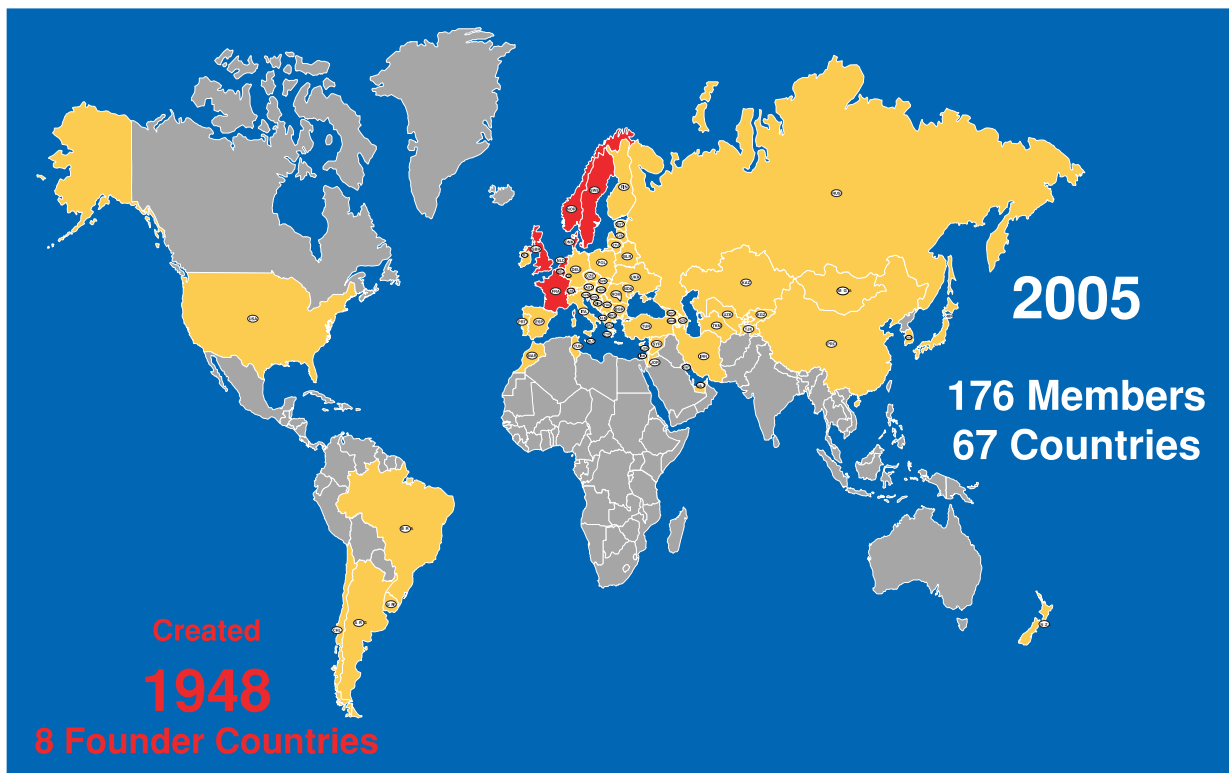
Главной проблемой для членов IRU на сегодняшний день является нерегулируемая конкуренция на рынке автотранспортных услуг, являющаяся следствием чрезвычайно низкого уровня требований по допуску к профессии. Решение проблемы очевидно: необходимо ужесточить правила, регулирующие допуск к профессии. В условиях усиливающейся конкуренции и неопределенных экономических перспектив возникает мысль, что сейчас не самый лучший момент для обращения к такому фундаментальному вопросу. Наоборот, сам факт, что конкуренция ужесточается, делает необходимым введение более строгих критериев допуска к профессии как можно скорее.

Огромный социальный и экономический вклад автомобильного транспорта в экономику часто принимается как нечто само собой разумеющееся. Например, частный сектор автомобильного транспорта играет важнейшую роль в восстановлении Ирака и Афганистана, но об этом факте в средствах массовой информации упоминается только косвенно, когда водителя убивают или берут в заложники. О более приятном событии: автопробег Лиссабон - Владивосток, прошедший в мае-июне 2004 года, организованный правительством России, IRU и его членом-ассоциацией АСМАП (Россия), совместно с ANTRAM и FEBETRA – нашими членами из Португалии и Бельгии, сыграл важную роль в привлечении внимания к открытию Транссибирской магистрали для движения автотранспорта и показал, что автомобильный транспорт действительно несет прогресс от Атлантики до Тихого океана.

О стремлении вести работу во всем мире говорят места проведения важнейших мероприятий IRU в 2005 году – Международный форум по междугородним туристическим и внутригородским автобусным перевозкам пройдет в марте в Шанхае, 8-ая Трансъевропейская конференция по автомобильному транспорту пройдет в мае в Таллинне, а 3-я Евроазиатская конференция по автомобильному транспорту пройдет в сентябре в Пекине, не говоря уже о следующем Всемирном Конгрессе IRU, который пройдет в 2006 году в Дубаи!

Буду рад видеть вас на этих мероприятиях!

Поль Лерманс



Это IRU

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) , учрежденный 23 марта 1948 года в Женеве, является международной организацией, представляющей интересы автомобильного транспорта во всем мире. Через сеть национальных ассоциаций он представляет операторов автобусных, междугородних автобусных и грузовых перевозок, а также операторов такси, как имеющих большой парк автомашин, так и отдельных операторов

Надежный и испытанный подход к сотрудничеству выражен в девизе IRU: «Единство действий во имя лучшего будущего».

Задачи IRU

IRU помогает решать проблемы, влияющие на развитие автомобильного транспорта, и занимается вопросами профессиональной подготовки с целью повышения профессиональной компетентности в отрасли, улучшения качества предоставляемых услуг. Он защищает свободу потребителей в выборе видов транспорта и отстаивает равный регулятивный режим для всех видов транспорта. Он работает совместно со своими членами для того, чтобы обеспечить гармонизированное развитие автомобильного транспорта и улучшить его имидж. IRU представляет интересы автомобильного транспорта в государственных органах, частных организациях и средствах массовой информации. Он обеспечивает сотрудничество и дополняет другие виды транспорта.

Члены IRU

IRU первоначально являлся объединением национальных ассоциаций 8 западноевропейских стран: Бельгии, Дании, Франции, Нидерландов, Норвегии, Швеции, Швейцарии и Великобритании.

Сегодня в составе IRU 176 членов, представляющих 67 стран всех пяти континентов.

Действительными членами IRU, имеющими полное право голоса, являются все национальные автотранспортные ассоциации. Ассоциированные члены IRU представляют отрасли, имеющие тесные связи с автомобильным транспортом, включая производителей автомашин, топлива, шин и информационных систем.

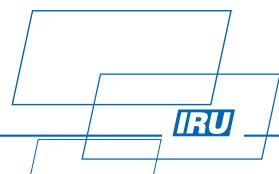
Члены IRU используют свои знания, опыт и политический вес на благо всей организации. Благодаря своей демократической структуре, IRU может действовать во всем мире, в любой стране и даже на местном уровне, благодаря обязательствам и поддержке всех своих членов. Объединение членов IRU дает отрасли авторитет, надежность и силу при взаимодействии с государственными и межгосударственными органами, другими отраслями промышленности и общественными организациями.

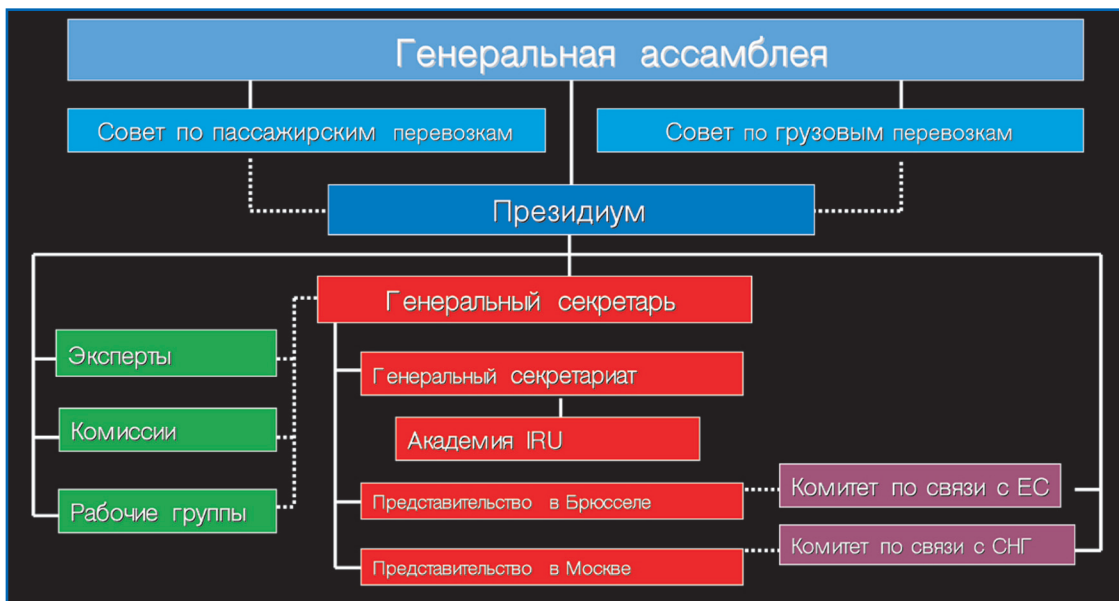
Приоритетные задачи IRU

Устав IRU обязывает организацию работать для достижения двух целей – устойчивого развития автотранспортной отрасли и облегчения автоперевозок. Эти два приоритетных вопроса являются основными направлениями работы IRU.

Устойчивое развитие – это долгосрочная политическая задача по сбалансированию экономических, социальных и экологических приоритетов в соответствии с Повесткой Дня 21, принятой 182 странами на первом Всемирном саммите в Рио-де-Жанейро в 1992. IRU вносит свой вклад в решение этой проблемы путем повышения производительности отрасли, обеспечения более высокого уровня безопасности дорожного движения, сбережения энергии, снижения уровня выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и других вредных воздействий на окружающую среду.

Содействие автоперевозкам направлено на устранение административных и физических барьеров на пути их развития и, таким образом, на общее экономическое развитие через рост торговли и туризма. Основными задачами IRU в этой области являются гармонизация и упрощение внутренних и международных дорожных правил, таможенных формальностей и транспортных контрактов.





Структура IRU

IRU является демократической, основанной на членстве организацией и имеет следующую структуру:

Генеральная ассамблея: высший орган IRU, в состав которого входят все члены, и который собирается не реже, чем два раза в год. Ее задача состоит в том, чтобы определять цели и стратегию транспортной политики IRU.

Советы по перевозкам: Совет по грузовым перевозкам и Совет по пассажирским перевозкам, в состав которых, соответственно, входят члены-ассоциации по грузовым и пассажирским перевозкам, принимающие решения по политике IRU в своих специализированных областях.

Президиум: орган IRU, в состав которого входят Президент IRU, два вице-президента (президенты двух Советов по перевозкам) и 7 других представителей.



Президиум IRU 2005-5. Первый ряд: слева направо – Юрий Сухин (АСМАР, Россия), Франческо Пасифико (вице-президент, ANAV, Италия), Поль Лереманс (Президент, FBAA, Бельгия), Януш Лачни (вице-президент, ZMPD, Польша), Масахито Накано (JTA, Япония). Второй ряд: слева направо – Владимир Флоря (AITA, Молдова), Тойво Кулджепп (ERAA, Эстония), Пламен Цалков (АЕВТРИ, Болгария), Грэхем Смит (СРТ, Великобритания), Дик ван ден Брёк Хамфрис (EVO, Нидерланды), Карлос Казенаве (ANTRAM, Португалия), Майкл Свейн (DTL, Дания), Пьетро Бараджола (Почетный Президент), Мартин Марми (Генеральный секретарь IRU).

Постоянным органам IRU помогают:

Региональные комитеты IRU

Комитет IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта (CLMT) и Комитет IRU по связи с СНГ (CLCEI) объединяют представителей действительных членов IRU из этих географических регионов для рассмотрения региональных проблем.

Группы экспертов, Комиссии и Рабочие группы IRU

Они объединяют представителей членов IRU, имеющих специальные знания, для выработки проектов политических позиций и осуществляющих консультационные, информационные и исследовательские функции.

Комиссии IRU и их Президенты:

- По таможенным вопросам (CAD) Клаус Д. Шредер (AIST, Германия)
- По экономическим вопросам (CAE) Рудольф Кристиан Бауэр (AISL, Австрия)
- По финансовым вопросам (CF) Рон Уиттл (СТР, Великобритания)
- По юридическим вопросам (CAJ) Изабель Бон-Гарсин (AUTF, Франция)
- По безопасности дорожного движения (CSR) Гюля Кёфалви (ATRH, Венгрия)
- По услугам для перевозчиков (CSE) Хосе Рибейро да Круз (ANTRAM, Португалия)
- По социальным вопросам (CAS) Джордж Кос (FNTR, Франция)
- По техническим вопросам Михаил Низов (АСМАП, Россия)

Рабочие группы IRU и их Президенты:

- По комбинированным перевозкам (GETC) Антуанета Иванова (АЕВТРИ, Болгария)
- По перевозкам опасных грузов (GEMD) Поль Вотерс ((FEBETRA, Бельгия)
- По международной классификации туристических автобусов (GECL) в настоящее время вакантно
- По таксомоторным перевозкам и найму автомобилей с водителем (ТА) Жан-Поль Галле (FLEAA, Люксембург)



Заседание Генеральной Ассамблеи IRU в Иокогаме, Япония, 22 апреля 2004 года.

Генеральный секретариат IRU

Генеральный секретариат IRU, возглавляемый Генеральным секретарем, проводит политику, предлагаемую Президиумом и одобренную Советами по перевозкам и, в случае необходимости, Генеральной Ассамблеей. Штаб-квартира Генерального секретариата расположена в Женеве, также имеются два постоянных представительства – при Европейском Союзе (ЕС) в Брюсселе и при СНГ в Москве. Штат сотрудников насчитывает около 130 человек почти 30 национальностей всех пяти континентов. Генеральный секретариат, в соответствии с мандатом ООН, совместно со своими членами обеспечивает работу таможенной транзитной системы МДП.

Штаб-квартира Генерального секретариата

Штаб-квартира Генерального секретариата IRU находится в Женеве. Такое месторасположение облегчает взаимодействие с рядом структур ООН, влияющих на международные автоперевозки, а именно: с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Всемирной торговой организацией (ВТО).

Генеральный секретариат IRU в Женеве выполняет следующие основные функции:

- | | |
|--|-------------------|
| - Генеральный секретарь | Мартин Марми |
| - Заместитель Генерального секретаря | Умберто де Претто |
| - Содействие грузовым автоперевозкам, проведение мероприятий | Питер Крауз |
| - Финансы и управление | Марк Мендес |
| - IT Управление | Хареш Йоши |
| - Система МДП | Жан Акри |
| - Юридический департамент | Вальдемар Чапски |
| - Связи с общественностью | Гай Уиллис |
| - Устойчивое развитие | Йенс Хюгель |
| - Академия IRU | Бруно Дингеманс |

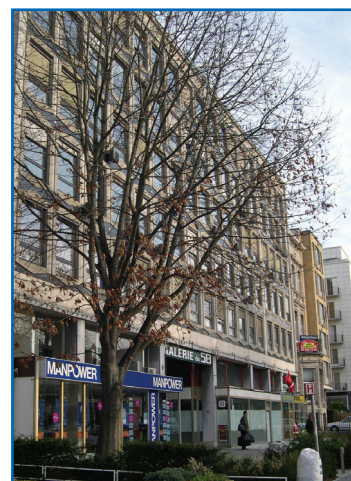


Постоянное представительство IRU в ЕС

Учитывая объем и сложность вопросов автотранспортных перевозок, с которыми сталкивается ЕС, в 1973 году IRU открыл в Брюсселе Постоянное представительство. С тех пор оно является важным участником процесса создания законодательных рамок ЕС в области автомобильного транспорта.

Постоянное представительство IRU в Брюсселе выполняет следующие основные функции:

- Глава Представительства **Хюберт Линссен**
- Заместитель Главы представительства **Лизбет Гейзелс**
- Пассажирский транспорт **Олег Камберски**
- Социальные вопросы **Вим Смолдерс**
- Грузовые перевозки в ЕС **Изабель Метре**
- Пассажирские перевозки ЕС **Марк Бийе**



Три основные задачи Постоянного представительства IRU в ЕС:

- служить интересам автотранспортной отрасли в ЕС;
- обеспечивать соответствие законодательной базы ЕС интересам эффективных автоперевозки и честной конкуренции;
- обеспечивать отражение интересов и проблем автотранспортной отрасли в политических инициативах ЕС.

Основные организации ЕС

Претворяя политику Комитета IRU с ЕС по вопросам грузового транспорта и Совета по пассажирскому транспорту, и тесно сотрудничая с членами IRU из стран-членов ЕС, Постоянное представительство IRU в ЕС работает с Европейской Комиссией и, в первую очередь, с Генеральным Директоратом по транспорту и энергетике; с Европейским Парламентом, особенно с Комитетом по транспорту, и с Советом по транспорту министров транспорта стран-членов ЕС, его секретариатом и Постоянными представителями стран-членов ЕС в Евросоюзе.

Постоянное представительство IRU в СНГ

Содружество Независимых Государств (СНГ) объединяет страны, входившие в состав бывшего Советского Союза, и разделенные сегодня административными барьерами на пути торговли и автотранспорта. Постоянное представительство IRU в СНГ было открыто в Москве в 1998 году.

Постоянное Представительство IRU в СНГ в Москве выполняет следующие основные функции:

- Глава Представительства Игорь Рунов
- Вопросы политики Дмитрий Ларионов
- Таможенные вопросы Аркадий Шмелев
- Внешние связи Елена Анфимова

Главные задачи Постоянного представительства IRU в СНГ:

- интеграция транспортных систем стран СНГ с транспортной системой ЕС в соответствии с политикой IRU;
- гармонизация автотранспортного законодательства в странах СНГ;
- создание единого транспортного пространства на территории стран СНГ;
- создание информационного пространства на русском языке для автотранспортных операторов стран СНГ.

Постоянное представительство IRU в СНГ тесно сотрудничает с Координационным транспортным совещанием и Советом по автомобильному транспорту СНГ, Исполнительным Комитетом СНГ, Евроазиатской межпарламентской Ассамблеей. Совместно с ассоциациями-членами IRU Постоянное представительство работает с отдельными правительствами и правительственными организациями стран СНГ.



Партнеры IRU

IRU тесно сотрудничает со многими межправительственными организациями, в том числе:

- с различными органами ООН, такими как ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию), ЕЭК ООН (Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций), региональными комиссиями ООН по транспорту, ЮНЕП (Программа Организации Объединенных наций по окружающей среде), МОТ (Международная организация труда), Международной морской организацией и ВОЗ (Всемирная организация здравоохранения);
- Всемирной торговой организацией (ВТО);
- Всемирным банком;
- Всемирной таможенной организацией;
- Европейской Конференцией министров транспорта (ЕКМТ);
- Европейской Комиссией;
- Секретариатом Содружества Независимых Государств.

IRU также сотрудничает со многими международными ассоциациями, представляющими другие отрасли.



Главное здание ООН, Дворец Наций, в котором расположена ЕЭК ООН. Эта организация ООН издала около 55 международных Конвенций и 116 законов, регулирующих автотранспортные перевозки. Офис Генерального секретариата IRU в Женеве расположен всего в 5 минутах ходьбы отсюда.

Первоочередные задачи IRU: устойчивое развитие

Мировая экономика не может функционировать без автомобильного транспорта. Задача состоит в том, чтобы сделать этот вид транспорта совместимым с устойчивым развитием. Устойчивое развитие является приоритетным вопросом для IRU, и автотранспортный сектор является единственным, публично заявившим о том, что его деятельность направлена на достижение этой цели. IRU принял так называемую стратегию «трех i» как наиболее экономически эффективный путь устойчивого развития, основанный на **инновациях**, **стимуле** и **инфраструктуре**.



На пути
к устойчивому развитию

IRU разработал специальный логотип, символизирующий устойчивое развитие, чтобы подчеркнуть, что эта всемирная организация, представляющая один из видов транспорта, взяла на себя ответственность открыто и в соответствии с законом работать для достижения целей, поставленных на саммите Всемирной конференции ООН по охране окружающей среды, прошедшей в Рио-де-Жанейро в 1992 году.

МНЕНИЕ

«Автомобильный транспорт необходим для материального благосостояния людей и экономического развития, но для общественности огромный интерес также представляют вопросы охраны окружающей среды, вытекающие из распределения грузопотоков, и их решение».



Его Императорское Высочество принц Акишино, Япония.

Китай на пути к устойчивому развитию

В Китае экономика развивается очень быстрыми темпами, и страна сталкивается с серьезными экологическими проблемами. Для того чтобы удовлетворить растущие потребности в автомобильных перевозках при одновременном сокращении воздействия на окружающую среду, Министерство связи Китая, Ассоциация автомобильного транспорта Китая (CRTA) и IRU совместно работают над внедрением в Китае инструментов ООН для упрощения движения автомобилей и развития торговли. Они также совместно работают над ускорением внедрения в эксплуатацию современных городских и туристических междугородних автобусов и грузовиков, соответствующих новейшим техническим стандартам.

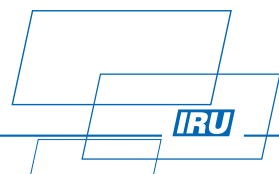
Признавая чрезвычайное значение наличия соответствующей инфраструктуры для устойчивого развития, Китай также вкладывает значительные средства в расширение и улучшения сети автодорог страны, которая увеличилась от нескольких тысяч километров 10 лет назад до почти 30 тысяч километров сегодня. Правительство Китая также сделало шаг к снижению платы за проезд тяжелых грузовиков по автодорогам, признавая их значение для экономического развития страны.



Ли Мей Ванг, Генеральный секретарь CRTA, и Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, подписывают договор о проведении в Пекине 3-ей Евроазиатской конференции по автомобильному транспорту 26-27 сентября 2005 года.

3-я Евроазиатская конференция по автомобильному транспорту, Пекин, 26-27 сентября 2005 года

Организуемая совместно с CRTA, эта конференция пройдет по теме: «Автотранспортный мост между Азией и Европой». Динамичное экономическое развитие Азии нуждается в автомобильных перевозках и возможностях логистики, соответствующих торговому потенциалу региона. По этому вопросу на конференции будут выступать эксперты из Азии и других регионов. Во время конференции будет работать большая выставка.



Безопасность дорожного движения

Вопросы безопасности дорожного движения всегда были приоритетными для IRU и его членов как ключевой аспект устойчивого развития.

Хартия IRU по безопасности дорожного движения

На Генеральной Ассамблее, прошедшей в Иокогаме 22 апреля 2004 года, члены IRU одобрили и подписали Хартию IRU по безопасности дорожного движения, еще раз подтвердив свое обязательство вносить вклад в повышение уровня безопасности дорожного движения и подчеркнув, что будущий прогресс требует эффективного государственно-частного партнерства. Члены IRU взяли на себя обязательство поддерживать инициативы IRU в области безопасности и уделять больше внимания своим обязательствам в вопросах повышения уровня безопасности дорожного движения. К концу 2004 года тысячи транспортных компаний из 20 стран мира подписали Хартию IRU по безопасности дорожного движения для транспортных операторов; названия этих компаний будут опубликованы на веб-сайте IRU в 2005 году.



Генеральная Ассамблея в Иокогаме, 22 апреля 2004 года: Поль Лереманс, Президент IRU, подписывает Хартию IRU по безопасности дорожного движения, вновь подтверждая обязательство автотранспортной отрасли способствовать повышению уровня безопасности на дорогах.

Европейская Хартия по безопасности дорожного движения

Хартия IRU по безопасности дорожного движения является поддержкой автотранспортной отрасли Европейской Хартии по безопасности дорожного движения, подписанной в Дублине 6 апреля 2004 года Президентом IRU Полем Леремансом и премьер-министром Ирландии Симусом Бреннаном, впоследствии Президентом ЕС. В 2005 году IRU будет докладывать Европейской Комиссии о применении Европейской Хартии по безопасности дорожного движения.



Дублин, 6 апреля 2004 года: Димитриус Теолигитис, Глава подразделения безопасности дорожного движения Генерального Директората по транспорту и энергетике Европейской Комиссии (справа), передает для подписания Европейскую Хартию по безопасности дорожного движения Президенту IRU Полу Леремансу.

Исследование причин дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков

Отсутствие достоверных данных о причинах дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков явилось основанием для подписания соглашения о совместном финансировании IRU и Европейской Комиссией детального международного исследования по этому вопросу. В исследовании будут собраны данные о более чем 600 дорожно-транспортных происшествиях с участием грузовиков, имевших место во Франции, Германии, Венгрии, Италии, Нидерландах, Словении и Испании. Исследование будет завершено в 2006 году, и его результаты будут использоваться для предложения экономически эффективных мер направленных на исправление ситуации.



Подписание соглашения между Европейской Комиссией и IRU о совместном финансировании исследования причин ДТП с участием грузовиков, Брюссель, 24 марта 2004 года (слева направо): Мартин Марми, Генеральный секретарь, IRU, Поль Лереманс, Президент IRU и Даниэль Кальха Креспо, Глава кабинета Лайолы де Паласио, впоследствии вице-президент Европейской Комиссии, отвечающий за транспорт и энергетику.

Вопросы безопасности дорожного движения в ООН

5 апреля 2004 года IRU принял участие в заседании рабочей группы ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения, внося вклад в подготовку доклада ВОЗ и Всемирного банка об ущербе в результате ДТП и предотвращении дорожно-транспортных происшествий, представленного в Париже 7 апреля, и принял участие в Форуме ООН по безопасности дорожного движения, прошедшем 15 апреля в Нью-Йорке. На совместном заседании ВОЗ и ООН по безопасности дорожного движения, прошедшем в Женеве 1 октября, IRU выступил с инициативой принять Всемирную Хартию безопасности дорожного движения.



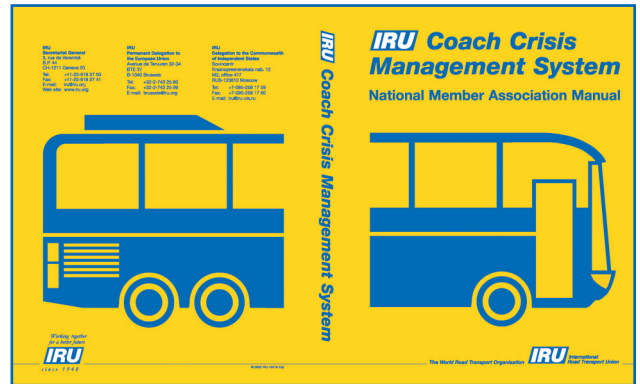
Подтверждая обязательства автотранспортной отрасли способствовать обеспечению безопасности дорожного движения, Йенс Хюгель, Глава департамента IRU по устойчивому развитию, участвует в заседании Форума по безопасности дорожного движения в ООН в штаб-квартире ООН в Нью-Йорке, 15 апреля 2004 год.

Вопросы безопасности дорожного движения в СНГ

15 декабря 2004 года IRU и Московский автодорожный институт (ГТУ) провели в Кремлевском дворце съездов международный форум по безопасности дорожного движения, в котором приняло участие более 2500 человек, в том числе из различных министерств и ведомств России. Совместно с ГУ ГАИ-ГИБДД МВД РФ и Фондом по безопасности дорожного движения IRU будет продолжать работать над повышением уровня безопасности дорожного движения. Уже был выпущен календарь для детей на 2005 год, иллюстрирующий правила дорожного движения.

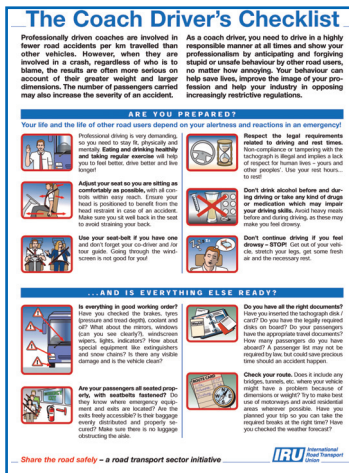
Управление в кризисных ситуациях

При полной поддержке своих членов, IRU разработал систему управления в кризисных ситуациях, для того чтобы помочь операторам туристических автобусов и ассоциациям взаимодействовать в случае серьезного ДТП с участием туристических автобусов. В помощь ассоциациям было подготовлено руководство по управлению в кризисных ситуациях при серьезных ДТП с участием туристических автобусов. Кроме того, в первом полугодии 2005 года будет проведен учебный семинар для национальных менеджеров по управлению в кризисных ситуациях.



Пособие IRU по управлению в кризисных ситуациях для туристических автобусных перевозчиков является результатом сотрудничества между консультантами, имеющими опыт в управлении кризисными ситуациями на воздушном транспорте, управлением IRU по связям с общественностью и ассоциациями-членами IRU.

Листовки-памятки для водителей туристических междугородних автобусов, такси и грузовиков



IRU подготовил листовки-памятки по безопасности для водителей туристических автобусов и грузовиков. В 2004 году члены IRU из Бельгии, Болгарии, Кипра, Германии, Эстонии, Ирландии, Казахстана, Норвегии, Румынии, Швеции и Великобритании опубликовали свои национальные варианты этих листовок-памяток. Карточка безопасности для водителей такси будет опубликована в 2005 году..

Листовки-памятки для водителей были разработаны IRU для того, чтобы на практике обеспечить безопасность и защиту водителей, и в привлекательном, легко читаемом формате напомнить о тех действиях водителей, которые должны предприниматься до, во время и после каждого рейса.

Обеспечение безопасности грузов

В ноябре 2004 года IRU согласился, что стандарты безопасности груза, предъявляемые Международной морской организацией и Европейским Комитетом по стандартизации, обеспечивают приемлемый уровень безопасности грузов. Существует насущная потребность разработать гармонизированные общие европейские направления по безопасности грузов, и IRU принимает участие в работе группы экспертов Европейской Комиссии, занимающейся этим вопросом. Работа будет завершена к середине 2005 года.

Академия IRU

21 апреля 2004 года на Президиуме IRU был одобрен новый Порядок процедур для Аккредитационного комитета Академии IRU. Соответственно, новые члены комитета под председательством Татьяны Минаевой (АСМАП, Россия) приступят к исполнению своих обязанностей в 2005 году. Срок их полномочий продлится два года. В качестве председателя Консультативного совета Академии на 2005-2006 избрана Мартина-Софи Фуве (ЕКМТ).



Встреча Консультативного комитета Академии IRU 2 сентября 2004 года в Женеве. Во встрече приняли участие представители Всемирного Банка, ЕЭК ООН, ЕКМТ, ЕК, АСМАП.

Сертификат профессиональной компетентности (CPC) для менеджеров автомобильного транспорта

Первая учебная программа Академии IRU для получения CPC менеджерами автомобильного транспорта продолжает расширяться. После ее принятия было выдано уже более 4000 дипломов; в 2004 году при Академии IRU было аккредитовано еще 6 учебных центров, и в целом их количество достигло 28.

CPC по перевозке опасных грузов

1 января 2005 года вступает в силу Соглашение 2005 года по автодорожным перевозкам опасных грузов (ADR), и Академия IRU отметила это событие, подготовив новую учебную программу подготовки водителей, перевозящих опасные грузы в упаковках или навалом, за исключением взрывоопасных (класс 1) и радиоактивных (класс 7) материалов. Запланирована подготовка программы для водителей, перевозящих опасные грузы в цистернах, за исключением классов 1 и 7.

МНЕНИЕ

«Соглашение 2005 года по перевозке опасных грузов содержит очень важные изменения, которые должны быть учтены учебными центрами, ответственность которых в этой области возрастает, особенно при обновлении содержания курсов, планов занятий и упражнений в соответствии с пересмотренным Соглашением ADR.»



Оливер Кервелла, Глава подразделения по перевозкам опасных и специальных грузов, ЕЭК ООН

СРС для водителей

Академия IRU планирует разработку третьей учебной программы - сертификата профессиональной компетентности для водителей. Эта программа будет полностью соответствовать Директиве ЕС 2003/59/ЕС, в соответствии с которой для перевозок грузов и пассажиров водители должны иметь начальную квалификацию и проходить периодическую переподготовку. Директива вступит в силу в ЕС 10 сентября 2006 года.

1-й семинар Академии IRU, Ганновер, 29 сентября 2004 года

Первый семинар Академии IRU, проведенный в Ганновере совместно с ассоциацией автопроизводителей Германии VDA, прошел по теме: «Путь к достижению безопасности на дорогах: взаимодействие, информационный обмен и обучение». Эксперты, выступившие на семинаре, рассказали 100 профессионалам из 36 стран Северной и Латинской Америк, Азии и Европы о безопасности на автомобильном транспорте и связанных с ней вопросах профессиональной подготовки. Следующий семинар Академии IRU пройдет в Стамбуле в сентябре 2005 года, он будет проведен совместно с автотранспортной ассоциацией Турции (UND).

*Выступающие на семинаре Академии IRU (слева направо):
Бруно Дингеманс, (IRU), Дитмар Жост, (Всемирная таможенная организация), Поль Лереманс (Президент IRU),
Мартин Спрынар (CESMAD Богемия), Профессор Др. Бернд Ютшалк (Президент Ассоциации автопроизводителей Германии VDA), Мартин Рохас (Американская ассоциация грузовых автоперевозчиков ATA).*

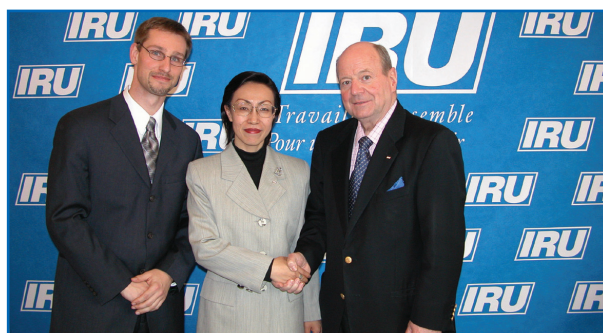


Инициатива Академии IRU и Всемирного банка по дистанционному обучению

Академия IRU, работая совместно с Всемирным Банком по программе Глобального партнерства по содействию перевозкам и торговле - Инициатива по дистанционному обучению (GFP-DLI) и Нидерландской образовательной программой, подписала соглашение с членами IRU CRTA (Китай) и АСМАП (Россия) о предоставлении курсов по дистанционному обучению для менеджеров автомобильного транспорта.



Подписание соглашения по дистанционному обучению в России (слева направо): Мартин Марми (Генеральный секретарь IRU), Поль Лереманс (Президент IRU), Юрий Сухин (Президент АСМАП, Россия) и Татьяна Минаева (Глава департамента управления АСМАП, Россия).



Заключение соглашения по дистанционному обучению в Китае (слева направо): Бруно Дингеманс (Глава Академии IRU), Ли Мей Ванг (Генеральный секретарь CRTA, Китай) и Мартин Марми (Генеральный секретарь IRU).



Профессор Др. Бернд Готшалк (Президент Ассоциации автопроизводителей Германии VDA) открывает семинар Академии IRU по повышению уровня безопасности на автомобильном транспорте.

Президент IRU Поль Лереманс заявил участникам семинара, что для достижения безопасности на дорогах органы власти и представители бизнеса должны работать совместно.



Инновации

Распространение информации о достижениях автотранспортной отрасли: доклады о передовом опыте

В докладах IRU «О передовом опыте в автотранспортной отрасли» рассказывается о внедрении транспортными операторами новшеств, описанных в Справочнике IRU по устойчивому развитию. Первый такой доклад IRU был опубликован в 2001 году, последние достижения отрасли были описаны во втором докладе, опубликованном в 2004 году. Планируется издание третьего доклада, в который войдет передовой международный опыт, рекомендуемый транспортным операторам к внедрению.



Первый и второй доклады о передовом опыте в автотранспортной отрасли подтвердили желание транспортных операторов для достижения устойчивого развития внедрять инновации, выходящие за рамки официальных требований, так как они приносят экономическую и экологическую пользу.

МЕРОПРИЯТИЕ IRU

29-й Всемирный Конгресс IRU, Иокогама, 22-24 апреля 2004 года

На 29-ый Всемирный Конгресс IRU в Иокогаме, состоявшийся 22-24 апреля 2004 года, собралось около 1500 руководителей автомобильного транспорта и представителей правительственных кругов из 60 стран мира, для того, чтобы обсудить тему «Транспорт и технологии будущего». По итогам Конгресса была принята Декларация, призывающая правительства стимулировать переход автотранспортной отрасли на новые технологии, для того чтобы максимально увеличить ее положительный вклад в обеспечение устойчивости в перемещении людей и грузов.



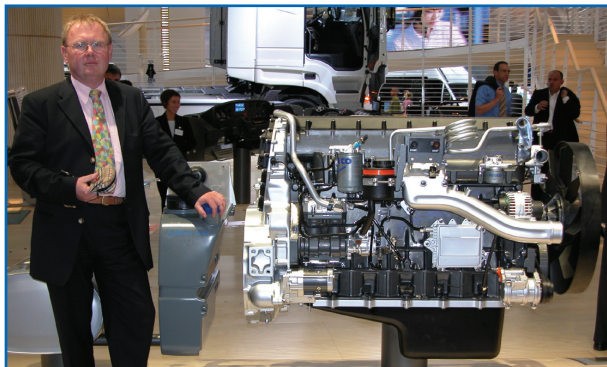
Джон Патрик (автор книги «Фантастический Интернет»; бывший вице-президент Internet Technologies, IBM) заявил делегатам Конгресса в Иокогаме, что автотранспортные компании должны вооружиться информационными технологиями.



Стандарты Евро-4 и Евро-5

В 2004 году Комиссия IRU по техническим вопросам уделила особое внимание проблемам, касающимся стандартов дизельного топлива Евро-4 и Евро-5. На сегодняшний день стандарту Евро-4 соответствуют несколько технологий, но более строгому стандарту Евро-5 соответствует только одна: избирательное снижение катализатора (SCR), для которого требуется большое количество жидкого карбамида. Вне зависимости от используемой технологии, IRU, полностью поддерживая такие методы снижения уровня вредных выбросов, как того требуют стандарты Евро-4 и Евро-5, которые являются более предпочтительными, чем транспортные ограничения, призывает правительства:

- обеспечить наличие в достаточном количестве всех необходимых видов топлива и добавок;
- предложить автотранспортным операторам эффективные стимулы для приобретения экологически более безопасных транспортных средств.



Президент комиссии IRU по экономическим вопросам (CAE), Рудольф Бауэр (AISL, Австрия), рядом с IVECO Cursor стандарта Евро-4 на прошедшей с сентября 2004 года в Ганновере международной коммерческой автовыставке

МНЕНИЕ

«Трехпроцентная экономия потребления топлива, суммарно составляющего свыше 150 млн. литров в год, стоит усилий и любых инвестиций в инновации. Другими словами: новаторство рентабельно!»



Вим Вос, управляющий, ВОС Логистик, Нидерланды.

Дизельное топливо

Поскольку на долю горючего приходится, по меньшей мере, 20% всех расходов автотранспортных компаний, они особенно сильно пострадали от стремительного роста цен на нефть, произошедшего в 2004 году. Хотя к настоящему времени положение несколько улучшилось, цены на нефть остаются на самых высоких за всю историю уровнях, и ожидается, что в дальнейшем они продолжат свой рост. IRU собирается воспользоваться Декларацией о ценах на нефть, принятой Генеральной ассамблеей IRU в ноябре 2004 года, в качестве основы для дискуссий с Европейским Советом, Генеральной дирекцией Европейской комиссии по энергетике и Генеральной дирекцией Европейской комиссии по налогообложению, которые состоятся в 2005 г.

Генеральная ассамблея, Женева, 5 ноября 2004 года

Члены IRU приняли Декларацию, призывающую Европейскую Комиссию пересмотреть свое предложение по дизельному топливу для профессионалов, и снизить налог на горючее для профессионального использования до единой общей ставки во всех 25 странах-членах Европейского Союза. Совершенно ясно, что эта ставка должна быть ниже базовой ставки в 350 евро за 1000 литров, указанной в нынешнем предложении Комиссии. IRU также призвал операторов автотранспортных предприятий принять свои решения в связи с возросшими расходами на горючее.



Мухаммед Алипур-Жедди, Руководитель службы анализа нефтяного рынка Организации стран-экспортеров нефти (ОПЕК), заявил на заседании Генеральной ассамблеи IRU, что автотранспортный сектор обязан принимать свои решения в связи с возросшими расходами на горючее.



Лью Фултон, Старший управляющий службы транспортной энергетики Международного энергетического агентства (МЭА), выступая перед членами IRU, сказал, что в обозримом будущем дизельное топливо по-прежнему останется основным для грузовых транспортных средств, поскольку альтернативные мобильные источники энергии, разрабатываемые в настоящее время, больше подходят для легковых автомобилей.

Вес туристических автобусов

Члены IRU считают, что Директива ЕС 97/270 в весах и габаритах, которая устанавливает минимальный вес пассажиров и багажа, пассажирских и туристических автобусов, больше не соответствует реальным условиям эксплуатации. IRU провел исследование в четырех государствах ЕС, сравнив действительный вес и технические характеристики транспортных средств. Окончательные результаты исследования, как ожидается, будут представлены в первой половине 2005 года.

Стимулы

Анализ роли стимулов

Внедрение транспортными операторами передовых технологий должно поощряться со стороны правительств введением экономических стимулов. Чтобы помочь высшим должностным лицам больше узнать об имеющихся стимулах, IRU поручил независимому научно-исследовательскому институту провести исследование по этой теме. Результаты этого исследования были представлены членам IRU в ноябре 2004 года. Стимулы зачастую плохо продумываются, но указанное исследование показало, что они могут быть эффективными, если:

- финансовые или иные льготы являются достаточно большими по сравнению с инвестициями;
- стимулы остаются действительными на достаточно долгое время;
- они предоставляются заранее и
- применимы к значительной части отрасли автодорожного транспорта.

В качестве следующего шага и в целях оказания практической помощи лицам, определяющим политику в этой области, IRU в 2005 году создаст модель стимула с критериями, которые обеспечат создание реальных стимулов для бизнеса.

МНЕНИЕ

«Мы развиваем нашу дорожную инфраструктуру и работаем над ликвидацией «пробок» в городах в часы пик. Мы также используем экономические стимулы, чтобы содействовать внедрению транспортных средств, не оказывающих отрицательного воздействия на окружающую среду».



*Юкйюши Минехиса
Генеральный директор Бюро автотранспорта
Министерства земельных ресурсов,
инфраструктуры и транспорта Японии.*

Почетные дипломы IRU



На заседании Генеральной Ассамблеи в ноябре 2004 года Президиум IRU наградила 913 водителей автотранспортных средств из 24 стран Почетными дипломами IRU. Эти дипломы присуждались на основании номинаций, представленных ассоциациями - членами IRU, самым достойным водителям автотранспорта, которые проехали минимум один миллион километров не менее чем за 15 лет работы в области международных автоперевозок, не допустив при этом существенных аварий. Такой труд заслуживает признания и является примером для молодых водителей, повышает престиж профессии.

Премия IRU «Евровызов»

Премия IRU «Евровызов» способствует более широкому использованию городского и междугородного общественного транспорта – пассажирских и туристских автобусов – в рамках экономически эффективных инновационных проектов. «Общественный транспорт отвечающий общественным потребностям» - такой будет тема Премии 2005 года, вручение которой состоится на выставке «Мир автобусов» в Кортрике, Бельгия, 20 октября 2005 года. Приглашение к подаче заявок будет опубликовано в январе 2005 года.

Серж Носович, член Правления Совета IRU по пассажирским перевозкам и Генеральный секретарь НФПТ (Национальной федерации пассажирского транспорта Франции) вручает премию «Евровызов 2003» Антуну Эггермонту из бельгийской компании De Lijn за новаторскую работу по обслуживанию ночных автобусов в городе Гент.

2005 IRU Eurochallenge Award



Взимание платы за использование дорожной инфраструктуры

Для увеличения поступлений в бюджет правительства все чаще выбирают грузовики в качестве объекта начисления платы за пользование междугородной инфраструктурой, хотя современные технологии предоставляют и другие возможности для автоматического взимания платы. К сожалению, системы по взиманию дорожных сборов, внедренные к настоящему времени в Швейцарии, Австрии и Германии, несовместимы между собой, и при этом планируется введение систем и в других местах. Директивные органы Европейского Союза не спешат с обновлением «Евровиньетки» («Eurovignette») в части взимания платы с грузовиков и не спешат с составлением какого-либо правового документа, обеспечивающего, по крайней мере, согласование национальных систем взимания платы за пользование инфраструктурой.

Выражая свое отношение к взиманию платы за пользование дорогами с грузовиков, IRU особо подчеркивает, что любая плата такого рода должна быть финансово необременительной. Другими словами, не следует повышать общую финансовую нагрузку на операторов автотранспорта. IRU также настаивает на том, что поступающая плата за пользование дорогами должна идти на развитие дорожной инфраструктуры.

Ситуация может зайти в тупик в 2005 году, что может, в свою очередь, привести к переработке Европейской Комиссией ее предложения о пересмотре «Евровиньетки».

Немецкая система дорожной платы LKW-Maut HG, наконец, вступила в действие 1 января 2005 года. Сложность технического решения, предложенного Консорциумом по взиманию дорожной платы, привела к задержкам, к тому же эта система несовместима с системами взимания платы HGv, существующими в соседних Австрии и Швейцарии.

Цель IRU – «одно окно, один счет». Это требует технического стандарта, предусматривающего введение понятия единицы груза на борту одного транспортного средства, что поможет согласовать все национальные системы взимания платы. IRU также выступает за создание централизованного механизма, позволяющего избежать административных проволочек из-за составления отдельного счета для каждого грузовика и для каждой страны.



МНЕНИЕ

«Дорожная инфраструктура имеет особое значение, поскольку автомобильные перевозки являются тем видом транспортировки, который наилучшим образом отвечает потребностям современной экономики».



Хосе Капел Ферре
Глава транспортного подразделения
Европейской экономической комиссии ООН.

Приоритеты IRU: содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта

Содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта является основным приоритетом IRU. Философия IRU в этом отношении весьма проста: результатом любых штрафных санкций против автотранспорта являются еще большие штрафные санкции против экономики в целом. IRU отдает приоритет этой проблеме не только потому, что она имеет большое значение для обеспечения более качественных, а не только более масштабных перевозок, но и потому, что это отвечает интересам всего общества в целом, поскольку автомобильный транспорт является двигателем прогресса. Поэтому так важно, чтобы существенная роль автотранспорта стала известна всем, и чтобы IRU и его члены пользовались поддержкой властей в борьбе за сокращение и полное уничтожение административных барьеров на пути развития автотранспорта. Все участники все более либерализуемых рынков должны предпринимать совместные действия по обеспечению высокого качества услуг, предоставляемых автотранспортом, чего можно достичь путем введения более строгих правил допуска к профессии и внедрения разработанных Академией IRU стандартов профессионального обучения, получивших международное признание.



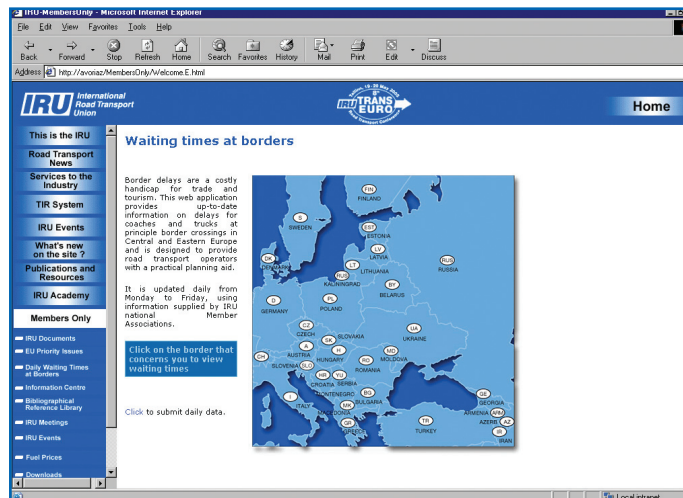
Обеспечение безопасности и содействие развитию торговли, туризма и автомобильного транспорта тесно связаны между собой; информация является ключом к обеспечению и того, и другого. 21 апреля 2004 года в Июкогаме Совет IRU по грузовым перевозкам принял Декларацию, настоятельно рекомендовавшую правительствам поддержать требования точности и оперативности, предъявляемые к автомобильным перевозкам, и позволить операторам посылать предварительные уведомления таможен лишь за 2-4 часа до появления груза на границе. За прошедшее с тех пор время Европейская Комиссия отозвала предложение о минимальном 24-часовом сроке предварительного уведомления из законодательного проекта и передала вопрос о сроках на рассмотрение экспертного комитета.

Вопросы торговли и общего характера

Для автотранспортной отрасли содействие развитию торговли не может быть отделено от физического движения транспортных средств, перемещающих пассажиров и грузы через границы. Отрасль автотранспортных перевозок особенно беспокоят трудности пересечения границ в некоторых частях света. Эффективность контроля имеет существенное значение; с сокращением контроля на границах между «старыми» и «новыми» странами-членами Европейского Союза, последовавшим после расширения ЕС 1 мая 2004 года, время ожидания в пунктах для пассажирских и туристских автобусов практически сведено к нулю. Сложности получения виз для профессиональных водителей также снижают производительность автотранспорта. IRU поднял этот вопрос в ряде международных организаций, но необходимые для преодоления этих трудностей меры еще только предстоит принять. IRU добивается введения дешевых многоразовых виз для водителей и быстрой и простой процедуры подачи заявок на них.

Время ожидания на границах

Время и стоимость операций по пересечению границы автотранспортом возрастают из-за сложности документации и связанных с ее подачей процедур, недостатка во взаимодействии между различными государственными организациями, ненадлежащим выполнением международных соглашений, обременительных ограничений движения, а также, порой, из-за недостаточной численности и плохой подготовки персонала пограничных учреждений. В 2004 году IRU ввел на своем веб-сайте модернизированную страницу по мониторингу времени ожидания на границах. Данные, ставшие доступными членам IRU благодаря внедрению новой системы, являются более оперативными, поскольку ассоциации-члены IRU теперь могут сами напрямую вводить необходимые детали. Просто на границе и проблемы с визами будут оставаться в центре внимания IRU и в 2005 году, в ходе переговоров с ЕЭК ООН, ЕКМТ (Европейской конференцией министров транспорта), ЕС и ВТО.



Помимо того, что ассоциации-члены IRU получили возможность прямого введения данных, страница по мониторингу времени ожидания на границах на сайте IRU содержит наиболее полную и оперативную информацию, использование которой приносит дополнительную пользу членам IRU.

Автопробег по маршруту Лиссабон-Владивосток

Автопробег Лиссабон-Владивосток явился примером сотрудничества между государственными и частными организациями – российским Министерством транспорта, АСМАП (Россия) и IRU и его членами. Задуманный для освещения открытия Транссибирской магистрали, автопробег стартовал из Лиссабона 24 мая 2004 года и прибыл во Владивосток 12 июля. Проходивший под лозунгом «Автомобильный транспорт несет прогресс от Атлантического до Тихого океана», этот героический автопробег длиной в 15 000 километров показал, что теперь автотранспорт может связать между собой центры производства и распределения на всем евразийском пространстве, способствуя тем самым интеграции ранее отдаленных регионов в современную глобальную экономику.



Прибытие автопоезда во Владивосток, ставшее символом интеграции этого удаленного региона России, было отмечено с традиционным российским гостеприимством



Ассоциация ANTRAM (Португалия) организовала торжественный старт автопоезда от Памятника первооткрывателям на реке Тагус в Лиссабоне.

Расширение Евросоюза

1 мая 2004 года 10 новых государств вступили в члены ЕС в ходе его самого большого за всю историю расширения, а Болгария и Румыния собираются вступить в ЕС в 2007 году. IRU с самого начала был активным участником процесса подготовки расширения ЕС в области автотранспорта.

В 1999 году члены IRU единогласно одобрили поэтапную стратегию расширения ЕС, чтобы минимизировать риск дестабилизации рынка, связанный с расширением, обеспечить постепенное заблаговременное открытие рынка одновременно с введением законодательства Европейского Союза в области автомобильного транспорта. К сожалению, эта возможность была упущена, и IRU сейчас работает над тем, чтобы широкое распространение получил индекс мониторинга международных транспортных потоков в целях предупреждения ситуации серьезной дестабилизации транспортного рынка. Эти усилия должны принести свои плоды в 2005 году.

IRU наблюдает за реализацией новой Политики добрососедства ЕС, целью которой является установление добрососедских связей между соседними странами и регионами, с предоставлением последним более свободного доступа к единому рынку в обмен на выполнение нормативов и правил ЕС.

8-я Трансъевропейская автотранспортная конференция IRU, Таллинн, 19-20 мая 2005 года

Это мероприятие, которое будет принимать у себя являющаяся членом IRU Ассоциация международных автоперевозчиков Эстонии, является продолжением успешной серии конференций «Восток-Запад», проведенных IRU для оказания помощи автотранспортному сектору в подготовке к расширению ЕС. Переименованное в целях отражения новой геополитической ситуации, мероприятие в Таллинне будет называться «Год спустя...» и рассмотрит все аспекты последствия расширения ЕС.



Тойво Кулдкепп, Генеральный секретарь ассоциации международных автоперевозчиков Эстонии, и Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, подписывают договор о проведении 8-й Трансъевропейской автотранспортной конференции.



Социальные вопросы автотранспортной отрасли

Правила вождения и отдыха

Члены IRU сочли пересмотренные правила вождения и отдыха, обсуждавшиеся на Совете по транспорту ЕС, излишне сложными, невыполнимыми и трудно контролируруемыми и внесли свои предложения относительно времени вождения и отдыха водителей и контроля за выполнением этих правил. В июне Совет достиг политического соглашения о новых правилах в отношении времени вождения и их правовой базы, включающего некоторые поправки, которых добивался сектор автотранспорта. Эти новые правила будут внесены в Европейский парламент для второго чтения в 2005 году, и IRU настаивает на том, чтобы члены Европейского парламента обеспечили включение в них 12 последовательных периодов вождения; более гибкую разбивку отдыха в течение дня. Следует упразднить следующие положения: о еженедельном 45-часовом отдыхе раз в две недели; о еженедельном отдыхе не позднее чем через 6 x 24 часа после предыдущего; о компенсации за сокращение времени еженедельного отдыха и изменении на противоположный порядок возложения бремени доказательства.

Цифровой тахограф

Задержки с принятием цифровых тахографов привели к появлению опасения возникновения серьезных проблем у компетентных органов и операторов автотранспорта. Транспортный совет в июне 2004 года согласился перенести дату вступления положения в силу на 5 августа 2005 года.

IRU способствовал переносу даты и предложил законодателям сконцентрировать свое внимание на разработке унифицированного контролирующего законодательства для согласованного использования нового оборудования. Технические и административные проблемы в 2005 году могут привести к дальнейшим изменениям в графике внедрения цифровых тахографов. IRU, тесно сотрудничая с европейскими контролирующими организациями, будет продолжать настаивать на том, что гармонизированный контроль имеет самое большое значение.



Цифровой тахограф должен помочь в обеспечении выполнения социального законодательства, но, помимо этого, также необходимы простые и согласованные правила контроля. IRU выступает за введение гибкого стандарта, который допускал бы существование многоцелевого «черного ящика», способного предоставить различные данные, включая управление автомобилем и взимание платы за пользование инфраструктурой, а не только по выполнению социального законодательства.

Рабочее время

В сентябре 2004 года Европейская комиссия предложила внести поправки в общую Директиву 2003/88/ЕС о рабочем времени, которая затронет интересы всех служащих, не подпадающих под действие Положения 3820/85 о времени вождения и отдыха. За исключением невозможности расторжения договора о рабочем времени в индивидуальном порядке, все предложенные Комиссией поправки приемлемы для IRU.



Жорж Косс (FNTR, Франция) является Председателем Комиссии по социальным вопросам IRU.

Таможенные транзитные системы и система МДП

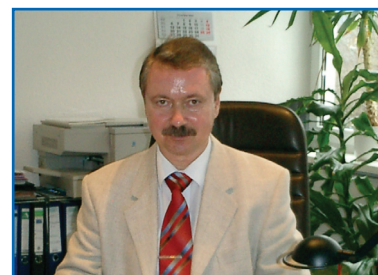
Автотранспортным операторам, занимающимся международными автомобильными перевозками, нужны эффективные таможенные транзитные системы, помогающие рационализировать и сократить таможенные формальности и, таким образом, ускорить пересечение национальных границ пассажирами и грузами. Наиболее известной из них является система МДП, в настоящее время внедренная в 60 странах.



Жан Акри, Руководитель департамента МДП, Ян Мейландер-Ларсен, вице-президент САД, Клаус Шредер, Президент САД, Сорен Расмуссен, руководитель оперативного управления системой МДП, Вирджиния Танаси, руководитель подразделения МДП по политике, обучению и информации, Благойя Йовановски, руководитель IT проектов департамента МДП.



Грузовик, перевозящий груз с использованием процедуры МДП, в Аль Танфе при пересечении границы между Ираком и Сирией.



Клаус Шредер (AIST, Германия) является председателем Комиссии по таможенным вопросам (САД) IRU, которая предоставляет всем членам IRU консультационные услуги экспертов в этой важной области.

На пути к устойчивому развитию системы МДП

Пользуясь поддержкой Комиссии по таможенным вопросам, IRU намерен обеспечить рациональное применение системы МДП, но для этого необходимо сотрудничество между частным сектором - IRU, его членами-ассоциациями, использующими систему МДП, уполномоченными пользователями и страховщиками, и государственным сектором - национальными таможенными органами, ЕЭК ООН и организациями, администрирующими Конвенцию МДП.

IRU оказывает всемерную поддержку работе ЕЭК ООН по обеспечению устойчивого развития системы МДП, в том числе в вопросе пересмотра Конвенции МДП. До и после расширения ЕС, произошедшего 1 мая 2004 года, IRU также тесно сотрудничал с Генеральной дирекцией Европейской Комиссии по налогообложению для обеспечения бесперебойного функционирования системы МДП. Укрепилось сотрудничество IRU с Всемирной таможенной организацией (ВТО), движимое взаимной заинтересованностью в поддержании равновесия между безопасностью перевозок и содействием развитию торговли.

В 2004 году был организован семинар по использованию системы МДП для представителей Албании, Азербайджана, Мальты, Дании, Ирландии и Сирии. Сложности, связанные с применением системы МДП при пересечении границ, и случаи мошенничества тоже потребовали повышенного внимания IRU.

Оперативное управление и информационная поддержка системы МДП

В соответствии с Рекомендацией ЕЭК ООН от 20 октября 2000 г. во всех ассоциациях международных автоперевозчиков, использующих систему МДП, в согласованном порядке введен идентификационный номер владельца книжки МДП (ИН).

Первый пилотный проект использования информационных технологий в управлении информацией о карнетках МДП «AskTIR», был осуществлен совместно с RHA (Великобритания), в середине 2004 года, совместно с АЕВТРИ (Болгария) началась реализация второго пилотного проекта.

IRU создал систему «SafeTIR» для совершенствования управления рисками в рамках системы МДП, но чтобы сделать ее эффективной, данные должны предоставляться в режиме «того же дня». В целях ускорения сообщения даты прекращения действия книжки МДП IRU тесно сотрудничает с Федеральной таможенной службой России и помогает таможенным постам в получении доступа к базе данных «CUTE-Wise».

В 2004 году IRU обеспечил безопасную передачу данных о закрытии книжек МДП по системе МДП и «SafeTIR» через Интернет («Виртуальную частную сеть» (VPN) из пяти стран и планирует расширение ее использования для сокращения расходов, повышения надежности и безопасности. В декабре 2004 года IRU приступил к реализации программы «CUTE-Wise 2.2», разработанной по запросу ЕЭК ООН для предоставления информации о выданных книжках МДП.



IRU обсуждает сокращение времени передачи данных по программе «SafeTIR» с представителями российской таможни в январе 2004 г.

Расширение системы МДП

IRU готовится к географическому расширению сферы действия системы МДП. В марте делегация IRU в Китае консультировала Министерство связи и Общую таможенную администрацию, а в июле два служащих китайской таможни прошли в Женеве подготовку по применению системы МДП. Проведены консультации по вопросам возможного использования системы МДП при морской контейнерной транспортировке с ассоциациям из Азии и Океании, а для ОАЭ, Сирии и Кувейта по системе МДП был организован семинар. Совместно с ЕЭК ООН были организованы мероприятия в Боснии-Герцеговине, Пакистане, Таиланде и Казахстане. Семинар в Казахстане был организован также при содействии USAID. Были также установлены контакты с Афганистаном и Саудовской Аравией.



Встреча с китайскими таможенниками в Пекине в марте 2004 года (слева направо): Дэвид Грин, Советник Генерального секретаря IRU по системе МДП, Зу Гаозан, Генеральный директор Департамента международного сотрудничества Общей таможенной администрации, Вирджиния Танаси, IRU, Сан Ронг-ян Директор подразделения Департамента надзора и контроля Общей таможенной администрации, Сорен Расмуссен, IRU, Хи Ксяоруи, руководитель отделения Департамента законов и нормативных актов.

Альтернативные транзитные системы

В 2004 году IRU обратился к Европейской комиссии и национальным таможенным органам разных стран с вопросом о технических трудностях, связанных с использованием НКТС (новой компьютеризированной транзитной системы, NCTS) при транспортировке грузов, принадлежащих странам, не входящим в Сообщество, по территории стран Таможенного союза ЕС. Эти проблемы были частично решены, но число таможенных ограничений и уведомлений по-прежнему остается высоким. Постоянное представительство IRU в СНГ вело мониторинг процесса пересмотра Таможенного кодекса РФ и анализировало последствия заключения Таможенного союза между Российской Федерацией и Беларусью.

Сотрудничая с Генеральной дирекцией по налогообложению, государствами-членами ЕС и ассоциациями-членами IRU, IRU будет и в дальнейшем стремиться к усилению взаимодействия систем НКТС и МДП в целях оказания дальнейшего содействия автомобильному транспорту в применении системы НКТС для обеспечения функционирования системы МДП на дорогах, ведущих в ЕС, из него и через него.

МДП: год 2005

В ходе работы с ЕЭК ООН и Европейской Комиссией основное внимание будет уделяться переработанному Таможенному кодексу Сообщества. Включение в феврале 2005 г. нового Приложения 10 к Конвенции МДП послужит стимулом для таможенных властей в принятии необходимых мер для достижения передачи данных по системе «SafeTIR» «в тот же день». Будет также усилено управление рисками путем стимулирования использования таможенными постами базы данных «Cute-Wise». Будет начато распространение системы «AskTIR» среди ассоциаций-членов IRU. IRU также продолжит работу по применению системы МДП при осуществлении морских контейнерных перевозок.

Country	Name Or Number Of Customs Office	Date In The Customs Ledger	Record Number In The Customs Ledger	Reference Number As Per The Certificate Of Termination	Date As Per The Certificate Of Termination	Partial ID Or Final ID Of Termination	Page Number	Termination Certified With IRU Or Without OSU Reservation	Number Of Packages	Comments	Record Available At IRU On
DEU	(BOCHUMER) BRAG RECHERHALL AAF		AT/0151620692004745		08.09.04	P	12	OK	0		11.09.04

Разработанная IRU программа «CUTE-Wise» делает информацию о «SafeTIR» доступной для ассоциаций-членов системы МДП, способствуя эффективному управлению рисками в рамках этой системы.

Туризм и автомобильные перевозки - Пассажиры

Развитие пассажирского транспорта

Для того, чтобы лучше представлять себе ситуацию в пассажирских автоперевозках, IRU усовершенствовал свои методы работы и расширил персонал Секретариата IRU, дав ему четкое поручение повысить уровень услуг для членов IRU, включая Группу IRU по такси.

Развитие автобусного туризма

В ноябре 2004 года было опубликовано исследование Генерального директората по промышленности (DG Enterprise) Европейской комиссии о многосторонней европейской целевой акции в поддержку устойчивого развития туризма и транспорта. Это исследование, в котором IRU принял активное участие, показало, что путешествия на туристских автобусах имеют большое значение для достижения устойчивого развития туристических услуг. IRU проинформирует Комиссию о своей позиции по этому вопросу в начале 2005 года. IRU по-прежнему будет настаивать на противодействии политике некоторых туристических городов, вводящих ограничения на въезд туристских автобусов при помощи дискриминационных правил движения и не отвечающих требованиям площадок для стоянки.

29 июля 2004 года Европейская комиссия опубликовала Сообщение об эксплуатации и перспективах инфраструктуры Сообщества в отношении перевозок пассажирскими и туристскими автобусами: о доступе к международному рынку перевозок, каботаже, безопасности и правах пассажиров. Позиция IRU по этому вопросу будет обсуждаться в 2005 году, но непременно будет поднят вопрос об отсутствии информации о международном автобусном туризме, что недопустимо, учитывая серьезный вклад этой отрасли в экономику.

16-17 сентября 2004 года в Стамбуле рабочей группе ЕКМТ по автомобильным перевозкам был представлен Меморандум IRU об услугах регулярного международного сообщения. Осенью 2005 года планируется провести семинар по рассмотрению вопросов, поднятых в этом Меморандуме.

IRU провел исследование по проблеме модернизации международной классификации туристских автобусов по звездам. Его результаты были представлены Совету IRU по пассажирским перевозкам в ноябре 2004 года, и началось проведение консультаций с членами IRU. Решение о будущем международной классификации туристских автобусов по звездам должно быть принято в апреле 2005 года.

Международный форум по туристическим и пассажирским автобусным перевозкам, Шанхай, 16 марта 2005 года

В рамках темы "Рентабельные туристические и пассажирские автобусные перевозки в Китае" известные китайские и иностранные специалисты осветят большие потенциальные возможности, которые только недавно открытый китайский туристический рынок предлагает операторам туристических и пассажирских автобусов и их поставщикам. Такое уникальное мероприятие состоится в рамках выставки 2005 года «Азия. МИР АВТОБУСОВ», которая будет проведена в сотрудничестве с BUSWORLD, CRTA и UITP.



4-й Европейский форум по туристическим и пассажирским автобусным перевозкам, Кортрик, 21 октября 2005 года.

Четвертый Европейский форум по туристическим и пассажирским автобусным перевозкам состоится в ходе выставки «Мир автобусов» в Кортрике 21 октября 2005 года; на нем будут рассмотрены аспекты безопасности международных регулярных туристических и пассажирских автобусных перевозок. Форум соберет лиц, определяющих политику в области безопасности дорожного движения, операторов, производителей и экспертов.

bus & coach 



Налог на добавленную стоимость (НДС)

Освобождение воздушного транспорта от уплаты НДС является дискриминацией по отношению к автотранспорту, создает неравные условия в ценовой конкуренции. Несмотря на постоянные обращения, Европейская комиссия до сих пор не представила свое предложение о прекращении дискриминации в отношении разных видов пассажирского транспорта. IRU также обращал внимание Комиссии на проблемы, с которыми сталкиваются операторы при возврате НДС в Италии и Люксембурге. Это привело к принятию дисциплинарных мер в отношении этих стран, признавших указанные факты и работающих над исправлением положения.

Требования к обслуживанию автобусных перевозок

С июля 2002 года Европейский транспортный Совет не достиг никакого прогресса в отношении предложения о Положении о критериях и вознаграждении за обслуживание пассажирских перевозок по железной дороге, автомобильным транспортом и по внутренним водным путям. 16 марта 2004 года Европейский суд вынес постановление по делу датской компании Combus, которое заключалось в подаче датской ассоциацией Danske Busvognmaend, членом IRU, жалобы на незаконное использование датской компанией Combus государственных средств для получения контрактов на обслуживание автобусов. В сентябре 2004 года Комиссия начала подготовку проекта нового предложения, которое помогло бы возобновить обсуждение этого вопроса в Совете.



IRU City Trophy 2005

Приз IRU «City Trophy 2005»

Эта награда, присуждаемая раз в два года, вручается местным органам власти за проведение политики содействия развитию туристических автобусных перевозок на своей территории. Ведется подготовка к присуждению Приза IRU «City Trophy 2005», который будет вручен 20 октября 2005 года в ходе выставке «Мир автобусов» (BUSWORLD), Кортрик, Бельгия.



Франческо Пасифико, Председатель совета IRU по пассажирским перевозкам и вице-президент ANAV, Италия, вручает Приз IRU «City Trophy 2005» Мэри Сюел (слева) и Джейн Читти из Совета г. Медуэй за великолепное оборудование для обслуживания туристических автобусов, установленное в историческом городе Рочестер, Великобритания.

Автомобильные перевозки – Такси

Группа такси, которая является полноправным членом Совета IRU по пассажирским перевозкам, занимается многими вопросами, такими, как дизельное топливо, допуск к профессии, безопасность дорожного движения, рабочее время и безопасность общественного транспорта, вызывающими озабоченность и представляющими интерес для производителей туристических автобусов. Все эти вопросы рассматриваются Группой в комплексе, поскольку регулируются одними и теми же национальными нормативами.

В январе 2004 года было опубликовано исследование норвежского Института экономики транспорта «Регулирование таксомоторных перевозок в Европе». В нем описывается нормативная база допуска к профессии и доступа на рынок в 13 европейских странах и содержится анализ основных видов диспетчерских центров такси и их влияния на качество обслуживания. Это исследование оказалось популярным, заказы на него поступали не только от операторов, но и от политических деятелей и исследователей. Популяризация результатов этого исследования продолжится в 2005 году.

Конференция IRU по таксомоторным перевозкам, Москва, 4 июня 2004 года

С целью содействия обмену опытом между странами Европы и СНГ IRU выступил организатором состоявшейся в Москве 4 июня 2004 года специальной конференции по регулированию таксомоторных перевозок. Это мероприятие собрало около 200 участников из национальных министерств транспорта, органов местного управления, средств массовой информации и академических кругов, а также частных и государственных таксомоторных компаний и национальных ассоциаций автомобильного транспорта из 20 стран Европы и СНГ.



В Москве на Конференции IRU по таксомоторным перевозкам (слева направо): Томас Грац, вице-президент Рабочей группы IRU по такси, Виталий Мант, исполнительный директор Гильдии добросовестных перевозчиков, Москва, Жан-Поль Галле, Председатель Рабочей группы IRU по такси. Во время посещения компании «Элекс-Полюс».

Автомобильные перевозки - Грузы

Обеспечение безопасности

Совет IRU по грузовым перевозкам в апреле 2004 года определил свою позицию, подчеркнув, что необходимо установить равновесие между обеспечением безопасности и содействием развитию торговли, туризма и автомобильных перевозок. 4 ноября было официально принято Руководство IRU по безопасности автомобильных перевозок, содержащее рекомендации для управляющих компаний, водителей, грузоотправителей, а также рекомендации по перевозкам опасных грузов и взаимодействию с таможенными службами. IRU создал Оперативную группу по безопасности и в настоящее время способствует организации проведения в 2005 году многостороннего Европейского «круглого стола» по вопросам обеспечения безопасности на автотранспорте. Совет IRU по пассажирским перевозкам, в свою очередь, ввел оценку рисков, связанных с обеспечением безопасности автомобильных пассажирских перевозок.



Безопасность – основная забота Януша Лачни, Председателя Совета IRU по грузовым перевозкам, (ZMPD, Польша).

Безопасность на автотранспорте в СНГ

В марте 2004 года IRU принял участие в работе конференции, организованной российской Консультативной группой высокого уровня (Г-12) по проблемам борьбы с терроризмом и обеспечению безопасности на транспорте, на которой представил доклад о роли системы МДП в борьбе с оборотом наркотиков и торговлей людьми. Следующую конференцию на эту тему предполагается провести в Москве в феврале 2005 года.

Безопасность на автотранспорте в США

США работают над повышением безопасности своего обширного сектора грузовых автомобильных перевозок, и федеральное правительство оказывает значительную финансовую помощь в подготовке кадров и других вопросах в этой области. Член IRU - Ассоциация грузового автотранспорта Америки (ATA) – является одним из основных партнеров правительства США в этом вопросе, и она произвела мобилизацию отрасли под девизом: «Американская армия грузовых автоперевозчиков» для того, чтобы ее рассматривали как организацию, играющую полноценную и активную роль в обеспечении безопасности страны.



Мартин Рохас, исполнительный директор по вопросам охраны, безопасности и оперативным вопросам Ассоциации грузового автотранспорта Америки (ATA) выступил на семинаре Академии IRU в Ганновере 29 сентября 2004г. с сообщением о том, как удалось повысить безопасность автомобильных перевозок в Северной Америке после 11 сентября.

Свобода транзита и передвижения

Обеспечение свободы транзита является обязанностью всех государств-членов ВТО в соответствии со Статьей V ГАТТ. Однако до сих пор этот принцип не внедрен надлежащим образом и в полной мере в общую практику торговли и транспорта. Свобода транзита является необходимым условием оптимального развития международных автомобильных перевозок. IRU публично заявляет об этом и доводит свою точку зрения до национальных правительств и международных организаций.

IRU обратился к ряду правительств с призывом не допускать блокирования передвижения или, по крайней мере, в первую очередь обеспечить движение международных транспортных потоков, а также внедрять эффективные информационные системы. IRU сотрудничает с Главной дирекцией внутреннего рынка Европейской Комиссии в деле оказания воздействия со стороны ЕС на правительства государств-членов ЕС в целях реализации ими принципа свободного передвижения грузовых и пассажирских транспортных средств.

Электронная накладная CMR

В 2004 году Комиссия IRU по правовым вопросам завершила составление нового проекта товарно-транспортной накладной (CMR), который в 2005 году будет представлен на утверждение Совета IRU по грузовым перевозкам. В отличие от варианта 1976 года, новая версия должна способствовать значительному сокращению числа используемых видов товарно-транспортной накладной. Новый образец накладной CMR должен облегчить разработку электронной версии этого документа, но для последней также потребуются введение в действие Протокола к Конвенции CMR, адаптирующего ее к электронному обмену данными. 29 октября 2004 года ЕЭК ООН приняла проект Протокола, подготовленный Международным институтом унификации частного права в сотрудничестве с IRU. Окончательный проект, который должны разработать институт и IRU, ЕЭК ООН рассмотрит в октябре 2005 года.

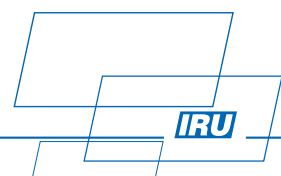
The image shows a blank CMR (Convention on International Carriage by Road) form template. It is divided into several numbered sections:

- 1. Identification of the consignment (Description of goods, weight, volume, etc.)
- 2. Identification of the carrier and the vehicle (Name, address, license plate, etc.)
- 3. Identification of the sender and the recipient (Name, address, etc.)
- 4. Identification of the place of origin and destination (City, country, etc.)
- 5. Identification of the date and time of departure (Date, time, etc.)
- 6. Identification of the date and time of arrival (Date, time, etc.)
- 7. Identification of the date and time of delivery (Date, time, etc.)
- 8. Identification of the date and time of receipt (Date, time, etc.)
- 9. Identification of the date and time of loading (Date, time, etc.)
- 10. Identification of the date and time of unloading (Date, time, etc.)
- 11. Identification of the date and time of transport (Date, time, etc.)
- 12. Identification of the date and time of transport (Date, time, etc.)
- 13. Identification of the date and time of transport (Date, time, etc.)
- 14. Identification of the date and time of transport (Date, time, etc.)
- 15. Identification of the date and time of transport (Date, time, etc.)
- 16. Identification of the date and time of transport (Date, time, etc.)
- 17. Identification of the date and time of transport (Date, time, etc.)



Изабель Бон-Гарсин, юридический советник AUTF (Франция) и Директор по науке Института транспортного права, Руан, была избрана Председателем Комиссии IRU по правовым вопросам в сентябре 2004 года

IRU сотрудничает с Международным институтом унификации частного права в подготовке окончательного варианта Протокола к Конвенции CMR, который позволит внедрить электронную накладную CMR.



5-й юридический симпозиум IRU, Лиссабон, 1 октября 2004 года

На 5-м юридическом симпозиуме IRU, открывшемся в Лиссабоне 1 октября 2004 года, присутствовали 70 юристов из 22 стран, являющихся членами Международной сети юридической помощи IRU. Основное внимание на симпозиуме было уделено правовым и практическим аспектам установления договорных отношений в электронном формате, используемых для нужд автотранспорта. Выступавшие рассмотрели разные правовые инструменты, утвержденные для использования в рамках обычной хозяйственной практики для разных видов транспорта, чтобы выявить ограничения на использование электронных средств в установлении договорных отношений между операторами транспортных средств и их клиентами и найти решения по этому вопросу. Многие еще предстоит сделать для устранения препятствий на пути к использованию электронных средств в коммерческих отношениях.

*5-й юридический симпозиум IRU (слева направо):
Антонио Мусинхо, вице-президент ANTRAM, Йорг Якоб,
Директор по вопросам автомобильных перевозок
португальского Министерства транспорта, проф. Жак
Гуцейс, Председатель симпозиума, UNIDROIT, проф.
Изабель Бон-Гарсин, Председатель CAJ, IRU, Вальдемар
Чапски, руководитель юридического департамента IRU.*



Развитие интермодальных и комбинированных перевозок

IRU содействует развитию комбинированных перевозок из-за их потенциально больших провозных возможностей. Однако сохраняющееся низкое качество грузовых перевозок, предлагаемых европейскими железными дорогами, делает невозможным рассмотрение комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок в качестве дополнительного варианта в сегодняшних логистических цепочках, предъявляющих высокие требования к своевременности доставки грузов. Различные предложения Европейской комиссии в 2004 году, в том числе законодательные (Freight Integrators Action Plan), введение единого погрузочного контейнера для различных видов транспорта (European Intermodal Loading Unite), программа Марко Поло были отвергнуты Экспертной группой IRU по комбинированным перевозкам, потому что они не устраняют основные недостатки железнодорожных грузовых перевозок: отсутствие гибкости, неудовлетворительную систему ответственности и низкое качество обслуживания.

Единственное предложение Комиссии, по вопросам регулирования, которое поддерживает IRU, касается усиления правил компенсации при железнодорожных грузовых перевозках обязательными для выполнения положениями. Дискуссия по этой теме будет продолжена в ходе сессий Европейского парламента в 2005 году.

Альпийский транзит

Несмотря на достижение в конце 2003 года договоренности о расширении использования системы снижения загрязнения окружающей среды иностранными грузовыми автомобилями (есорpoint), Австрия не применяет ее, так как считает, что новая регламентация не удовлетворяет изначальным критериям защиты окружающей среды. Вместо этого она решила ввести с 1 января 2004 года свою систему взимания платы с грузовых автомобилей за пользование дорогами, дополненную усиленными проверками со стороны полиции.

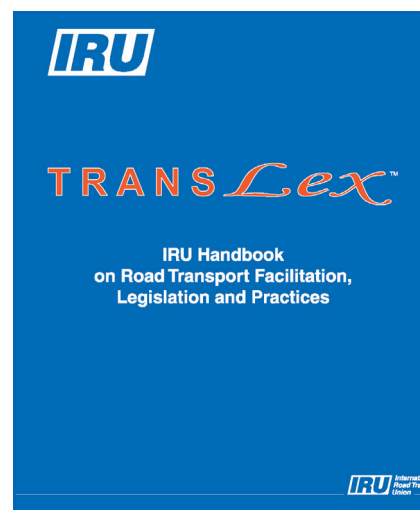
В 2004 году Группа IRU по альпийскому транзиту резко отреагировала на принятие мер, включающих ограничение проезда по туннелям в Швейцарии и Франции, а также распространение на грузовики запрещения ночного вождения в Австрии. В 2005 году IRU по-прежнему будет содействовать внедрению экологически более безопасных коммерческих транспортных средств и выступать в защиту свободного передвижения автотранспортных средств через Альпы.

Незаконная иммиграция

Незаконная иммиграция, также как и организованная преступность, создала новые трудности для международных автоперевозок. IRU призвал компетентные органы бороться с организованной преступностью, несущей ответственность за незаконную иммиграцию. Необходимо выработать последовательную и согласованную многостороннюю стратегию борьбы с незаконной иммиграцией. Автотранспортная отрасль проявила готовность сотрудничать с властями и гуманитарными организациями в поисках адекватных правовых и практических решений. Только государственно-частное партнерство может помочь в улучшении ситуации.

TRANSLex-2004

В 2004 году IRU выпустил 4-е издание своего Справочника TRANSLex по содействию автомобильным перевозкам, законодательству и практике в этой области, в котором собраны ключевые примеры международного законодательства и практики в области автотранспорта. Это новое издание содержит полностью обновленные главы о Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Европейском Союзе (ЕС) и Всемирной торговой организации (ВТО). Добавлены новые разделы по Африке, Азии, Тихоокеанскому региону, Западной Азии, Латинской Америке и Карибскому региону, по Северной Америке (НАФТА), а также по деятельности Всемирного банка, касающейся автомобильных перевозок, по двусторонним соглашениям об автомобильных перевозках и автотранспортным перевозкам в основных странах, включая США, Японию, Китай и Бразилию. Дополняющий издание компакт-диск содержит сотни Интернет-ссылок по теме.

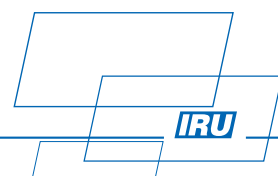


Перевозка опасных грузов

По запросу IRU Рабочая группа-15 ЕЭК ООН предоставила подробную информацию об ограничениях при перевозке опасных грузов автотранспортом, существующих в ряде стран. Эта информация доступна теперь на веб-сайте ЕЭК ООН. Результатом усилий IRU стало включение в редакцию Договора о дорожной перевозке опасных грузов (ADR) 2007 года таких предложений как принятие единых правил проезда через туннели путем введения пяти категорий и отмена обязательного наличия на борту транспортного средства копии документа, удостоверяющего неприменение ограничений, что будет способствовать сокращению административных требований к операторам.

В качестве одной из глав нового Руководства по безопасности автомобильных перевозок Экспертная группа IRU по опасным грузам составила проект особых инструкций для малых и средних предприятий, перевозящих опасные грузы на автомобилях.

В 2005 году IRU главным образом сосредоточится на мониторинге событий в области обеспечения безопасности, включая деятельность по стандартизации анализа рисков и модификации существующих определений Соглашения ADR, для того, чтобы все стороны, участвующие в транспортных операциях, лучше представляли себе свои обязанности. IRU также включит издание Соглашения ADR 2005 в план деятельности Академии IRU.



Деятельность IRU

Деятельность IRU в Женеве

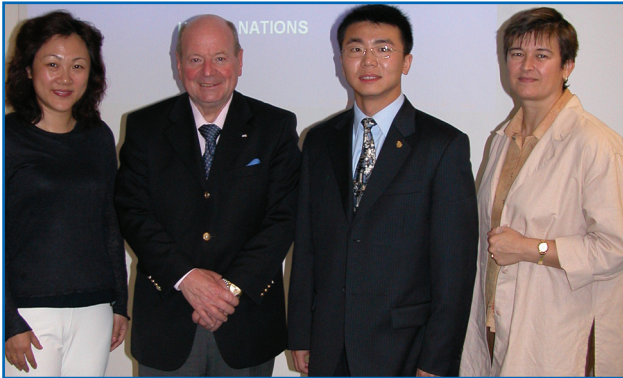
17 февраля 2004г.: делегация FADEEAC, аргентинского члена IRU, встречается с представителями IRU в Женеве для установления сотрудничества в области профессиональной подготовки. Слева направо: Хулио Сезар Бриззи, AFT Conosur, Родольфо Сантолария, FPT, Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Луис А. Моралес, Президент FADEEAC, Мартин Санчес Зинни, FPT, Умберто де Претто, IRU.



1 марта 2004 г.: китайская Ассоциация автомобильного транспорта (CRTA) укрепляет отношения с IRU и встречается с представителями ООН и ВТО в Женеве. Генерального секретаря CRTA Ли Мей Ванг и делегацию CRTA приветствуют Генеральный секретарь IRU Мартин Марми и сотрудники IRU.



10 июня 2004 г.: члены IRU - представители Ассоциации грузовых автоперевозчиков Турции (UND) и Ассоциации пассажирских автоперевозчиков Турции (UATOD), а также представители правительства Турции встречаются с представителями ЕЭК ООН в Женеве.



12 июля 2004 г.: визит в Женеву делегации китайской таможни. Слева направо: Роньян Сан, начальник отделения грузового контроля ГАСС, Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Ксу Ги, заместитель начальника отдела Департамента международного сотрудничества ГАСС, Вирджиния Танаси IRU.

23 ноября 2004г.: форум Европейского фонда за устойчивое развитие регионов (FEDRE) «Энергетика, технология и меры по внедрению более экологичного общественного и частного транспорта» в Женеве, на котором выступили представители ЕЭК ООН, МОС, FEDRE, Федерального министерства энергетики Швейцарии и IRU.



10 декабря 2004г.: визит в IRU делегации Организации экономического сотрудничества (ОЭС), в которую входят страны Западной и Средней Азии. Слева направо: Умберто де Претто, заместитель Генерального секретаря IRU, Его Превосходительство Асхат Т. Оразбай, Генеральный секретарь ОЭС, Мурат С. Ташибаев, представитель правительства Республики Казахстан, Петер Крауз, IRU.



Региональная деятельность в Евросоюзе

10 новых государств вступили в члены ЕС в мае 2004 года. В июне был избран новый Европейский парламент, в который дополнительно вошли 162 депутата из новых государств-членов ЕС. В ноябре была сформирована новая Европейская комиссия под председательством Хосе Мануэля Барросо. Постоянное представительство IRU в ЕС установило тесные контакты с ассоциациями-членами IRU десяти государств, вступивших в ЕС 1 мая. После выборов в июне новых членов Европейского парламента Представительство IRU в ЕС сосредоточило свои усилия на информировании новых избранных членов Европарламента о ситуации в отрасли. К концу года Представительство установило контакты с Жаком Барро, новым заместителем Председателя Комиссии по транспорту, его кабинетом и новыми официальными лицами из Генеральной дирекции Европейской комиссии по энергетике, включая заместителя Генерального директора Золтана Казатсаи, отвечающего за вопросы транспорта.



Прощание с уходящим заместителем председателя Европейской комиссии по транспорту и энергетике (слева направо): Хюберт Линссен, Глава Постоянного представительства IRU в ЕС, Лойола де Паласио, заместитель Председателя Европейской комиссии, Бертил Далин, Председатель Комитета по связям в области грузовых перевозок между IRU и ЕС, компания SE, Швеция

Комитет IRU по связи с ЕС в области грузовых перевозок в 2004 году

Заседания Комитета IRU по связи с ЕС в области грузовых перевозок (CLTM) состоялись в Дублине 27 февраля 2004 года и в Брюсселе 19 октября 2004 г. Карлос Казенаве, ANTRAM, Португалия, ушел с поста Председателя Комитета, вместо него был избран Бертил Далин, SE, Швеция, а Миклош Хинфнер, ATRH, Венгрия, и Пер Падроса, ASTIC, Испания, были избраны заместителями Председателя.

В повестки заседаний Комитета в 2004 году входили такие вопросы как позиция Совета IRU по грузовым перевозкам относительно заблаговременного уведомления таможенных властей об отгрузке, модификация Положения ЕС 3820/85 о времени вождения и отдыха водителей, позиция IRU в отношении усиления и согласования контроля за выполнением социального законодательства, допуск к профессии, ситуация с ценами на топливо, проблемы роста преступности.



Передача поста Председателя Комитета IRU по связи с ЕС в области грузовых перевозок на Весеннем мероприятии IRU в Брюсселе, март 2004 г. (слева направо), Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Вим Смолдерс, руководитель департамента IRU по социальным вопросам, Бертил Далин, вступающий на пост Председателя Комитета, SE, Швеция, Карлос Казенаве, оставляющий пост Председателя, ANTRAM, Португалия, Хюберт Линссен, Глава Постоянного представительства IRU в ЕС.

«Круглый стол» IRU и ЕС по вопросам расширения ЕС

20 октября 2004 года Генеральная дирекция Европейской комиссии по энергетике и IRU организовали «круглый стол» для ознакомления официальных лиц и менеджеров ассоциаций-членов IRU из 10 вступивших в члены ЕС государств с существующими европейскими институтами и инициативами в области транспортной политики по четырем направлениям: доступ на рынок автоперевозок, социальные правила, взимание платы за пользование дорожной инфраструктурой, а также безопасность дорожного движения и профессиональная подготовка. Это мероприятие привлекло более 80 участников из всех государств-членов ЕС. Рассматривается возможность проведения в 2005 году подобного мероприятия для ЕС25.



Присутствовавшие на заседании «круглого стола» IRU и ЕС по вопросам расширения ЕС (слева направо): Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Хюберт Линссен, Глава Постоянного представительства IRU в ЕС, Франсуа Ламуро, Генеральный директор Генеральной дирекции Европейской комиссии по энергетике.



Грузовик КАМАЗ, участвующий в автопробеге Лиссабон-Владивосток перед зданием штаб-квартиры Европейской комиссии в Берлаймонте, Брюссель, 28 мая 2004 г.

В 2005 году

В 2005 году, под председательством в ЕС Люксембурга и Великобритании, Комиссии следует продолжить работу по обеспечению безопасности дорожного движения и защите окружающей среды, включая вопросы внедрения более экологичных транспортных средств, оказания содействия городским пассажирским автоперевозкам. IRU будет укреплять сотрудничество с новым заместителем Председателя, ведающим вопросами транспорта, Жаком Барро, а также с членами Комиссии Ласло Ковачем (налогообложение и таможня), Андрисом Пьебалгсом (энергетика), Ставросом Димасом (окружающая среда), Гюнтером Верхойгеном (заместитель Председателя, предпринимательство и промышленность) и Франко Фраттини (правосудие и внутренние дела). В работы с Европарламентом IRU, в первую очередь, сосредоточится на оказании влияния на ход второго чтения новых правил времени вождения и отдыха водителей. Другими важными проблемами, требующими решения, являются: рабочее время водителей, взимание платы за пользование дорожной инфраструктурой, либерализация услуг, доступ на рынок для операторов пассажирских и туристических автобусов, безопасность и пересмотр Белой книги по единой транспортной политике ЕС.

В 2005 году также планируется дальнейшее развитие государственно-частного партнерства, проведение многостороннего «круглого стола» по вопросам безопасности перевозок, работа по рассмотрению структурных проблем, к которым относятся допуск к профессии, пересмотр цены контрактов на автоперевозки и взимание платы за пользование дорожной инфраструктурой. Важной задачей также будет побуждение ассоциаций к эффективному использованию Интернета для обратной связи с IRU, поскольку это поможет реализовывать политику IRU на национальном уровне.

Введенная в ноябре 2004 года в доступном только членам IRU разделе сайта IRU (www.iru.org) таблица для отслеживания статуса вопросов первостепенного значения для ЕС в области автотранспорта позволит членам IRU самим вводить информацию о своей деятельности по контролю за действиями своих национальных правительств и членов Европейского парламента в этой области. TDA, Кипр, стала первым членом IRU, поместившим отчет о своей деятельности по данному направлению в этой таблице.

Country	IRU Member	Common Mobility	Money support IRU	Money Comments	Consulted (IRU)	IRU Comments
Austria	AISO	--	--	--	--	--
Belgium	FBAA	--	--	--	--	--
	FEBETRA	--	--	--	--	--
	GTL	--	--	--	--	--
Czech Republic	CESMAD BOHEMIA	✓	✓	--	--	--
Cyprus	TDA	✓	✓	--	--	--
Denmark	DANSKE BUIS	--	--	--	--	--
	DTF	--	--	--	--	--
	DTL	--	--	--	--	--
	ITD	--	--	--	--	--
Estonia	ERAA	--	--	--	--	--

Региональная деятельность в Содружестве Независимых Государств (СНГ)

С произошедшим 1 мая 2004 года расширением ЕС границы России, Беларуси и Украины с Финляндией, Эстонией, Латвией, Литвой, Польшей, Словакией и Венгрией стали также границами с ЕС. Калининградская область теперь полностью отделена от остальной части России государствами-членами ЕС.

Комитет IRU по связи с СНГ

Комитет IRU по связи с СНГ провел свои заседания в июле 2004 года в Вильнюсе, Литва, и в ноябре - в Ереване, Армения. Александр Чхеидзе (GIRCA, Грузия), уступил пост Председателя Комитета Владимиру Флоре (AITA, Молдова). Николай Боровой (BAIRC, Беларусь) и Махсат Сактаганов (KAZATO, Казахстан) избраны заместителями Председателя. Достижениями Комитета можно считать принятие методики оценки открытости рынка автомобильных перевозок в государствах-участниках СНГ и Соглашения об оказании поддержки проекту IRU по наблюдению за временем ожидания на границах. В программе на 2005 год акцент делается на содействии развитию автомобильных перевозок путем постепенного устранения административных барьеров на пути их развития и на работе, направленной на упрощение выдачи виз водителям.



Проведение заседания Комитета IRU по связи с СНГ в Вильнюсе в июле 2004 г., слева направо: В. Пономаревус, заместитель министра транспорта и сообщений Литвы, А. Кондрусевичюс, Президент LINA-VA, Литва, А. Чхеидзе, Президент GIRCA, Грузия, В. Флоря, Президент AITA, Молдова и Председатель Комитета IRU по связи с СНГ, И. Рунов, IRU, П. Крауз, IRU.

Награды IRU в СНГ

«Лучшим международным автоперевозчиком СНГ-2004» в категории участников конкурса с автопарком свыше 50 транспортных средств была признана компания «Рапид», Украина. Компания «Автортанс-2», Россия, была награждена как победитель в первой категории (до 10 автомобилей), а компания «Совтрансавто-Калининград», Россия, стала победителем во второй категории (10-50 автомобилей). Во Всероссийском конкурсе среди международных автоперевозчиков победителем стала компания «Новая линия», Брянск, а Первый автокомбинат имени Г.П. Краузе, Москва, получил награду как лучший внутренний автоперевозчик. В 2005 году IRU проведет в СНГ конкурс фотографий, отражающих дорожные впечатления водителей.



Награждение победителей конкурса СНГ (слева направо): Франческо Пасифико, председатель Совета IRU по пассажирским перевозкам, Владимир Гриненко, директор компании «Рапид», Украина, Леонид Костюченко, Президент AIRCU, Украина, Пол Лереманс, Президент IRU, Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Юрий Сухин, Президент АСМАП, Януш Лачни, президент Совета IRU по грузовым перевозкам.

Транспортный диалог

В 2004 году были созданы рабочие группы Транспортного диалога: по мониторингу гармонизации законодательства и технических стандартов России и ЕС в области транспорта, а также обеспечению безопасности на транспорте, развитию транспортной инфраструктуры и новых технологий. Транспортный диалог позволяет IRU совместно с Ассоциацией европейского бизнеса ((АЕБ) и российской таможней проводить работу, направленную на совершенствование таможенных процедур и упрощение условий доставки европейских грузов в страны СНГ. В июле 2004 года Российский союз промышленников и предпринимателей провел заседание «круглого стола» на котором обсуждалось практическое применение нового российского Таможенного Кодекса. На основании доклада, представленного Круглым столом промышленников России и ЕС в Нидерландах в ноябре 2004 года, будет подготовлен более подробный анализ транспортных проблем России и ЕС для представления Европейской комиссии и российскому Правительству в 2005 году.



Встреча представителей России и ЕС в рамках Транспортного диалога 21 июля 2004г.

Интернет-конференция IRU

Интернет-конференция IRU позволяет собрать вместе представителей органов государственной власти и ассоциаций-членов IRU, находящихся далеко друг от друга в разных уголках СНГ. Интернет-конференция 2004 года была посвящена проблемам, с которыми сталкиваются международные автомобильные перевозчики на дороге. В ходе конференции был предложен план действий по борьбе с поборами на дорогах путем использования сайтов национальных ассоциаций-членов IRU для сбора информации о случаях вымогательства официальными лицами незаконной платы у водителей. Интернет-конференция 2005 года состоится, предположительно, в середине 2005 года.



Игорь Рунов, Глава постоянной делегации IRU в СНГ во время Интернет-конференции.

Таможенное сопровождение

Российская таможня требует, чтобы определенные виды грузов перевозились по российской территории с таможенным сопровождением, но результатом заключения субподрядных договоров с коммерческими фирмами на выполнение функций сопровождения явились временные задержки и неоправданное повышение стоимости перевозок. Совместные усилия IRU и АСМАП, направленные на то, чтобы убедить российский парламент и таможенную службу в необходимости совершенствования системы таможенного сопровождения, наконец, принесли свои плоды, что выразилось в подписании президентом Путиным 11 ноября 2004 года Федерального Закона #139-ФЗ о таможенном сопровождении.

В 2005 году

В 2005 году IRU расширит масштабы своей образовательной работы путем распространения во всех странах СНГ информации о деятельности Академии IRU. Также продолжится работа по гармонизации стандартов обучения и взаимному признанию выдаваемых Академией IRU удостоверений профессиональной компетентности операторов международных автомобильных перевозок на территории стран СНГ. В феврале 2005 года планируется создание межпарламентской группы СНГ, которая объединит депутатов палат всех национальных законодательных собраний в целях содействия гармонизации транспортного законодательства стран СНГ. Начнется подготовительная работа к международной конференции IRU по пассажирским перевозкам, которая состоится в Одессе в 2006 году.



Президиум заседания Комитета IRU по связи с СНГ в Ереване 19 ноября 2004 г. (слева направо): Игорь Рунов, Глава Постоянного представительства IRU в СНГ, Владимир Флоря, Президент АПА, Молдова, Председатель Комитета IRU по связи с СНГ, и Грант Бегларян, первый заместитель Министра транспорта и связи Армении.

Заключение Генерального секретаря



У автомобильного транспорта нет недостатка ни в проблемах, ни в возможностях. Либерализация в области экономики увеличивает число членов IRU, и в 2004 году IRU продолжал настойчиво трудиться по оказанию содействия как ассоциациям, так и операторам автотранспорта.

После террористической атаки 11 сентября усилилось внимание к проблеме безопасности на транспорте. IRU утверждает, что повышения уровня безопасности нельзя добиться за счет сворачивания развития транспорта; без развития транспорта безопасность лишена смысла. Точно так же, как и тот факт, что безопасность заключается не только в борьбе с терроризмом. Торговля людьми, мошенничество и воровство в сочетании с насилием по отношению к водителям тоже становятся все более серьезными проблемами. Сектор автомобильных перевозок может внести в борьбу с этими явлениями свой существенный вклад, примером чему служит недавно изданное Руководство IRU по безопасности, содержащее подробные рекомендации по обеспечению безопасности различных соединительных звеньев всей логистической цепи. Однако IRU работал и над тем, чтобы к сектору автомобильных перевозок предъявлялись требования по обеспечению безопасности именно в той части, за которую он может нести ответственность, и не сверх того.

Одна из возможностей заключается в том, что информация, являясь ключом к уменьшению ограничений, также является и наилучшим средством повышения уровня безопасности. Имея систему МДП, мы обладаем уникальным источником надежной и оперативной информации о передвижении грузов, являющейся экономически выгодным путем к повышению уровня безопасности по всему миру! В течение всего 2004 года IRU и его члены работали вместе с таможенными службами и другими партнерами из государственного сектора над тем, чтобы сделать систему МДП более надежной, в значительной мере путем совершенствования управления рисками при помощи расширения масштабов и эффективности использования возможностей электронной системы передачи данных. Это направление будет интенсивно развиваться и в будущем году.

Процессы глобализации усиливают конкуренцию на международном рынке, который предлагает все новые возможности. Новые условия делают еще более актуальной, чем раньше, реализацию лозунга IRU «Единство действий во имя лучшего будущего». И здесь, как это было отмечено на Конгрессе 2004 года в Иокогаме, IRU ведет работу в верном направлении, внедряя современные технологии в целях совершенствования информационного обмена между Генеральным секретариатом и членами IRU. Члены IRU уже вносят данные о времени ожидания на границе непосредственно на веб-сайт IRU, а недавно мы предоставили ассоциациям новое средство для введения подробных данных об их деятельности по отслеживанию решения приоритетных задач в области автотранспорта на национальном уровне.

Профессиональная подготовка является ключевым фактором повышения конкурентоспособности транспортных операторов. Путем гармонизации стандартов обучения Академия IRU обеспечивает международное признание профессиональной компетентности всем выпускникам ее аккредитованных учебных центров. С самого начала Академия IRU придавала особое значение расширению географических рамок распространения своей первой программы – Сертификата профессиональной компетентности для специалистов международных автоперевозок. Теперь усилия Академии направлены на расширение количества программ, и в 2005 году будет начато обучение по новым дополнительным программам, в частности, по автомобильным перевозкам опасных грузов (ADR).

Нет необходимости говорить, что в 2005 году, как и в последующие годы, IRU, совместно со своими членами и партнерами из государственного и частного сектора, с возрастающей эффективностью будет работать над выполнением записанной в Уставе организации задачи: «...вносить вклад в дело развития и процветания внутренних и международных автомобильных перевозок во всех странах в интересах всего общества ...».

Присоединяйтесь к нам, чтобы работать вместе во имя лучшего будущего!

Мартин Марми

*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

**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

**Постоянное представительство IRU в
Содружестве Независимых Государств**

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

Тел: +7-095-258 17 59
факс: +7-095-258 17 60
Эл.почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru