

Это IRU



2

0

0

6

*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

Содержание

Члены IRU	2
Обращение Президента IRU	3
Международная сеть членов IRU	4
Это IRU	
Структура IRU: Генеральная ассамблея, Транспортные Советы, Президиум	6
Генеральный Секретариат IRU	12
Партнеры IRU	16
Автомобильный транспорт и экономика	17
Приоритеты IRU: устойчивое развитие отрасли	18
Безопасность на автотранспорте	20
Академия IRU	22
Инновации	26
Стимулы	28
Инфраструктура	31
Приоритеты IRU: содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта	32
Торговля и общие проблемы	32
Автотранспорт – Грузовые перевозки	34
Грузовой автокараван из Пекина в Брюссель	
3-я Евроазиатская конференция IRU по проблемам автомобильного транспорта	
Совместная Конференция Министров транспорта в Пекине	
Содействие автоперевозкам и проблемы безопасности	
Таможенные транзитные системы и система МДП (TIR)	42
Социальные проблемы автотранспорта, включая цифровой тахограф	45
Туризм и автотранспорт – Пассажиры перевозки, включая такси	47
Региональная деятельность IRU	50
Европейский Союз (ЕС)	54
Содружество Независимых Государств (СНГ)	56
Заключение Генерального секретаря	58

Обращение Президента



С тех пор как большинство стран перешли к рыночной экономике, процесс глобализации самой экономики и цепочек поставок не только продолжается, но и наращивает темпы. В этом контексте наша задача, как операторов автоперевозок, поддерживать и совершенствовать высокий уровень качества транспортных услуг.

Это оказывает влияние на всех участников цепочки поставок, в частности, на менеджеров транспортных компаний и весь штат сотрудников этих компаний.

В этой связи базовая профессиональная подготовка и непрерывное обучение становятся особенно важными, и именно поэтому Академия IRU намерена продолжать и даже наращивать свои усилия с целью повышения критериев обучения и предоставления своим студентам международно признанного профессионального образования высокого уровня, подтвержденного дипломами IRU и информацией на веб-сайте IRU; Академия IRU будет продолжать аккредитовать самые лучшие профессиональные учебные центры.

Это официальное обязательство IRU и его членов в отношении профессиональной

подготовки находится в противоречии существующими слабыми и неэффективными критериями допуска к профессии, не гарантирующими качества, требуемого в нашей отрасли.

Одной из проблем, с которой сегодня сталкивается автотранспортная отрасль, является резкое повышение цен на топливо. IRU обратился к правительствам с призывом проявить политическую смелость и признать, что так как коммерческий автотранспорт на 100% зависит от нефти, то задачей правительства является диверсификация рынка энергоресурсов путем стимуляции развития и использования неорганического топлива в том случае, когда существует экономически эффективная альтернатива, в частности при выработке тепла и электроэнергии.

IRU также вынужден осудить общие недостатки гармонизации социальных правил не только в отношении Соглашения о времени в пути и времени отдыха водителей, действующего в 43 странах, и нового Постановления ЕС 3820, которое вскоре вступает в силу, но и несогласованность применения Постановления 3820 и Постановления о цифровых тахографах, введение которых приведет к дальнейшей дискриминации.

Как можно гарантировать честную конкуренцию, если до того как все государства в нашем глобализованном мире начнут применять единые социальные правила, нужно в течение 5 лет вести переговоры?

Другим абсолютно необходимым условием улучшения мобильности людей и грузов, обеспечения охраны окружающей среды, экономии энергии и обеспечения безопасности дорожного движения является

гарантирование того, что доходы от взимания платы за пользование дорожной инфраструктурой целиком пойдут на строительство, материально-техническое обеспечение и покрытие амортизации автодорог, и что дорожные сборы с автотранспорта взимаются в единой системе.

Что касается охраны окружающей среды, то в автотранспортной отрасли полагают, что постепенное использование двигателей стандарта Евро-3, Евро-4, а вскоре и Евро-5, полностью соответствует поставленной цели. Поэтому задача сегодня состоит в том, чтобы избежать существенных дополнительных инвестиций, выгоды от которых будут незначительны.

И, наконец, IRU гордится тем, что стал инициатором возрождения Шелкового Пути, который является не просто маршрутом, а целой новой концепцией. Он оживит экономические потоки во все страны мира от Тихого океана до западных районов Китая и Атлантики.

В заключение я хочу заверить, что IRU будет продолжать свою деятельность в области облегчения пассажирских и грузовых автоперевозок и обеспечения устойчивого развития отрасли. Я рассчитываю на вашу солидарность и сотрудничество в еще более решительном, чем раньше, отстаивании нашей позиции и доведении ее до сведения ваших партнеров и тех, кто принимает решения на национальном уровне.

Я рассчитываю на вас, а вы можете рассчитывать на меня!

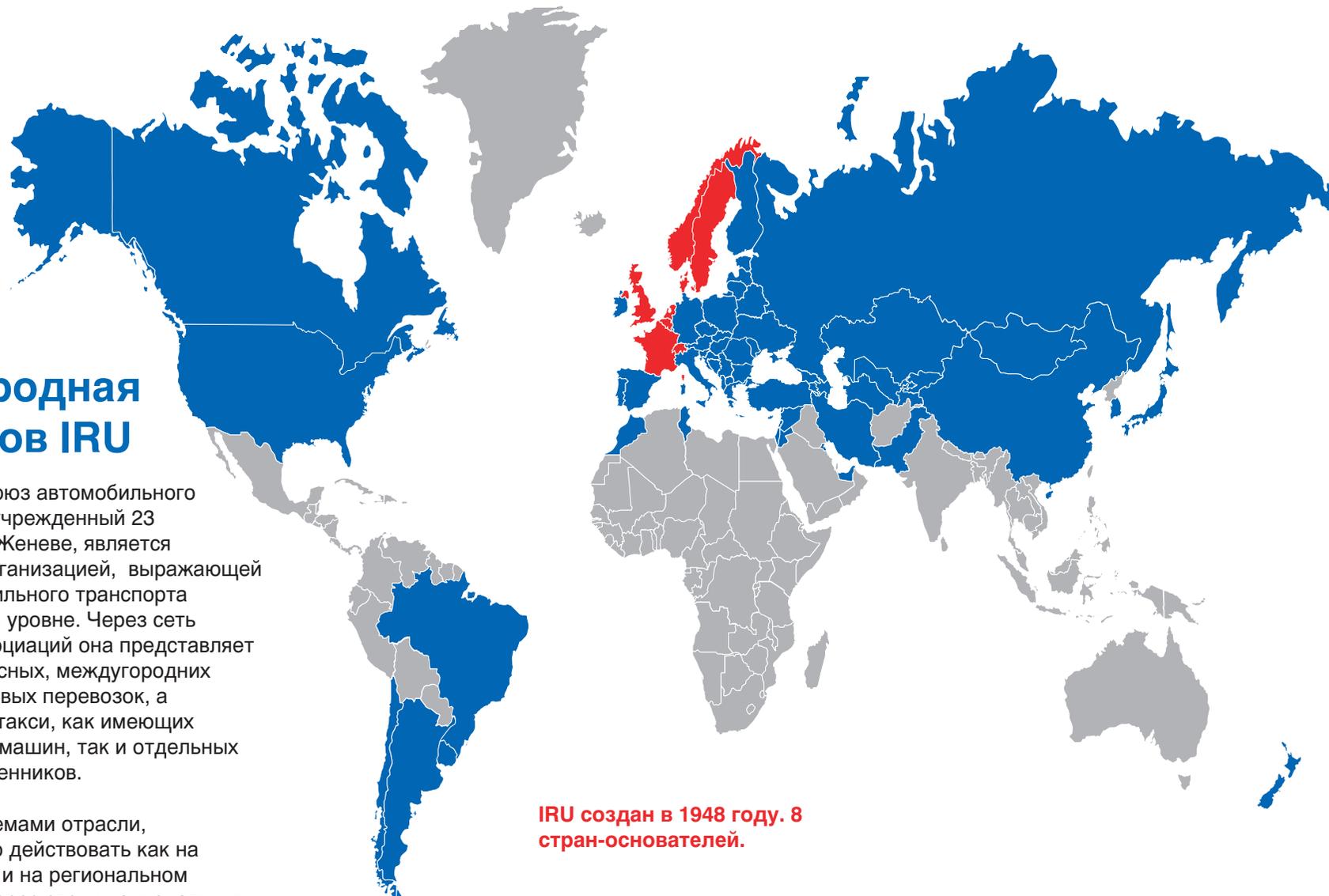
Поль Лереманс

Международная сеть членов IRU

Международный союз автомобильного транспорта (IRU), учрежденный 23 марта 1948 года в Женеве, является международной организацией, выражающей интересы автомобильного транспорта на международном уровне. Через сеть национальных ассоциаций она представляет операторов автобусных, междугородних автобусных и грузовых перевозок, а также операторов такси, как имеющих большой парк автомашин, так и отдельных операторов-собственников.

IRU, владея проблемами отрасли, может эффективно действовать как на национальном, так и на региональном уровнях, а также через своих национальных членов, руководствуясь своим девизом:

«Единство действий во имя лучшего будущего».



IRU создан в 1948 году. 8 стран-основателей.

2006 год: 180 членов в 70 странах мира.

Э Т О I R U

Задачи IRU

Задача IRU состоит в том, чтобы содействовать развитию автомобильного транспорта и использовать профессиональную подготовку для повышения компетентности в отрасли и улучшения качества предоставляемых услуг. Он защищает свободу потребителей в выборе видов транспорта и отстаивает равный регулятивный режим для всех видов транспорта. Деятельность IRU и его членов направлена на обеспечение гармонизированного развития автотранспортной отрасли и повышение ее статуса.. IRU представляет интересы автомобильного транспорта в государственных органах, частных организациях и средствах массовой информации. Он обеспечивает сотрудничество и взаимодействие с другими видами транспорта.

Члены IRU

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

Сегодня в составе IRU 180 членов, представляющих 70 стран всех пяти континентов.

Действительными членами IRU, имеющими 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 региональном уровне, благодаря 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 программы работы IRU.

Структура IRU



Структура IRU

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

постоянные органы IRU:

- Генеральная ассамблея IRU;
- Советы IRU по пассажирским и грузовым перевозкам;
- Президиум IRU.

постоянным органам IRU в определении транспортной политики помогают:

- Группы экспертов, Комиссии и Рабочие группы IRU;
- Комитеты IRU по связи с СНГ и ЕС.

Генеральный секретариат IRU является органом, отвечающим за управление организацией. Штаб-квартира IRU находится в Женеве, а Постоянные представительства IRU, входящие в состав Генерального секретариата, находятся в Брюсселе, Москве и Стамбуле.

Генеральная ассамблея

Генеральная ассамблея

Членами Генеральной ассамблеи являются все действительные и ассоциированные члены IRU. Генеральная ассамблея наделена высшими полномочиями. Она собирается дважды в год.

Каждые два года на Генеральной ассамблее в соответствии с законом проводятся выборы Президента IRU и членов Президиума, а также назначаются независимый орган аудита и члены Ревизионной комиссии.

Основная задача Генеральной ассамблеи состоит в том, чтобы определять цели IRU в области автомобильного транспорта, обсуждать, принимать и доводить до всеобщего сведения мнение организации по всем вопросам, связанным с транспортной политикой.

Также функцией Генеральной ассамблеи является одобрение Годового отчета о работе организации.



Заседание Генеральной ассамблеи IRU в Женеве.

Советы по перевозкам

Совет по грузовым перевозкам



Руководство Совета по грузовым перевозкам:
 Слева направо: Миклош Хинфнер, вице-президент Совета по грузовым перевозкам, ATRH, Венгрия; Януш Лачни, президент Совета по грузовым перевозкам, ZMPD, Польша; Роджер Кинг, вице-президент Совета по грузовым перевозкам, RHA, Великобритания.

В Совет по грузовым перевозкам (СТМ) входят все действительные члены IRU, представляющие компании, осуществляющие перевозки грузов по автодорогам по найму, за вознаграждение или за свой собственный счет. Совет по грузовым перевозкам собирается не менее двух раз в год.

Каждые два года в Совете, в соответствии с Уставом, проводятся выборы Президента Совета и вице-президентов, а также называются кандидаты в Президиум. Основная задача Совета по грузовым перевозкам состоит в том, чтобы определять цели транспортной политики IRU, обсуждать, принимать и доводить до всеобщего сведения мнение IRU по всем вопросам, связанным с грузовыми автоперевозками.

Совет по пассажирским перевозкам



Руководство Совета по пассажирским перевозкам: Слева направо: Ив Маннер, член Совета по пассажирским перевозкам, FBAA, Бельгия; Гюнтер Мёрль, вице-президент Совета по пассажирским перевозкам, BDO, Германия; Франческо Пасифико, Президент Совета по пассажирским перевозкам, ANAV, Италия; Ярослав Ханак, вице-президент Совета по пассажирским перевозкам, CESMAD Bohemia, Чешская Республика.

В Совет по пассажирским перевозкам (СТР) входят все действительные члены IRU, представляющие профессиональные пассажирские автоперевозки, включая такси и наемные автомобили с водителем. Совет по пассажирским перевозкам собирается не менее двух раз в год.

Каждые два года в Совете в соответствии с законом проводятся выборы Президента Совета и вице-президентов, а также называются кандидаты в Президиум. Основная задача Совета по пассажирским перевозкам состоит в том, чтобы определять цели транспортной политики IRU, обсуждать, принимать и доводить до всеобщего сведения мнение IRU по всем вопросам, связанным с пассажирскими автоперевозками.

Президиум IRU

Президиум IRU

Президиум IRU является исполнительным органом Генеральной ассамблеи IRU, который отвечает за соответствие деятельности IRU Конституции IRU и процессуальными нормами, а также за выполнение всех решений, принятых на Генеральной ассамблее.

Президиум устанавливает все правила и директивы IRU, необходимые для безопасной и эффективной работы служб и надежного управления IRU.

Президиум собирается по мере необходимости.

Президент IRU одновременно является Президентом Генеральной ассамблеи и Президиума IRU.



Президент IRU/вице-президенты
Сверху вниз: **Поль Лереманс**,
Президент IRU, FBAA, Бельгия и
два вице-президента IRU Франческо
Пасифико, ANAV, Италия и Януш
Лчкни ZMPD, Польша.



Президиум IRU:

Слева направо (стоят): Тойво Кулдкепп, ERAA, Эстония; Владимир Флоря, AITA, Молдова; Дик ван ден Брёк Хамфрис, EVO, Нидерланды; Пере Падроса, ASTIC, Испания; Грэхем Смит, CPT, Великобритания; Дэвид С. Грин, Великобритания; Пламен Цалков, АЕВТРИ, Болгария; Флоринел Андрей, ARTRI, Румыния.

Слева направо (сидят): Юрий Сухин, АСМАР, Россия; Януш Лачни, вице-президент IRU, ZMPD, Польша; **Поль Лереманс, Президент IRU, FBAA, Бельгия**; Франческо Пасифико, вице-президент IRU, ANAV, Италия; Мартин Марми, Генеральный Секретарь IRU

КОМИТЕТЫ ПО СВЯЗЯМ



Заседание Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта, Будапешт, 12 октября 2005 года. Слева направо: Миклош Хинфнер, вице-президент Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта, ATRH, Венгрия и Пере Падроса, вице-президент Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта, ASTIC, Испания; Бертил Дахлин, президент Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта, SA, Швеция, которым помогают Лизбет Гейзелс и Хьюберт Линссен, Генеральный секретариат IRU.

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

Комитет IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта (CLTM) собирает не менее двух раз в год представителей ассоциаций - членов IRU из 25 стран ЕС для рассмотрения, в рамках политики IRU, региональных вопросов, таких как: промежуточное рассмотрение Белой Книги ЕС, которое будет опубликовано в апреле-мае 2006 года; пересмотр социального регулирования ЕС и введение цифровых тахографов, которые, несмотря на многочисленные акции IRU, разрабатываются и внедряются очень хаотично; запрещение учета внешних издержек в директиве «Евровиньетка»; внедрение операционной совместимости в системе сборов ЕС за пользование автомобильными дорогами.

Комитет IRU по связи с СНГ (CLCEI)

Комитет IRU по связи с СНГ (CLCEI) собирает не менее двух раз в год представителей ассоциаций - членов IRU из 12 стран СНГ для рассмотрения, в рамках политики IRU, региональных вопросов, таких как: содействие внедрению и использованию конвенций ЕЭК ООН, связанных с автомобильным транспортом и развитием торговли, правительствами всех стран СНГ; разработка Соглашения о Едином Весовом сертификате для СНГ, который в настоящее время находится в процессе ратификации на уровне правительств стран СНГ; содействие внедрению Единого для СНГ сертификата о профессиональной компетентности; пересмотр, совместно с правительствами, многосторонней системы квот ЕКМТ для обеспечения устойчивости системы разрешений ЕКМТ; и содействие ассоциациями - членами IRU политики IRU в области пассажирского автотранспорта.



Заседание Комитета IRU по связи с СНГ под председательством Владимира Флора, АИТА, с участием других членов IRU из региона СНГ.

К О М И С С И И

Международные комиссии, рабочие группы и группы экспертов IRU объединяют представителей членов IRU, обладающих специализированными знаниями, необходимыми для формирования стратегических задач отрасли, а также для их деятельности в консультативном, информационном, и исследовательском качестве.

Комиссии IRU и их Президенты

по таможенным вопросам (CAD)

Клаус Д. Шредер, (AIST, Германия)

по экономическим вопросам (CAE)

Рудольф Кристиан Бауэр (AISO, Австрия)

по финансовым вопросам (CF)

Рон Уиттл (CTP, Великобритания)

по юридическим вопросам (CAJ)

Изабель Бон-Гарсин (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)



Заседание комиссии IRU по правовым вопросам в Будапеште, 12 октября 2005 года



Заседание комиссии по техническим вопросам в Женеве, 2 ноября 2005 года

Рабочие группы IRU и их Президенты

по комбинированным перевозкам (GETC)

Антуанета Иванова (AEBTRI, Болгария)

по перевозкам опасных грузов (GEMD)

Поль Вотерс ((FEBETRA, Бельгия)

по таксомоторным перевозкам и найму автомобилей с водителем (ТА)

Жан-Поль Галле (FLEAA, Люксембург)

Р а б о ч и е г р у п п ы

Ж е н е в а

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 постоянные представительства – при Европейском Союзе (ЕС) в Брюсселе, при СНГ в Москве и в регионе Ближнего Востока в Стамбуле. В Генеральном секретариате работают представители 30 национальностей всех пяти континентов. Генеральный секретариат, в соответствии с мандатом ООН, совместно со своими членами обеспечивает надлежащую работу таможенной транзитной системы TIR.

Штаб-квартира IRU в Женеве

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

Пассажирский транспорт

ОЛЕГ КАМБЕРСКИ

Финансы и управление

МАРК МЕНДЕС

IT Управление

ХАРЕШ ЙОШИ

Система МДП

ЖАН АКРИ

Юридический департамент

ВАЛЬДЕМАР ЧАПСКИ

Устойчивое развитие

ЙЕНС ХЮГЕЛЬ

Глава комиссии по техническим вопросам

ЖАК МАРМИ

Академия IRU

БРУНО ДИНГЕМАНС



Штаб-квартира IRU в Женеве

Б р ю с с е л ь

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

Глава Социальные и налоговые вопросы

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 эффективным автоперевозкам и справедливой конкуренции;
- обеспечивать отражение интересов и проблем автотранспортной отрасли в политических инициативах ЕС.

Основные организации ЕС

Претворяя политику Комитета IRU в 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 сотрудничает с Европейской Комиссией и, в первую очередь, с Генеральным Директоратом по транспорту и энергетике; с Европейским Парламентом, особенно с Комитетом по транспорту, с Советом по транспорту министров стран-членов ЕС, его секретариатом и Постоянными представителями стран-членов ЕС в Евросоюзе.



Здание постоянного Представительства IRU при ЕС в Брюсселе



Здание постоянного Представительства IRU в странах СНГ в Москве

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 автоперевозок. Постоянное представительство IRU в СНГ было открыто в Москве в 1998 году.

Сотрудники Представительства IRU в СНГ в Москве выполняют следующие функции:

Глава Представительства
Игорь Рунов

Главный эксперт, вопросы политики
Дмитрий Ларионов

Эксперт, внешние связи
Елена Анфимова

Главный эксперт, таможенные вопросы
Аркадий Шмелев

Главные задачи Постоянного представительства IRU в СНГ

- в соответствии с политикой IRU, содействовать интеграции транспортных систем стран СНГ с транспортной системой ЕС;
- гармонизировать автотранспортное законодательство в странах СНГ с использованием многосторонних инструментов ЕЭК ООН по облегчению торговли и автоперевозок;
- создать единое транспортное пространство на территории стран СНГ;
- обеспечивать русскоязычными информационными ресурсами автотранспортных операторов стран СНГ.

Постоянное представительство 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.

М о с к в а

С т а м б у л

Постоянное представительство IRU в Ближневосточном регионе

Постоянное представительство IRU в Ближневосточном регионе было открыто в Стамбуле 1 мая 2005 года.

Представительство было создано для того, чтобы развитие торговли, вытекающее из экономических изменений вследствие процессов глобализации и либерализации в некоторых странах этого региона.

Глава представительства
Хайдар Озкан



Основные цели Постоянное представительство IRU в Ближневосточном регионе

- способствовать распространению политики IRU и Академии IRU среди членов IRU и транспортных ассоциаций стран этого региона;
- вносить вклад в развитие автотранспортной политики и инфраструктуры с целью содействия торговле, туризму и автоперевозкам между странами членами ЕЭК ООН, Экономической и социальной комиссии ООН для Западно-Азиатского региона и Экономической и социальной комиссии ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона с использованием многосторонних инструментов ЕЭК ООН по облегчению торговли и автоперевозок;
- обеспечить поддержку недавней инициативы IRU по созданию Евроазиатского транспортного моста путем возрождения Великого шелкового пути.



Здание Постоянного Представительства IRU в Ближневосточном регионе в Стамбуле

Партнеры IRU

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

- различными органами ООН, такими как ЮНКТАД, ЕЭК ООН, региональными комиссиями ООН по транспорту, ЮНЕП, МОТ, Международная морская организация и ВОЗ
- Всемирной торговой организацией (ВТО);
- Всемирным банком;
- Всемирной таможенной организацией;
- Европейской Конференцией министров транспорта (ЕКМТ);
- Европейской Комиссией;
- Европейским Парламентом;
- Европейским Советом;
- Транспортным Советом Содружества Независимых Государств;
- Черноморской Экономической Кооперацией (BSEC)
- Евразийским Экономическим Сообществом (ЕврАзЭС)
- Единым Экономическим Пространством (ЕЭП)
- Ассоциацией Грузии – Украины – Узбекистана – Азербайджана – Молдовы (ГУУАМ)

IRU также сотрудничает со многими международными ассоциациями, представляющими другие отрасли, напрямую связанные с торговлей и транспортом.



Офис Генерального секретариата IRU в Женеве расположен всего в 5 минутах ходьбы от главного здания ООН, Дворца Наций, в котором расположена Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). Эта организация ООН издала около 55 международных Конвенций и 116 законов, регулирующих и облегчающих автотранспортные перевозки и торговлю.

Автомобильный транспорт как ключевой компонент мировой экономики

Автомобильный транспорт является прекрасным производственным инструментом для развития современной мировой экономики, объединяющим людей и обеспечивающим лучшее распределение материальных ценностей, способствуя, таким образом, социальному и экономическому развитию.

В условиях процесса глобализации грузовые автоперевозки больше не являются просто видом транспорта, а являются истинным орудием производства.

Общественный пассажирский транспорт является основным компонентом устойчивой мобильности населения.

Некоторые основные факты

- В транспортном секторе ЕС занято 7,5 млн. человек (2002 год), из которых 61% работает в сфере наземного транспорта.
- В современной европейской экономике 85% грузовых автоперевозок (по тоннажу) производится на расстояние 150 км. или менее, и таким перевозкам не существует экономически эффективной альтернативы.
- В стоимостном выражении более 90% грузов, перемещаемых наземным транспортом, перевозятся по автодорогам. По объему это составляет более 80%.

Пассажирский транспорт в 2002 году:

	EU 25	EU 25	США*	США*
	млрд/км	%	млрд/км	%
Автомшины	4,203	78%	6,544	86%
Внутригородские и туристические автобусы	486	9%	238	3%
Железнодорожный	346	6%	24	0%
Трамвай/метро	57	1%	25	0%
Воздушный	308	6%	808	11%
ВСЕГО	5,400	100%	7,639	100%

Грузовой транспорт в 2002 году

	млрд/км	%	млрд/км	%
Автомшины	1,554	72%	1,534	30%
Железнодорожный	354	16%	2,183	43%
Внутренний водный	129	6%	505	10%
Трубопроводный	120	6%	841	17%
ВСЕГО	2,157	100%	5,063	100%

* данные за 2001 год.

Источник: Энергетика и транспорт ЕС в цифрах, 2004 год, (Евростат).



Устойчивое развитие

IRU



*На пути
к устойчивому развитию*

IRU разработал специальный логотип, символизирующий устойчивое развитие, чтобы подчеркнуть, что, являясь всемирной организацией, представляющей один из видов транспорта, берет на себя обязанность открыто и в соответствии с законом работать для достижения целей, поставленных на прошедшем Первом Саммите Всемирной конференции ООН по охране окружающей среды и развитию (Саммите Земли), прошедшем в 1992 году в Рио-де-Жанейро.

Первоочередные задачи IRU: обеспечение устойчивого развития отрасли

Устойчивое развитие отрасли является долгосрочной политической целью балансирования экономических, социальных и экологических приоритетов, которая определена повесткой дня 21, принятой 182 правительствами на Первом Саммите Всемирной конференции ООН по охране окружающей среды и развитию (Саммите Земли) в Рио-де-Жанейро в 1992 году. IRU вносит свой вклад в достижение этой цели путем повышения производительности отрасли, обеспечения безопасности дорожного движения, экономии топлива и снижения выбросов загрязняющих веществ и других вредных для окружающей среды воздействий.

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 направлением для IRU, и автотранспортный сектор является единственным видом транспорта, который открыто посвятил себя этой цели. IRU принял так называемую стратегию «Трех i» (innovations, incentives, infrastructure) как наиболее экономически эффективный путь устойчивого развития, основанный на инновациях, стимуле и инфраструктуре.



Конференция ICET, Будапешт

13 и 14 октября 2005 года IRU, совместно с ATRH – венгерской ассоциацией- членом IRU, провели международную конференцию и выставку по проблемам безопасности дорожного движения. Во время конференции было отмечено, что ситуация в области безопасности в автотранспортной отрасли значительно улучшилась, и участие коммерческих грузовых автомобилей в дорожно-транспортных происшествиях ни в коем случае не подразумевает, что именно они явились причиной аварии.

Несмотря на это, автотранспортная отрасль все сильнее подвергается новым ограничительным и дорогостоящим требованиям по безопасности. В заключительном документе конференции был сделан вывод, что единственным способом для дальнейшего улучшения безопасности дорожного движения является, во-первых, определение основных причин аварий с участием коммерческих грузовых автомашин и, во-вторых, определение экономически эффективных мер для улучшения ситуации.



Безопасность дорожного движения

Вопросы безопасности дорожного движения всегда были приоритетными вопросами для IRU и ее членов, так как они являются ключевым аспектом устойчивого развития отрасли. Вопросы безопасности дорожного движения рассматриваются IRU на Комиссии по безопасности дорожного движения, а технические аспекты рассматриваются на Комиссии IRU по техническим вопросам.

Для повышения безопасности дорожного движения, и для распространения передового опыта, IRU работает в тесном сотрудничестве со своими многочисленными партнерами, такими как Всемирный Банк, ЕЭК ООН, различные органы ООН и Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения.

Технические меры по обеспечению безопасности дорожного движения

Комиссия IRU по техническим вопросам рассматривает такие вопросы, как маркировка транспортных средств по всему контуру и модернизированные зеркала у тяжелых грузовиков. В обоих случаях IRU убежден, что эти меры являются преждевременными, так как основные причины ДТП с участием грузовиков по-прежнему неизвестны. Ограниченные ресурсы отрасли должны быть эффективно использованы прежде всего для выявления основных причин аварийности.

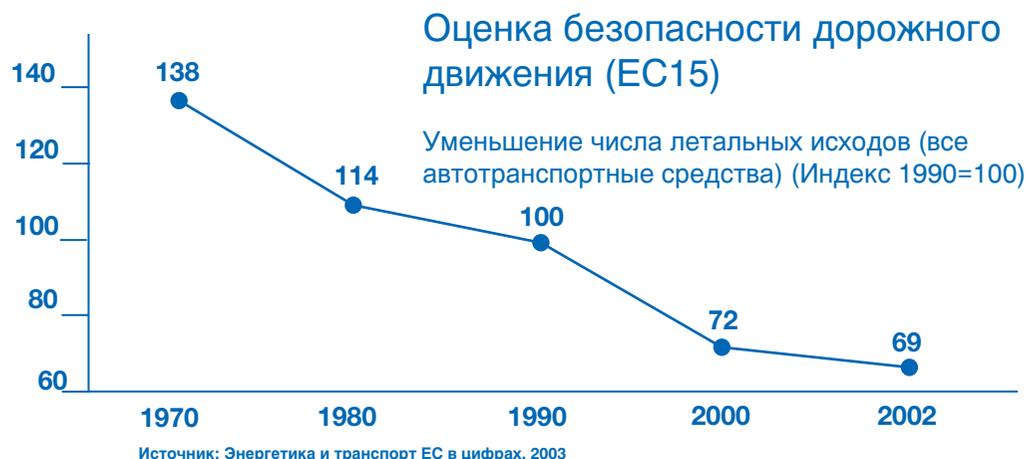
Европейское исследование причин дорожно-транспортных происшествий (ЕТАС) с участием грузовиков

Основанием для проведения IRU совместно с Европейской Комиссией совместного научного исследования явилось отсутствие достоверных данных о причинах ДТП с участием грузовиков.

Группы экспертов в настоящее время изучают 600 дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков, имевших место во Франции, Германии, Венгрии, Италии, Нидерландах, Словении и Испании, для того чтобы определить их основные причины и рекомендовать обоснованные и эффективные меры для улучшения ситуации.



Во время заседания Комиссии по безопасности дорожного движения Вути Хан (слева), руководитель проекта ЕТАС из Европейского центра по вопросам безопасности и оценке рисков, рассказал о состоянии дел с исследованием и новых материалах Гюлю Кёфалви, IdB, Венгрия, и членам Комиссии по безопасности дорожного движения.



Памятки для водителей такси, междугородних туристических автобусов и грузовиков

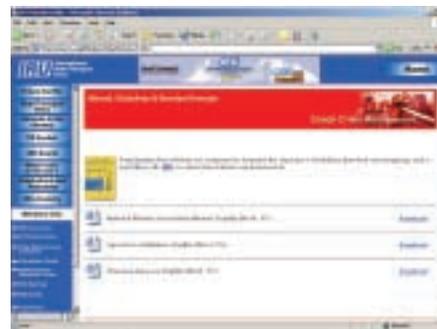
Хартия IRU по безопасности дорожного движения, которую подписали на Генеральной ассамблее в Иокогаме все члены IRU, еще раз подтверждает обязательство отрасли вносить максимальный вклад в повышение уровня безопасности дорожного движения. Одним из инструментов достижения этой цели в рамках Хартии IRU являются листовки-памятки для водителей междугородних туристических автобусов, такси и грузовиков. В течение года такие листовки-памятки использовали 29 ассоциаций членов IRU в 24 странах. Эти памятки IRU переведены на 19 языков и уже распространено более 50 000 их копий.



В листовке-памятке IRU для водителей перечислены меры, которые должны предприниматься для обеспечения безопасности до, во время и после каждого рейса.

Управление в кризисных ситуациях

При полной поддержке своих членов, IRU разработал систему управления в кризисных ситуациях, для того чтобы помочь операторам междугородних туристических автобусных перевозок и ассоциациям взаимодействовать в случае серьезного ДТП с участием междугородних туристических автобусов. В помощь ассоциациям было подготовлено руководство по управлению в кризисных ситуациях при серьезных ДТП с участием междугородних туристических автобусов. В январе 2005 года в Брюсселе прошел двухдневный учебный семинар по управлению в кризисных ситуациях для национальных менеджеров и для Генеральных секретарей ассоциаций-членов IRU.



Веб-сайт по управлению в кризисных ситуациях для операторов междугородних туристических автобусных перевозок помогает ассоциациям-членам IRU обмениваться опытом и координировать свои действия в случае ДТП.

Повышение уровня безопасности дорожного движения – программа IRU по безопасности внутригородских и междугородних туристических автобусных перевозок.



IRU разработал программу по повышению безопасности внутригородских и междугородних туристических автобусных перевозок, целью которой является ужесточение технических требований к новым транспортным средствам и добровольное принятие отраслью повышенных обязательств, выходящих за рамки существующих на сегодняшний день юридических требований, с тем чтобы еще больше повысить и без того высокие показатели отрасли в сфере безопасности дорожного движения.



Академия IRU

Академия IRU, деятельность которой началась в 1999 году, и работа которой является одним из приоритетов IRU, через сеть аккредитованных при Академии учебных центров обеспечивает высокий уровень отраслевой профессиональной подготовки и выдает выпускникам международные дипломы Академии IRU, удостоверяющие их профессиональную компетентность.

Основные задачи Академии

Академия IRU является уникальным учреждением, задачей которого, в первую очередь, является гармонизация стандартов обучения, подтверждение того, что стандарты обучения полностью соответствуют сводам законов ЕС и другим правовым документам, а также потребностям отрасли автомобильного транспорта.

В прошлом году Академия IRU продолжала успешно реализовывать учебную программу по подготовке менеджеров автомобильного транспорта (СРС). С начала действия этой программы было выдано более 6000 дипломов, к сети Академии IRU присоединились четыре новых учебных центра, и в настоящее время по этой программе обучаются в 34 аккредитованных при Академии IRU учебных центрах в 30 странах мира. Академия IRU подготовила новую программу по перевозке опасных грузов. Академия продолжает работать в тесном сотрудничестве с отраслью по вопросам использования цифровых тахографов и внедрения сертификата профессиональной компетентности для водителей.

Консультативный совет Академии IRU, во главе с президентом Мартиной-Софи Фуве (ЕКМТ), полностью поддерживает многочисленные инициативы Академии IRU. В Консультативный совет Академии

IRU входят представители Всемирного Банка, Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Европейской Комиссии, Европейской федерации работников автотранспорта (ЕФРА) и Европейского фонда профессиональной подготовки (ЕФП).

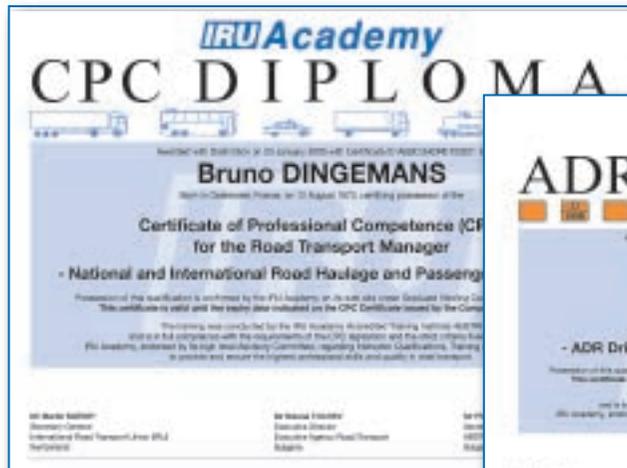
Академия IRU оказывает всестороннюю помощь аккредитованным при ней учебным центрам через свой обновленный сайт. Выпускники Академии имеют преимущества в продвижении по службе и больше возможностей в области бизнеса. Академия IRU готовит высококлассных специалистов в области автоперевозок, способных эффективно решать задачи завтрашнего дня, и, таким образом, вносит свой вклад в повышение безопасности дорожного движения, качества предоставляемых услуг и улучшение имиджа профессии



Специалисты в области автоперевозок, прошедшие обучение в Академии IRU имеют отличные знания, умения и международное признание, вследствие чего они имеют значительные преимущества в конкурентной борьбе на рынке автоперевозок.

Программа Академии IRU по перевозке опасных грузов

Академия IRU разработала программу по перевозке опасных грузов. Первая программа была разработана для водителей, перевозящих опасные грузы в упаковках или навалом, за исключением взрывоопасных (класс 1) и радиоактивных (класс 7) материалов. Начало применения этой программы совпало с началом обучения Академией IRU в режиме он-лайн, при котором аккредитованные при Академии IRU учебные центры и их выпускники могут получать доступ к своим личным и безопасным веб-страницам.



CPC для менеджеров автомобильного транспорта

Одной из приоритетных задач Академии IRU, обеспечивающей гармонизированную подготовку менеджеров автотранспортной отрасли и международное признание достижений в области профессионального образования, в 2006 году остается увеличение количества хорошо подготовленных профессионалов для автотранспортной отрасли и количества аккредитованных при Академии IRU учебных центров.

МНЕНИЕ



Мэтью Грош, член Европейского Парламента, Комитет по транспорту и туризму

«Академия IRU является очень важным партнером Европейского Парламента в области профессиональной подготовки водителей до, во время и после ее проведения.

Она является основным источником отраслевой и гармонизированной подготовки преподавателей и обеспечивает международное признание профессионализма выпускников Академии».

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 образовательной программой Нидерландов в 2004-2005 г.г. успешно внедрила в Китае и России программы дистанционного обучения менеджеров автомобильного транспорта с получением сертификатов профессиональной компетентности. Участвующие в этом проекте члены IRU – CRTA (Китайская автотранспортная ассоциация) и АСМАП (Ассоциация международных автомобильных перевозчиков России) будут продолжать эту работу совместно с Академией IRU в 2006-2007 г.г.



В ходе реализации проекта Академии IRU по дистанционному обучению Президент Аккредитационного комитета IRU Татьяна Минаева, АСМАП, подружилась с Генеральным секретарем CRTA Лимей Ванг.

2-й семинар Академии IRU, Таллинн, 18 мая 2005 года.

«Цифровые тахографы еще не готовы для применения!».

Второй международный семинар Академии IRU в Таллинне, Эстония, прошел по теме: «Готовы ли вы к применению цифровых тахографов с 5 августа 2005 года?». Этот семинар был организован совместно с ассоциацией-членом IRU ERAA и компанией Siemens VDO Automotive. В семинаре участвовало около 130 специалистов из многих стран Европы и Азии. За время работы они смогли обсудить положение дел с подготовкой к введению цифровых тахографов и преодолеть с помощью конструктивных предложений «катастрофу» в этом вопросе. Вывод был очевиден: правительства не готовы к введению цифровых тахографов, изначально назначенному на 1 января 2006 г.



На семинаре Академии IRU, посвященном цифровым тахографам, компания Siemens VDO Automotive представила новые, одобренные Академией IRU, компьютерные программы помощи в подготовке к внедрению цифровых тахографов.



Профессиональная подготовка будет важнейшим фактором для успешного внедрения цифровых тахографов в 2006 году.

Семинар Академии IRU по профессиональной подготовке водителей, Стамбул

«В автотранспортной отрасли не будет места непрофессионалам в будущем!»

29 и 30 сентября 2005 года Академия IRU провела 3-й семинар. Целью этого семинара был обзор предстоящего обязательного введения Директивы Евросоюза ЕС/2003/59 о профессиональной подготовке водителей. Семинар был организован совместно с турецкими ассоциациями членами IRU UND (грузовые перевозки) и UATOD (пассажиры перевозки).

В приветственной речи г-н Бруно Дингеманс высказал критику в адрес средств массовой информации, которые не выразили никакого интереса к профессиональной подготовке водителей и обратился к правительствам с просьбой опубликовать соответствующие национальные законодательства в надлежащее время.



Cetin Nuhoglu, президент UND, выступил по турецкому телевидению с информацией о значении профессиональной подготовки водителей.



Делегаты принимающие участие в семинаре Академии IRU по профессиональной подготовке водителей.



170 делегатов из 37 стран внесли конструктивный вклад в успешное проведение семинара Академии IRU в Стамбуле.



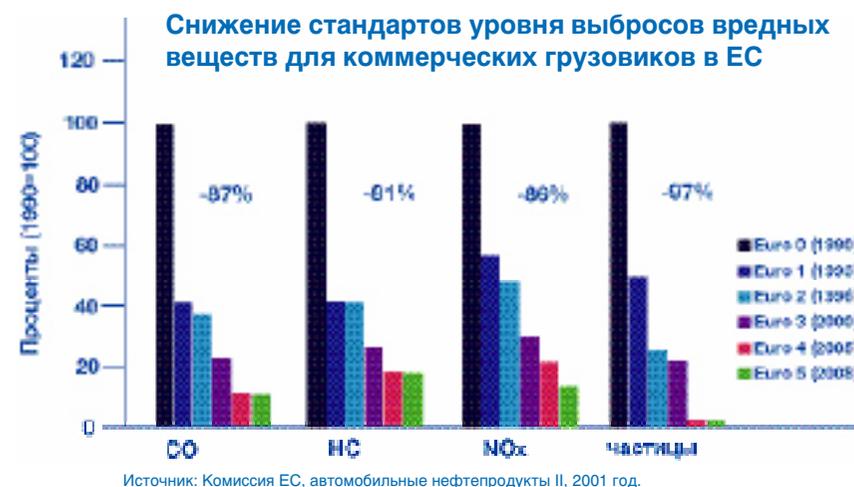
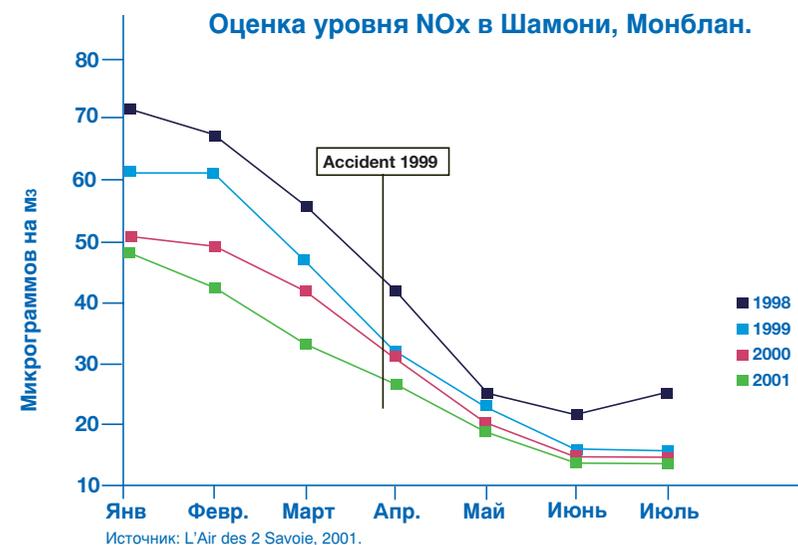
Участники семинара (слева направо): Дэниэл Хенриксон, SCANIA, Мехмет Эрдоган, UATOD, TOFED и Kent Tourism Company, Тамир Динсалин, UND и TRIOSPED, Бруно Дингеманс, Академия IRU, Брайан Szukala, FTA, Yilmaz Kilavuz, Министр транспорта и связи Турции.

Инновации

Стратегия IRU по снижению уровня выбросов вредных веществ

В области охраны окружающей среды IRU всегда выступал за снижение уровня выбросов вредных веществ путем улучшения инфраструктуры, технологии и повышения уровня профессионализма. Вот почему, несмотря на значительные финансовые вложения, IRU всегда поддерживал разработку Евронорм, благодаря которым за последние несколько лет произошло снижение 97% выбросов вредных веществ. Однако для обеспечения надлежащего использования стандартов Евро 4-5, правительства должны гарантировать, что на любой автозаправочной станции всегда имеется присадка избирательного каталитического восстановления «Ad Blue».

Измерения качества воздуха в городе Шамони показали, что снижение уровня выбросов вредных веществ не теория, а практика. Действительно, приостановление движения автотранспорта после закрытия туннеля под Монбланом в конце марта 1999 года не повлияло на количество вредных веществ в воздухе в Шамони. Эти измерения подтвердили, что загрязнение воздуха сегодня является в значительной степени результатом человеческой деятельности вообще, а не только автомобильного транспорта.



Топливо - деятельность IRU на международном уровне

IRU неоднократно информировал компетентные международные организации, такие как Организация Объединенных Наций, Международное Агентство по энергетике, Европейская конференция министров транспорта и Европейский Союз, о своей позиции по вопросу стабилизации последствий топливного кризиса. В обращении к Рабочей группе по контролю потребностей транспорта в топливе IRU подчеркнул, что у автомобильного транспорта нет альтернативы дизельному топливу, поэтому правительства должны гармонизировать налоги на дизельное топливо для профессионального использования на низшем уровне, чтобы способствовать диверсификации рынка нефтепродуктов в тех отраслях, где существуют альтернативы.

В результате в Бельгии и Франции были введены или вводятся системы частичного возврата налогов на топливо для профессиональных транспортных операторов. В других странах, (Китай) были приняты политические решения для стабилизации цен на дизельное топливо, так как в Китае автомобильный транспорт считается важнейшим производственным инструментом.

На заседании Совета ЕС по транспорту комиссар по транспорту Барро признал, что ЕС нуждается в принятии энергетической стратегии, включающей понятие «профессиональное дизельное топливо», и соответствующего законодательства, предоставляющего транспортным операторам механизмы преодоления неожиданных увеличений расходов на топливо.

Резервы «черного золота» для автотранспорта

Генеральный секретарь IRU встретился в Вене с Генеральным секретарем Организации стран-экспортеров нефти (ОПЕК) и обсудил с ним оказывающее сильное влияние на автотранспортную отрасль вопросы устойчивой политики в области энергетики. Ключевым вопросом обсуждения стал вопрос незаменимой роли автомобильного транспорта как производственного инструмента, его полная зависимость от стоимости топлива. Была подчеркнута необходимость диверсификации рынка энергоресурсов со стороны правительства, создание резервов «черного золота» для тех случаев, когда не существует других альтернатив, как, например для автомобильного транспорта, а также проведение соответствующей финансовой политики в области энергетики, которая способствовала бы выработке энергии без использования нефти в тех отраслях, в которых уже существуют такие альтернативные источники, как, например, при выработке тепла и электроэнергии.



Встреча в ОПЕК, Вена, (слева направо): Брахим Аклил, аналитик в области нефтяной промышленности, ОПЕК, Умберто де Претто, IRU, др. Аднан Шихаб-Элдин, Генеральный секретарь ОПЕК, Мартин Марми, IRU, Моххамед Алипур-Джедди, глава подразделения по анализу нефтяных рынков, ОПЕК, Йенс Хюгель, IRU.

Новая стратегия IRU, направленная на стабилизацию цен на дизельное топливо

После резкого роста цен на топливо на автозаправках, Генеральная Ассамблея IRU в дополнение к своим постоянным обращениям к правительствам о диверсификации рынка энергоресурсов, при котором существует альтернатива, например, на фиксированные взносы, единогласно одобрила декларацию, призывающую принять две срочные меры: сократить существующие на сегодняшний день высокие налоги на дизельное топливо и регулировать транспортные расходы соответственно с увеличением цен на дизельное топливо.

МНЕНИЕ



*Др. Шихаб-Элдин
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ ОПЕК*

«По моему мнению, многие правительства не берут на себя ответственность, когда дело касается диверсификации рынков энергоресурсов».

Стимулы

Правительства должны обеспечивать реальные и эффективные стимулы для поощрения использования перевозчиками как можно раньше передовых технологий и навыков, с целью максимальной защиты окружающей среды.

Почему правительства не стимулируют использование междугородными туристическими автобусами и грузовиками стандартов Евро-4 и Евро-5?

ЕКМТ, ЕС и правительства многих стран раньше стимулировали использование более безопасных и экологичных грузовиков, использующих системы Евро-2 и Евро-3. Однако, несмотря на успехи такого стимулирования при обновлении парка машин, IRU продолжает выступать за стимулирование использования новых транспортных средств со стандартами Евро-4 и Евро-5, являющимися более экологичными.

Стимулы и награды IRU

Стимулы являются наилучшими инструментами для эффективного продвижения использования усовершенствованных технологий и передового опыта с целью достижения устойчивого развития. Автотранспортная отрасль под эгидой IRU будет продолжать использование стимулов в виде различных наград, признающих выдающиеся достижения транспортных операторов.

Почетные дипломы IRU

На заседании Генеральной ассамблеи в ноябре 2005 года Президиум IRU наградил **703 водителя** автотранспортных средств из **22 стран** Почетными дипломами IRU.

Эти дипломы присуждались на основании номинаций, представленных ассоциациями – членами IRU, самым достойным водителям, проехавшим не менее одного миллиона километров и проработавшим не менее 15 лет в области международных автоперевозок, и не допустившим при этом аварий. Такой труд заслуживает признания, является примером для молодых водителей и повышает престиж профессии.



Стимулы для обеспечения безопасности дорожного движения

Подготовленный водитель имеет больше шансов избежать аварии и спасти человеческие жизни, снизить расходы на ремонт и материально-техническое обслуживание автотранспортного средства. Умелый водитель расходует меньше топлива и этим вносит вклад в понижение уровня выбросов вредных веществ в атмосферу.

Исходя из этого, в 2005 году IRU стал официальным партнером и членом жюри конкурса молодых европейских водителей грузовиков (YETD), организуемого компанией «Scania». Награды этого конкурса являются стимулом, демонстрирующим роль водителя в повышении уровня безопасности дорожного движения и в достижении устойчивого развития отрасли. За право выхода в финал соревнований, который прошел в Стокгольме, на национальных уровнях боролись около 13 000 водителей.



Премия IRU «City Trophy-2005»

В 2005 году премию IRU «City Trophy 2005» получил город **Дрезден**, Германия. Эта премия IRU присуждается городам, проводящим благоприятную политику для развития междугородного автобусного туризма и поддерживающим туризм инвестициями в инфраструктуру, что улучшает доступ туристических междугородных автобусов в город.

Для туристических автобусов в Дрездене была разработана всесторонняя хорошо адаптированная система автобусных парковок, включающая в себя большую сеть связанных между собой парковок и мест для ожидания автобусов, необходимую инфраструктуру, и опознавательные знаки как для водителей автобусов, так и для туристов, когда они покидают автобус и становятся пешеходами. Эта система была предложена к всеобщему обсуждению и затем принята политическим, социальным и коммерческим сообществами, включая операторов внутригородских и междугородних туристических автобусных перевозок. Эта долгосрочная программа дала возможность Дрездену достичь рекордного уровня посещения туристами, достигшего в 2004 году 1 млн. человек.



Гюнтер Мёрль (слева), вице-президент Совета IRU по пассажирским перевозкам, вручает премию IRU «City Trophy-2005» Герберту Фессенмайру (в центре), бургомистру по развитию города Дрездена, и доктору Маттиасу Мохаупту (справа), главе департамента по транспортному планированию Дрездена.



Премия IRU «Евровывоз»

Премия IRU «Евровывоз» способствует более широкому использованию городского и междугородного общественного транспорта – внутригородских и междугородних туристических автобусов – в рамках экономически эффективных инновационных проектов. Тема 2005 года была следующей: «Общественный транспорт, отвечающий общественным потребностям: использование технологий в удовлетворении спроса потребителей». Эту премию выиграла австрийская компания общественного транспорта **OBB Postbus** со своим пилотным проектом «ВЕНА – Points, the flexible future for bus stops». Компания OBB Postbus сделала ставку на динамичное решение в преодолении недостатков в области предоставления услуг, оказывающее влияние на труднодоступные малонаселенные регионы с низкой потребностью в транспорте.

Слева направо: Уолтер Вашнер и Мартин Краммер, OBB Postbus GmbH, Австрия, получают премию IRU «Евровывоз-2005».

Премия IRU «Лучший международный автоперевозчик СНГ-2005»

Для того чтобы повысить престиж международных автоперевозок, в странах СНГ в третий раз был проведен конкурс на звание «Лучший международный автоперевозчик СНГ-2005».

Жюри конкурса присудило **награду IRU 2005** следующим автотранспортным компаниям:

- «Орвест», Беларусь, (1-10 автомашин)
- «Ман-Сервис», Украина, (11-50 автомашин)
- «Югинтертранс», Молдова, (50+ автомашин)



Первый ряд: В. Флоря, Председатель CLCEI, президент АИТА, С. Хадарович, руководитель компании «Орвест», Беларусь, Н. Боровой, президент ВАIRC, П. Кайряк, глава компании Iugintertrans, Молдова, Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU.

Второй ряд: А. Шевцов, руководитель транспортного отдела компании «Орвест», Беларусь, Л. Костюченко, президент AIRCU, А. Благодир, глава компании «Ман-Сервис», Украина, Поль Лереманс, Президент IRU.

Премии были вручены на Генеральной ассамблее IRU в Женеве.

Слева направо: Юрий Сухин, АСМАП, Россия, Януш Лачни, президент Совета по грузовым перевозкам, ZMPD, Польша



Жюри конкурса также отметило почетными дипломами IRU следующие транспортные компании:

- **компанию «Кама-Тракс», Россия**, за высокое качество предоставляемых услуг и высокую социальную активность в регионе
- **компанию «Авто+», Украина**, за экологичность автопарка и социальную политику на предприятии
- **компанию «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», Россия**, за рост экономической эффективности в 2005 году.

Инфраструктура

Взимание платы за использование дорожной инфраструктуры

IRU полностью поддерживает принцип, согласно которому каждый вид транспорта должен покрывать свои расходы. Однако прибыль, получаемая с пользователей автодорогами, должна, прежде всего, расходоваться на улучшение дорожной инфраструктуры, ремонт дорог, покрытие амортизации, так как адаптация дорожной инфраструктуры является чрезвычайно важной для удовлетворения растущих потребностей в мобильности людей и грузов. Осуществлять все эти меры необходимо одновременно с повышением уровня безопасности дорожного движения, экономией топлива и охраной окружающей среды.

Сложившаяся сегодня ситуация является результатом различных подходов правительств к применению дополнительных фискальных сборов и сборов за пользование дорожной инфраструктурой, оправданных издержками в результате простоев, внешними издержками и т.д., когда «заказные» исследования описывают сложившуюся в отрасли ситуацию в ущерб транспортным операторам и всей экономике. Что касается позиции IRU, то он считает, что если внешние затраты должны быть подсчитаны, то тогда необходимо подсчитать и дополнительные преимущества каждого вида транспорта!

Лидером по взиманию платы за использование дорожной инфраструктуры, в частности путем использования Директивы ЕС «Евровиньетка», является Европейский Союз. Компромиссное соглашение по ограничению основных значений для расчета платы за пользование автодорогами и возврат расходов на инфраструктуру является шагом в правильном направлении. Однако последнее компромиссное решение Европейского Парламента разрешить странам-членам ЕС использовать доходы от платы за использование дорожной инфраструктуры для перекрестного субсидирования железнодорожной отрасли и других бюджетных расходов является штрафной санкцией для автотранспортной отрасли и, как результат, для экономики в целом.

Прекрасная возможность исправить значительное недоинвестирование в дорожную сеть, имевшее место в последние десятилетия, и избежать соответствующих серьезных негативных последствий для устойчивого развития автомобильного транспорта в настоящий момент оказалась упущенной. Поэтому задачей IRU, не только на Европейском уровне, но и в других странах, является постоянное информирование тех, кто принимает решения, о том, что недостаточное инвестирование в дорожную инфраструктуру является разрушительным для охраны окружающей среды и экономического развития, что дополнительные финансовые расходы, навязываемые автотранспорту, не приведут к перераспределению грузов на другие виды транспорта.

МНЕНИЕ

«От имени Министерства транспорта Российской Федерации я хотел бы выразить благодарность Международному союзу автомобильного транспорта (IRU) за его усилия по привлечению внимания мировой общественности к потенциалу транзитных перевозок стран Евроазиатского региона, и за его весомый вклад в развитие грузовых автоперевозок между Востоком и Западом».



*Игорь Левитин
Министр транспорта Российской Федерации*

С о д е й с т в и е

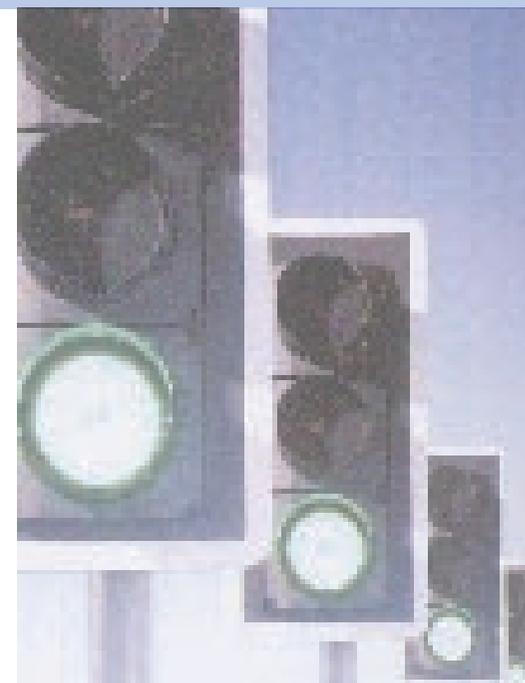
Приоритеты IRU: содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта

Общие вопросы и вопросы торговли

Содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта направлено на снижение административных, фискальных и физических барьеров в области автоперевозок и, таким образом, на расширение экономического развития путем развития торговли и туризма.

Точка зрения IRU в этом отношении ясна: результатом любых штрафных санкций примененных к автотранспорту являются потери в экономике в целом. IRU отдает приоритет содействию развития туризма, автотранспорта и торговли не только потому, что оно имеет большое значение для обеспечения более качественных, а не только более масштабных перевозок, но и потому, что отвечает интересам всего общества в целом, поскольку автомобильный транспорт является двигателем прогресса. Важно, чтобы существенная роль автотранспорта стала известна всем, и чтобы IRU и его члены пользовались поддержкой национальных и международных политических организаций в борьбе за сокращение и уничтожение барьеров на пути развития автотранспорта.

Обеспечение безопасности на автотранспорте и содействие его развитию являются взаимосвязанными проблемами; информация – ключ для решения обеих. Совет IRU по грузовым перевозкам принял Руководство по обеспечению безопасности грузовых автоперевозок. Аналогичное Руководство было принято Советом IRU по пассажирским перевозкам, с общими рекомендациями по повышению безопасности пассажирских перевозок внутригородскими и междугородними туристическими автобусами и такси. Автотранспортная отрасль осознает свои задачи и ответственность и призывает правительства и международные организации отказаться от чрезмерного регулирования в области безопасности, которая может привести к хаосу в выполнении правил, которым должен следовать автотранспортный оператор.



Общие вопросы содействия развитию торговли и автотранспорта

Автотранспортная отрасль особенно обеспокоена трудностями пересечения границ некоторых стран. Эффективный контроль имеет важное значение, но он должен производиться на основании современных технологий, таких как принцип Единого окна или управление рисками. Сложности в получении виз для профессиональных водителей также снижают производительность автотранспорта. IRU поднял этот вопрос в ряде международных организаций, но необходимые для решения этих вопросов меры еще не приняты. IRU добивается введения многократных виз для водителей и быстрой, дешевой и простой процедуры подачи заявок на визу.



8-я Трансъевропейская конференция «Год спустя...», Таллинн

19-20 мая 2005 года в Таллинне, Эстония, прошла 8-я Трансъевропейская конференция по проблемам автомобильного транспорта. В конференции приняло участие около 500 человек из 39 стран Европы и Азии. Она была проведена совместно с эстонской ассоциацией ERAA - членом IRU под патронажем премьер-министра Эстонии Андруса Ансипа. На этом мероприятии, названном «Год спустя...», были рассмотрены достижения и меры, которые необходимо принять, чтобы улучшить грузовые и пассажирские автоперевозки в Европе после расширения ЕС и вступления в него 10 новых членов.



Софи Фуве (ЕКМТ), главный администратор и Президент Консультативного комитета Академии IRU.



В партнерстве с
ERAA



Андрус Ансип, премьер-министр Эстонии, на открытии 8-й трансъевропейской конференции IRU в Таллинне.



Автомобильный транспорт – грузовые перевозки

Торговля невозможна без автотранспорта

Повестка дня Доха Раунд во Всемирной Торговой организации

Отрасль логистики дает около 6% всего мирового ВВП, при этом по стоимости на логистические операции приходится более 10% мировой торговли. Соответственно, вклад логистической деятельности по поддержке мобильности грузов на земном шаре оценивается более чем в 2 млрд. долларов США (2004 год). Автомобильный транспорт имеет львиную долю в общих доходах мировой логистической цепочки. Грузовики перевозят более 80% всех грузов наземными путями. Таким образом, любые меры содействия автотранспорту будут служить благосостоянию всех наций.

Поэтому, в качестве первого шага, автотранспортная отрасль призвала участников Министерской конференции ВТО, прошедшей в декабре 2005 года в Гонконге, распространить понятие «содействия торговле» на перемещение товаров (грузы) и транспортные средства (грузовики и т.д.) и отредактировать статьи VIII и X Соглашения ГАТТ, направленные на облегчение экспортных и импортных операций, которые, без сомнения, окажут положительное воздействие на международные автоперевозки грузов. Правительства должны также внести пояснения в статью V Соглашения ГАТТ о свободе транзита и обеспечить ее строгое выполнение.

Автотранспортная отрасль понимает, что вопросы облегчения торговли является только частью вопросов, рассмотренных в Повестке Доха Раунда, и призывает к принятию решений по содействию развитию торговли и транспорта вне зависимости от результата переговоров по другим вопросам.

МНЕНИЕ



Жанг Чинксиан
Министр коммуникаций Народной
Республики Китай

«Евразийский автотранспорт соединил Азию и Европу экономическими и культурными связями. Мы готовы работать со странами Азии и Европы, чтобы внести положительный вклад в дальнейшее развитие евразийской автотранспортной отрасли».

Автокараван Пекин – Брюссель, соединяющий Азию и Европу

Во время проведения 3-й Евроазиатской конференции по проблемам автомобильного транспорта по теме: «Автотранспорт: соединяя Европу и Азию», из Пекина в Брюссель стартовал первый международный коммерческий грузовой автокараван.

Эта инициатива явилась ответом на потребность компаний, производящих товары в Китае, найти транспортную альтернативу, в связи с загруженностью китайских портов и возрастающих ставок морского фрахта.

Караван, под девизом «Автомобильный транспорт несет прогресс от Пекина до Брюсселя», преодолел расстояние в 12 000 км. Целью каравана являлось привлечение внимания к тому факту, что автомобильный транспорт уже сегодня может предоставить реальную, эффективную по стоимости и затраченному времени альтернативу в перевозке товаров, произведенных в Китае, на рынки ЕС, СНГ, Ближнего Востока и восточное побережье Америки.

Цель автокаравана полностью соответствовала высказыванию Ли Ксиньяна, бывшего президента КНР, заявившего: «Восстановление автомобильного транспорта содействует процветанию национальной экономики». Такие слова служат источником мотивации для каждого члена IRU.



Перед стартом пяти грузовиков, участвующих в автокараване, Генеральный секретарь IRU, в присутствии вице-президента IRU Януша Лачни вручает президенту CRTA Яо Мингде эмблему автокаравана – лошадку, символизирующую торговлю и процветание.



Водители грузовиков по прибытию в Брюссель.



Пять грузовиков, проложивших Шелковый путь из Пекина в Брюссель.

Совместно с ассоциациями – членами IRU



3-я Евроазиатская конференция IRU по проблемам автомобильного транспорта



Выступление
Женглина Фенга,
заместителя Министра
коммуникаций КНР.



Пресс-брифинг
Ченгжи Ю, генерального
директора Министерства
коммуникаций КНР.



Энрико Грильо
Паскарелли, директор
Генерального Директората
по транспорту и
энергетике, ЕС.



Приветствие Яо Мингдэ,
президента CRTA.

Декларация конференции IRU

В Декларации конференции IRU о содействии международным грузовым автоперевозкам, принятой 27 сентября 2005 в Пекине 900 участниками конференции, представители автотранспортной отрасли обращаются к правительствам с требованиями:

- поощрять прогрессивную интеграцию автотранспортного рынка;
- содействовать развитию автотранспортной отрасли путем: присоединения и введения в действие конвенций ООН, регулирующих международные автоперевозки в странах Азии и Европы;
- сократить многочисленные искусственные и бюрократические барьеры в области торговли и транспорта в странах Азии и Европы и повысить безопасность на автотранспорте;
- признать преимущества стратегии IRU «трех i» для достижения устойчивого развития автотранспортной отрасли.

4-я Евроазиатская конференция IRU по проблемам автомобильного транспорта, Варшава



Развивая успех 3-й Евроазиатской конференции по проблемам автомобильного транспорта, в ходе которой стартовал грузовой автокараван Пекин-Брюссель, и встречи Министров транспорта, прошедшей в 2005 году в Пекине, ZMPD совместно с правительством Польши будет принимать следующее международное мероприятие IRU, посвященное жизненно важной роли автомобильного транспорта в объединении национальных экономик стран, по территории которых проходит Шелковый путь



Войцех Синицки,
президент ZMPD,
предлагает провести
4-ю Евроазиатскую
конференцию IRU
и конференцию
Министров
транспорта в
Варшаве в 2007 году.



Встреча высокопоставленных представителей государственных структур во главе с Генеральным секретарем IRU с заместителем премьер-министром КНР Ю Хуаном.



3rd Euro-Asian Road Transport Conference



Beijing, 26-27 September 2005

3-я Евроазиатская конференция IRU по проблемам автомобильного транспорта, и встреча Министров транспорта, Пекин

В Пекине прошла выставка и 3-я Евроазиатская конференция IRU по проблемам автомобильного транспорта. В конференции приняли участие более 900 представителей государственных структур и руководителей компаний из 45 стран мира, а также 20 высокопоставленных правительственных чиновников приняли участие в конференции Министров транспорта, на которой обсуждались меры, необходимые для улучшения автотранспортного сообщения между Европой и Азией.



Лимей Ванг, Генеральный секретарь CRTA, и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми открывают международную выставку в Пекине.



Гапа представление с участием более 50-ти китайских фольклорных коллективов.



Церемония открытия 3-й Евроазиатской конференции IRU по проблемам автомобильного транспорта.

Выдержки из
**СОВМЕСТНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ЕВРОАЗИАТСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
 МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА**

Принято в Пекине, Китайская Народная Республика, 27 сентября 2005 года

Министры транспорта и аккредитованные представители, от имени министров транспорта Республики Азербайджан, Республики Беларусь, Китайской Народной Республики, Чешской Республики, Грузии, Греции, Исламской Республики Иран, Республики Казахстан, Монголии, Исламской Республики Пакистан, Республики Польша, Румынии, Словацкой Республики, Республики Турция, Украины и Социалистической Республики Вьетнам, приглашенные министром коммуникаций Китайской Народной Республики, приняли участие во встрече Министров транспорта, состоявшейся в Пекине 27 сентября 2005 года, и в 3-й Евроазиатской конференции по проблемам автомобильного транспорта, которая проходила 27-28 сентября 2005 года, под эгидой Министерства коммуникаций Китая и Международного союза автомобильного транспорта.

На встрече были также представлены международные организации и финансовые учреждения, включая Экономическую и Социальную Комиссию ООН по Азиатскому и Тихоокеанскому региону (ЭСКАТО ООН), Экономическую Комиссию по Европе ООН (ЭКЕООН), Европейскую Комиссию (ЕК) и IRU.

На конференции подробно и конструктивно обсуждалась тема: «Укрепление развития и сотрудничества в области евроазиатских автоперевозок».

МИНИСТРЫ ПРИНИМАЮТ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА:

1. укреплять дружественное и взаимовыгодное международное сотрудничество в области развития дорожной инфраструктуры и транспорта, с тем чтобы способствовать экономическому процветанию и социальному прогрессу стран Азии и Европы;
2. интенсифицировать усилия по развитию дорожной инфраструктуры в деле создания евроазиатского транспортного коридора, с тем чтобы проложить дорогу для роста автотранспортных перевозок;

3. поощрять применение соответствующими странами Конвенций ООН, которые облегчают международные автотранспортные перевозки и создают благоприятные условия для трансграничных и транзитных перевозок путем устранения административных (нефизических) барьеров, связанных с искусственными и бюрократическими формальностями, имея в виду облегчить автотранспортные перевозки между Азией и Европой;
4. создать открытую и устойчивую интегрированную транспортную систему, с тем чтобы обеспечить безопасные, эффективные, надежные и экологичные услуги по грузовым и автотранспортным перевозкам;
5. принимать действенные меры для устранения потенциально опасных факторов на международном автомобильном транспорте и повышать способность автомобильного транспорта реагировать на чрезвычайные ситуации в случае природных бедствий, что должно обеспечить, таким образом, спасение людей и транспортных средств;
6. изучить возможность создания действующего на регулярной основе механизма по контактам и обменам между странами новейшей информацией и передовыми технологиями в области развития автомобильного транспорта;
7. призвать соответствующие международные организации и финансовые институты оказывать помощь в развитии евроазиатского автодорожного коридора;
8. предложить IRU и далее играть активную роль в развитии международного автомобильного транспорта.

Министры и их представители выразили признательность Министру коммуникаций Китайской Народной Республики за организацию этой встречи и поблагодарили за теплый прием и гостеприимство.



Слева направо: Женглин Фенг, заместитель Министра коммуникаций КНР, Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Чунсианг Жанг, Министр коммуникаций КНР, К. Симоновски, заместитель премьер-министра Чешской Республики и Януш Лачни, вице-президент IRU на церемонии закрытия конференции.



Хосе Капел Феррер, Директор транспортного подразделения ЕЭК ООН



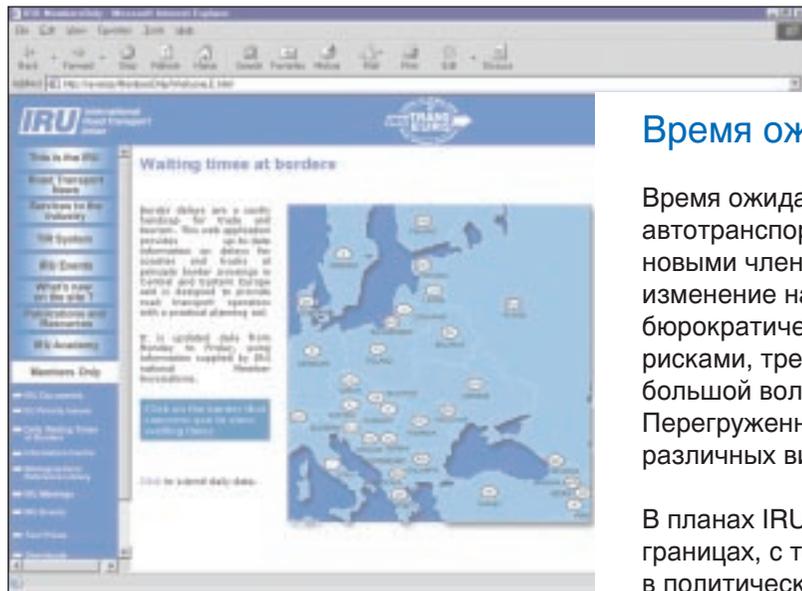
Ли Ювей, директор транспортного подразделения UNESCAP.

Конференция Министров транспорта в Пекине

На конференции была принята совместная Декларация (см. предыдущую страницу), в ходе проведения конференции был дан старт первому грузовому автокаравану Пекин-Брюссель, возродившему древний 2000-летний Шелковый путь.



Церемония открытия Евроазиатской конференции Министров транспорта в Пекине.



Время ожидания на границах

Время ожидания на границах по-прежнему вызывает большую озабоченность в автотранспортной отрасли. Упразднение внутренних границ в рамках ЕС между старыми и новыми членами Евросоюза показало, какое огромное положительное влияние оказало это изменение на транспортные потоки. Однако на многих границах по-прежнему очень много бюрократических проволочек, практика контроля не основана на процедурах управления рисками, требуется слишком большое количество документов, оформление сопровождается большой волокитой, имеют место случаи вымогательства денег у водителей и т.д. Перегруженные пограничные посты являются местами повышенного риска, не защищенными от различных видов нелегальной деятельности.

В планах IRU обновление на сайте странички, из которой можно узнать время ожидания на границах, с тем чтобы помочь транспортным операторам в их ежедневной работе, а ассоциациям в политическом лоббировании своих интересов с целью усовершенствования процедур и сокращения времени ожидания.

Обеспечение безопасности на автотранспорте = Рекомендации IRU по обеспечению безопасности

Правила обеспечения безопасности на автотранспорте разрабатывают ВТО, ЕС, ЕКМТ, Международная организация по стандартизации (ISO), Европейский комитет по стандартизации (CEN) и другие организации, из-за чего законодательство в этой области разобщено. IRU предупреждает, что это может привести к хаосу, препятствующему развитию торговли и туризма, и экономическому развитию. В качестве альтернативного варианта, автотранспортная отрасль разработала свои собственные, приближенные к реальности основные направления в области обеспечения безопасности для менеджеров, водителей, грузоотправителей/клиентов, операторов автотранспортной отрасли, для вовлеченных в перевозки опасных грузов и тех, кто имеет дело с таможенными службами. Эти правила недавно были дополнены основными правилами обеспечения безопасности в области пассажирских автоперевозок.

Любые меры по обеспечению безопасности автотранспортной отрасли, должны вводиться через конвенции ООН и другие юридические документы, и должны быть направлены на достижение безопасности и на содействие автоперевозкам.



Рекомендации IRU по обеспечению безопасности на автотранспорте доступны на английском, французском, русском и немецком языках.

Электронная документация для грузового автотранспорта

Комиссия IRU по правовым вопросам (CAJ) разрабатывает новый проект товарно-транспортной накладной (CMR). Эта новая версия должна способствовать значительному сокращению числа используемых сегодня видов товарно-транспортной накладной CMR. Новый образец накладной CMR должен также облегчить разработку электронной накладной CMR, но для введения в действие последней также потребуются введение в действие Протокола к Конвенции CMR, адаптирующего ее к электронному обмену данными. Вторая редакция Протокола была рассмотрена ЕЭК ООН в октябре 2005 года. Окончательный проект, разработкой которого занимаются UNIDROIT, UNCITRAL и IRU, будет рассмотрен ЕЭК ООН в октябре 2006 года.



IRU совместно с Международным институтом унификации частного права (UNIDROIT) разрабатывает окончательный вариант Протокола к Конвенции CMR, который позволит внедрить электронную накладную CMR.

Развитие 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 почти невозможным рассмотрение комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок в качестве дополнительного варианта к существующим сегодня логистическим цепочкам, предъявляющим высокие требования к своевременной доставке грузов. Предложения Европейской Комиссии, включая программу Марко Поло и введение единого погрузочного контейнера для различных видов транспорта, были отвергнуты, так как они не содействуют интермодальным перевозкам, а субсидируют отдельный вид транспорта - железнодорожный.

Обеспечение безопасности перевозок является важнейшим вопросом деятельности IRU, и IRU постоянно подчеркивает, что проблема обеспечения безопасности перевозок одинакова для интермодальных перевозок и для перевозок отдельным видом транспорта. Однако во время международного семинара по безопасности интермодальных перевозок, который проводило Международное бюро контейнеризации, к сожалению, было сообщено, что у железнодорожных операторов не существует каких-либо конкретных мер по обеспечению безопасности на железнодорожных сортировочных станциях и терминалах для комбинированных перевозок.

Перевозка опасных грузов



Экспертная группа IRU по перевозке опасных грузов (GEMD) в рамках новой директивы IRU по обеспечению безопасности автоперевозок разработала специальное руководство для малых и средних предприятий, перевозящих опасные грузы по автодорогам.

С партнерами автотранспортной отрасли (такими, как CEFIC и Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA), были разработаны общие правила перевозки опасных грузов, касающиеся обеспечения безопасности, с тем, чтобы осуществлять гармонизированный подход и внедрять требования по обеспечению безопасности в соответствии с Соглашением стран ЕС об осуществлении международных автоперевозок опасных грузов (ADR), которое вступило в силу 1 июля 2005 года.

В 2006 году IRU будет уделять внимание упрощению письменных инструкций для водителей и выступит ответственным за создание специальной рабочей группы по этому вопросу в рамках ЕЭК ООН.

Экспертная группа IRU по перевозке опасных грузов внесет свой вклад в эту работу, проведя совместно с Академией IRU семинар на тему «Изменения соглашения ADR 2007» в сентябре 2006 года в Санкт-Петербурге.



Таможенные транзитные системы и система TIR

Для ускорения движения грузов через границы в современном мире требуются глобальные решения в области транспорта и торговли. Решением этой проблемы является эффективная и безопасная таможенная транзитная система, которая поможет упростить и сократить таможенные формальности и ускорить прохождение национальных границ транспортными средствами и грузами. Единственная существующая сегодня международная транзитная система, применяемая повсеместно, – это система TIR, которую используют в 60 странах мира, Администрирование системой TIR доверено IRU.

На пути к устойчивому развитию системы TIR

Пользуясь поддержкой Комиссии по таможенным вопросам (CAD), IRU намерен обеспечить устойчивость системы TIR, созданной и действующей при поддержке частного и государственного секторов, представленных IRU, их ассоциациями, уполномоченными держателями карнетов TIR, финансовыми организациями, являющимися международными гарантами системы, национальными таможенными органами, ЕЭК ООН и организациями, администрирующими Конвенцию TIR.

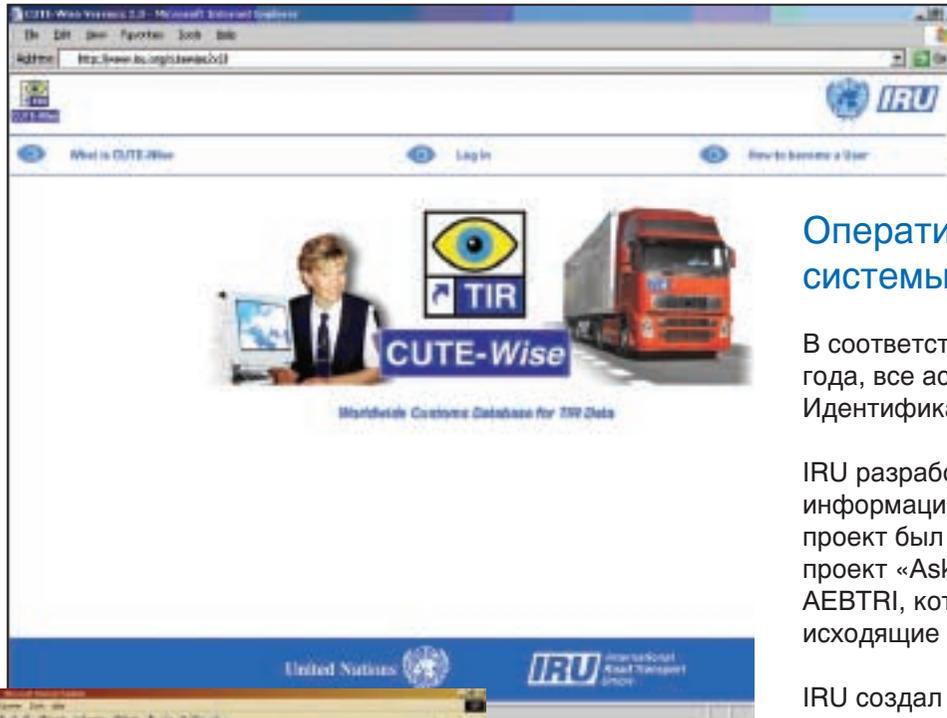
IRU тесно сотрудничает с ЕЭК ООН в вопросах обеспечения устойчивого развития системы TIR, включая вопросы пересмотра Конвенции TIR. IRU также тесно сотрудничает с Генеральным Директоратом по налогообложению Европейской Комиссии для обеспечения бесперебойной работы системы TIR в ЕС при импортных/экспортных операциях ЕС с третьими странами. IRU также принимает участие в работе Всемирной таможенной организации, руководствуясь взаимной заинтересованностью в поддержании равновесия между безопасностью перевозок и содействием развитию торговли.

На протяжении 2005 года IRU принимал участие в работе Экспертного Совета Государственной Думы Российской Федерации с целью выработки предложений по внесению поправок и пересмотра ряда статей Таможенного кодекса РФ, связанных с интересами международных автоперевозчиков, и в частности статьи 87 (Таможенное сопровождение). Также проводилась работа в рамках Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации.

В 2005 году был организован семинар по использованию системы TIR для представителей Украины, Сербии и Черногории, Кыргызстана, Румынии, Казахстана, Китая, Таиланда, Дании и Сирии.



Слева направо: Клаус Шредер, президент комиссии IRU по таможенным вопросам, AIST, Германия и Ян Мейларден-Ларсен, вице-президент комиссии IRU по таможенным вопросам, NLF, Норвегия.



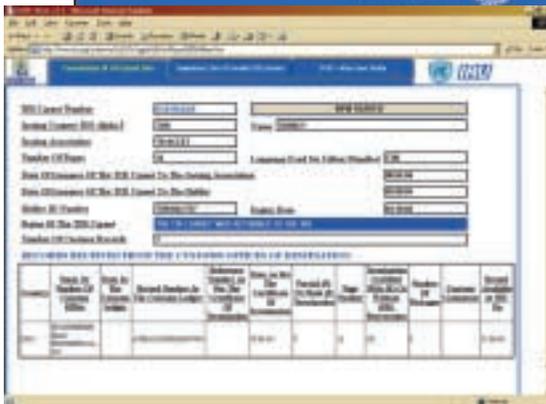
Оперативное управление и информационная поддержка системы TIR

В соответствии с поправкой к Конвенции TIR, которая вступит в силу 1 апреля 2006 года, все ассоциации, осуществляющие перевозки с применением карнета TIR, вводят Идентификационный номер владельца карнета TIR.

IRU разработал систему «AskTIR» - первый пилотный проект использования информационных технологий в управлении информацией о карнетах TIR, и этот проект был успешно опробован в ассоциации Великобритании. Второй пилотный проект «AskTIR» в настоящее время реализуется совместно с болгарской ассоциацией АЕВТРИ, которая является ассоциацией с многочисленными отделами, издающими исходящие документы.

IRU создал систему «SafeTIR» для совершенствования управления рисками в рамках системы TIR, но чтобы сделать ее эффективной, все требуемые данные должны предоставляться в режиме реального времени. В целях ускорения доставки информации о закрытии карнета TIR, IRU плодотворно сотрудничает с Договаривающимися сторонами Конвенции и с Федеральной таможенной службой России и помогает таможенным постам в получении компьютерного доступа к базе данных CUTE-Wise.

IRU, сотрудничая с Генеральным Директоратом по налогообложению Европейской Комиссии (DG TAXUD), странами-членами ЕС и членами IRU, будет продолжать поиски возможности совмещения транзитных систем T и TIR и способствовать развитию автотранспорта, используя систему NCTS для обеспечения непрерывности действия операций с применением карнета TIR на, из и через территорию ЕС. Для держателей карнетов TIR IRU разрабатывает специальную веб-страницу, позволяющую в стандартном электронном формате с помощью специального ключа передавать предварительные декларации TIR в таможенные органы ЕС.



Разработанная IRU электронная база данных CUTE-Wise позволяет таможенным службам и ассоциациям, использующим карнеты TIR, получать данные SafeTIR и CUTE-Wise, внося значительный вклад в эффективное управление рисками в рамках системы TIR.

Расширение системы TIR

IRU участвует в географическом расширении сферы действия системы TIR, организуя и участвуя в международных мероприятиях в Китае, Таиланде и странах Средней Азии. Эти семинары и встречи в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, а также укрепление сотрудничества с Экономической и социальной комиссией ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона и Азиатским банком развития (ADB) помогли органам власти и представителям торговли этих регионов лучше понять работу системы TIR и ее преимущества для всех участников в свете роста мировой экономики.

IRU был включен в список партнерских организаций Управления ООН для стран, не имеющих выхода к морю, с тем чтобы распространить эффективные транзитные системы на эти страны и облегчить им доступ к мировым рынкам.



Жан Акри, глава департамента TIR, IRU, перед отправлением грузового автокаравана из Пекина.



Другие транзитные системы

В 2005 году IRU продолжал работать с Европейской Комиссией и национальными таможенными разными стран над решением проблем, связанных с техническими трудностями, возникающими при использовании NCTS (Новой компьютеризированной транзитной системы,) при транспортировке грузов, принадлежащих странам, не входящим в Сообщество, на 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 Республикой Беларусь.

TIR: год 2006

В совместной деятельности с ЕЭК ООН и Европейской Комиссией основное внимание будет уделяться продолжению работы, связанной с переработанным Таможенным кодексом Сообщества. Вступление 12 августа 2006 года в силу нового Приложения 10 к Конвенции TIR заставит таможенные власти незамедлительно принять необходимые меры для достижения передачи всех данных по системе «Safe-TIR» в режиме реального времени. Будет также улучшено управление рисками путем стимулирования использования таможенными постами базы данных «CUTE-Wise». Планируется продолжать распространение системы «AskTIR» среди заинтересованных ассоциаций-членов IRU. IRU также продолжит работу по распространению системы TIR на интермодальные грузовые перевозки (железнодорожные и морские).

Социальные проблемы автомобильного транспорта

Перед автотранспортной отраслью стоят три основные проблемы: внедрение процесса внесения поправок в Постановление ЕС 3820; внедрение цифровых тахографов и интеграция этих двух основных изменений в Соглашение ЕСТР (Соглашение о работе экипажей автотранспортных средств, осуществляющих международные перевозки) ЕЭК ООН. Отрасль столкнулась с полным хаосом, созданным правительственными инициативами по повышению уровня безопасности дорожного движения и создания поля деятельности такого уровня, в котором все операторы имеют равные шансы на рынке. Правительства постоянно отказываются признавать, что автомобильный транспорт не останавливается на границе, и уж точно не останавливается на границе ЕС! IRU сожалеет, что Брюссель не действует столь же энергично в отношении введения социальных изменений в Соглашение ЕСТР с тем, чтобы избежать дискриминации автотранспортных операторов. Если не адаптировать Соглашение ЕСТР (ожидается лишь в течении следующих 2-х лет) ко всем странам, то при перевозках в третьи страны это приведет к отсутствию гармонизации применяемых правил и контроля за их выполнением, что в свою очередь приведет к дальнейшему нарушению правил конкуренции на автотранспортном рынке.

Рабочее время и время отдыха водителей

IRU столкнулся с огромным количеством трудностей в процессе пересмотра Постановления 3820. Правила ЕС в отношении работы экипажей транспортных средств оспаривались IRU по шести основным пунктам общей позиции Совета, поэтому IRU, совместно со своими членами, начал лоббировать изменения в Европейском Парламенте. Задачей IRU во втором чтении документа было внесение следующих требований: введение более шести последовательных рабочих дней между двумя недельными отдыхами; отмена 56-часового еженедельного лимита времени в пути; достижение большей гибкости в распределении ежедневного отдыха; отмена введения регулярного полного 45-часового еженедельного отдыха каждую вторую неделю; упрощение требования к времени отдыха водителей и сохранение положения об обязательстве по доказательству нарушения правил водителями. Результаты пленарного голосования при втором парламентском чтении, прошедшем в апреле 2005 года, были положительными только частично.

Так как во время согласительной процедуры внесенные во втором чтении поправки были отклонены, IRU продолжил лоббирование обеспечения жизненно важных интересов отрасли. На Генеральной ассамблее IRU, прошедшей 4 ноября 2005 года, была принята резолюция, переданная национальным правительствам и организациям ЕС. Представители IRU снова встречались с членами Согласительной группы Европейского Парламента и с официальными лицами под председательством Великобритании. Однако, данный пересмотр привел к понижению гибкости требований еженедельного отдыха, а так же нанес особенно серьезный удар пассажирскому транспорту за счет отмены правила 12 дней.



Идея правительств о создании равных возможностей

Регулирование рабочего времени

К марту 2005 года страны-члены ЕС должны были ввести в действие Директиву о рабочем времени для автотранспортной отрасли. Однако по крайней мере 9 стран-членов ЕС не смогли сделать это в установленные сроки. Это вызвало беспокойство, в связи с возможностью нарушения правил конкуренции между странами-членами ЕС, в которых Директива уже действует, и теми, где она еще не вступила в силу. Члены IRU выразили свою озабоченность в связи с тем, что различные страны-члены ЕС по разному интерпретируют отдельные положения этой Директивы. IRU взял на себя обязательство проследить, как Директива вводится в странах-членах ЕС, и намерен продолжать эту работу и в 2006 году, предоставляя ассоциациям-членам IRU своевременную точную информацию.



Цифровые тахографы

Введение цифровых тахографов по-прежнему терпит полную неудачу во многих странах-членах ЕС.

После неоднократных обращений IRU, комиссар Барро в письме к странам-членам ЕС от 22 июля, наконец, признал невозможность введения цифровых тахографов с 5 августа 2005 года и объявил, что срок продлен до 1 января 2006 года.

Однако, несмотря на утверждение комиссара, о продлении срока до 1 января 2006 года, на практике этот срок может быть установлен только Парламентом и Советом в ходе Согласительной комиссии по принятию Правил времени в пути и времени отдыха водителей обязуя Комиссию формально изменить дату обязательного введения цифровых тахографов. Во время второго чтения этого Постановления Европейский Парламент предложил вполне реальные даты: 6 августа 2006 года для новых автомобилей и 6 августа 2007 года для всех вновь зарегистрированных автомобилей. К сожалению Согласительная комиссия пришла к компромиссному решению о введении цифровых тахографов через 20 дней после публикации в «Official Journal of the European Union» новых Правил времени в пути и времени отдыха водителей.

В начале 2006 года, по меньшей мере 10 стран-членов ЕС еще не имеют административного ресурса для введения новых технологий. Кроме того эта неопределенная дата приводит к еще большему беспорядку и неуверенности. Вследствии этого, IRU требует, чтобы Европейская Комиссия предоставила выполнимое руководство государствам-членам с тем, чтобы интересы перевозчиков никак не ущемлялись, а их передвижение внутри Европейского Союза никак не ограничивалось вследствие применения к ним невыполнимого законодательства.

50-я годовщина Конвенции CMR и 6-ой симпозиум IRU по правовым вопросам, Довиль

IRU, совместно с Международным институтом транспортного права (IDIT), Руан, Франция и AFTRI, Франция, занимаются подготовкой международного симпозиума, посвященного 50-ей годовщине принятия Конвенции CMR, подписанной в Женеве 19 мая 1956 года.

В мероприятии, которое пройдет в Довиле, Франция 18 и 19 мая 2006 года, примут участие Европейская экономическая комиссия ООН и Международный институт унификации частного права (UNIDROIT).

В семинаре примут участие ведущие специалисты в области транспортного права, которые расскажут об основных правовых аспектах в области международных автоперевозок. В симпозиуме также примут участие многочисленные специалисты в области национального и международного транспортного права.

Туризм и автотранспорт – пассажирские перевозки

Развитие пассажирского транспорта

В 2005 году IRU начал далеко идущую реформу «звездной» классификации муниципальных и междугородних туристических автобусов. Эта система классификации направлена на обеспечение добавочной стоимости услуг операторов муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок, предоставляемых на классифицированных муниципальных и междугородних туристических автобусах путем гармонизации на международном уровне показателей их комфорта и качества.

В рабочей повестке европейских политических чиновников стоят проблемы, связанные с международными регулярными пассажирскими перевозками: выдача разрешений, гармонизация двусторонних соглашений, проверка туристических документов, время ожидания на границах и технические проверки на дорогах. Эти проблемы, являющиеся наиболее приоритетными в повестке дня политиков всей Европы, ответственных за принятие решений, являются дополнительной существенной сферой деятельности для IRU и его членов.

Налог на добавочную стоимость на пассажирском транспорте

Освобождение воздушного транспорта от уплаты НДС является дискриминацией по отношению к автотранспорту и создает неравные условия в ценовой конкуренции. Несмотря на постоянные обращения, Европейская Комиссия до сих пор не представила свои предложения о прекращении дискриминации в отношении разных видов пассажирского транспорта. Судебный процесс, начатый одним из бельгийских междугородних автобусных перевозчиков, на тему дискриминации между видами перевозок, не привел к юридическому разрешению такого рода нарушений правил конкуренции. IRU 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.

Международный форум по муниципальным и междугородним туристическим автобусным перевозкам, Шанхай

bus & coach

16 марта 2005 года в Шанхае, Китай, состоялся Международный форум по муниципальным и междугородним туристическим автобусным перевозкам. Это мероприятие IRU проводило совместно с компанией «Busworld», международной ассоциацией общественного транспорта (UITP) и китайской ассоциацией автоперевозчиков CRTA – членом IRU. Около 350 делегатов из Азии, Австралии и Европы, а также из Китая приняли участие в форуме. Форум привлек внимание к огромным возможностям, которые предоставляет быстрорастущий рынок общественного транспорта в Китае, и к огромному потенциалу рынка, появившегося в связи с увеличением количества китайских туристов, посещающих другие страны.



Слева направо: Ханс Рэт, Генеральный секретарь UITP, Лимей Ванг, Генеральный секретарь CRTA, Поль Лереманс, президент IRU, Люк Глорье, Генеральный директор Busworld.



Требования к услугам, оказываемым общественному сектору

20 июля 2005 года Европейская Комиссия приняла пересмотренный вариант предложений в отношении требований к услугам, оказываемым общественному сектору. В этом новом тексте были значительно упрощены предложения, выдвинутые еще в 2000 году, но в нем повысился риск отхода от общей задачи, состоящей во внесении элементов конкуренции в сферу общественного транспорта. IRU выступает за открытые, честные и прозрачные механизмы введения конкуренции на рынке общественного транспорта для тех, кто предоставляет услуги муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок. Для операторов должны быть гарантированы равные рыночные возможности, независимо от размеров их компании. Под председательством в ЕС Великобритании Совет начал изучать новый текст, но нельзя ожидать, что единое мнение будет выработано раньше конца 2005 года. Работа будет продолжена и в 2006 году, уже под председательством в ЕС Австрии и Финляндии.

Права пассажиров

В феврале 2005 году Европейская Комиссия представила официальную информацию о расширении прав пассажиров в Европейском Союзе и объявила о своем политическом намерении распространить меры по защите пассажиров и на другие виды транспорта, отличные от воздушного. 2 марта IRU совместно с Еврокомиссией организовал семинар по вопросам обеспечения прав пассажиров путешествующих международными туристическими автобусами. 14 июля 2005 года Европейская Комиссия начала консультации по правам пассажиров, пользующихся муниципальными и международными туристическими автобусами, включающих в себя страховку в случае ДТП или потери багажа, помощь людям с ограниченной возможностью передвижения и выплаты компенсаций пассажирам. Результаты этих консультаций рассматриваются, и ожидается, что Комиссия выступит с новой правовой инициативой в течение 2006 года.

IRU отстаивает позицию, состоящую в том, что операторы муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок, действующие на международном рынке, уже сегодня предоставляют услуги, которые соответствуют высочайшим стандартам в отношении прав пассажиров, и в принятии дополнительных правил, ведущих к излишнему финансовому бремени на операторов муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок, нет необходимости. В первую очередь, необходимо обратить внимание на упрощение, гармонизацию и совершенствование применения уже существующих правил.

4-й европейский форум по муниципальным и междугородним туристическим автобусным перевозкам, Кортрик

bus & coach 

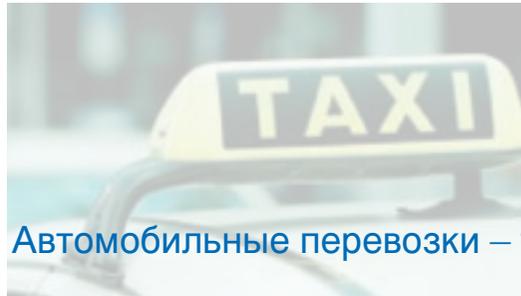
21 октября 2005 года в Кортрике, Бельгия, прошел европейский форум по муниципальным и междугородним туристическим автобусным перевозкам. Это мероприятие IRU проводил совместно с Европейской Конференцией министров транспорта (ЕКМТ) и компанией «Busworld». В форуме приняло участие около 130 делегатов из многих стран Европы, Азии и Африки, которые представляли органы власти, контрольные органы, торговые ассоциации и операторов муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок. Основными вопросами, которые обсуждались на форуме, были долгие и иногда ненужные проверки на границах и на дороге, недобросовестная конкуренция, включая конкуренцию с другими видами транспорта, долгие и бюрократические процедуры получения разрешения и виз для профессиональных водителей. Во время дебатов была убедительно доказана необходимость в подготовке соответствующего многостороннего Соглашения в отношении международных разрешений и регулярных услуг, предоставляемых муниципальными и междугородними туристическими автобусами, так как двусторонние соглашения часто оказываются сложными, непрозрачными и дискриминационными.

МНЕНИЕ

«ЕКМТ выражает удовлетворение в связи с тем, что ее ассоциируют с планами автотранспортной отрасли по содействию международным регулярным перевозкам. Мы хотели бы внести свой вклад в создание соответствующей международной среды в области предоставления услуг муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок в Европе, основанных на принципах открытых рынков и жестких стандартах качества для водителей, транспортных средств и компаний».



*Джек Шорт,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ ЕКМТ*



Автомобильные перевозки – такси

Группа такси, являющаяся полноправным членом Совета IRU по пассажирским перевозкам, занимается вопросами, вызывающими озабоченность и представляющими интерес для сектора муниципальных и междугородних туристических автобусов, такими как профессиональное дизельное топливо, допуск к профессии, безопасность дорожного движения, рабочее время и безопасность общественного транспорта. Эти вопросы рассматриваются совместно с Советом по пассажирским перевозкам, так они регулируются одними и теми же национальными нормативами.

В апреле 2005 года выводы и рекомендации Института Экономики Транспорта (ТОI), сформулированные в исследовании «Регулирование рынка таксомоторных услуг в Европе», были представлены на заседании прошедшего в Париже Круглого стола ЕКМТ по теме: «Регулирование и дерегулирование рынка таксомоторных услуг».

В 2005 году IRU и ЕКМТ приступили к совместному исследованию «Технические аспекты доступности такси». Оно является продолжением предыдущего совместного исследования «Экономические аспекты доступности такси», проведенного еще в 2001 году. Результаты ожидаются во второй половине 2006 года.

Симпозиум IRU по проблемам такси, Кёльн

В октябре 2006 года IRU, совместно с BZP, немецкой ассоциацией-членом IRU, планирует провести международный симпозиум по проблемам такси в рамках крупнейшей в мире ярмарки и выставки «Такси», которая пройдет в Кёльне, Германия.



Безопасность на пассажирском транспорте

3 ноября Совет IRU по пассажирским перевозкам принял ряд всеобъемлющих добровольных в применении основных правил в области обеспечения безопасности для менеджеров и водителей муниципальных и междугородних туристических автобусов и такси.

Д р у г а я д е я т е л ь н о с т ь

Создание в Румынии «Зеленого коридора» для грузовиков, осуществляющих перевозки с применением процедуры TIR

IRU и его члены, румынские ассоциации ARTRI и UN-TRR, приветствовали решение правительства Румынии способствовать развитию торговли путем создания «Зеленого коридора», в котором осуществляется быстрая таможенная очистка грузовиков, перевозящих грузы с применением процедуры TIR, а также путем совершенствования управления рисками, ускоряя и улучшая передачу данных об окончании действия карнета TIR через электронную систему IRU SafeTIR.

TIR

Таможенная транзитная система TIR является инструментом для содействия торговле, созданным Европейской экономической комиссией ООН, который вручил мандат на управление этой системой Международному союзу автомобильного транспорта (IRU).

Вице-президента Еврокомиссии Ферхойгена настоятельно просили способствовать обеспечению более высокого качества автоперевозок

Президент IRU Поль Лереманс и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми встретились с вице-президентом Еврокомиссии Гюнтером Ферхойгеном, отвечающим за предприятия и промышленность. Они обсудили с ним вопросы, препятствующие устойчивому развитию автотранспорта в расширенном ЕС, и настоятельно просили его вместе с его коллегами поддержать инициативы автотранспортной отрасли, с тем чтобы обеспечить более высокую прибыль и лучшее качество автотранспортных услуг во всех странах-членах ЕС.



Слева направо: Мартин Марми, Генеральный секретарь, Гюнтер Ферхойген, вице-президент Европейской Комиссии, Поль Лереманс, президент IRU, Хьюберт Линссен и Лизбет Гейзелс, Генеральные Представители IRU в ЕС

Вице-президент Еврокомиссии Барро поставлен в известность о том, что пострадает экономика ЕС в целом, если ЕС будет продолжать политику штрафных санкций в отношении автотранспорта

Руководители IRU встречались с Жаком Барро, вице-президентом Европейской Комиссии по транспорту. Они обсудили с ним ряд вопросов, влияющих на работу автотранспорта, и подчеркнули, что если ЕС будет продолжать политику санкций в отношении автотранспорта, то пострадает экономика ЕС в целом. Озабоченность IRU вызывает чрезвычайно сложное социальное законодательство ЕС. Также речь шла о необходимости ужесточить критерии допуска к профессии автотранспортного оператора; об использовании данных исследования, проведенного IRU и Еврокомиссией о причинах ДТП с участием грузовиков; об отсутствии инициатив по внедрению мер для достижения устойчивого развития автотранспорта; об отсутствии гармонизации при взимании платы за использование дорожной инфраструктуры; о необходимости мониторинга дорожного движения после расширения ЕС и гарантиях допуска частного сектора к контрактам в области пассажирских перевозок.



Слева направо: Хьюберт Линссен, Генеральный Представитель IRU в ЕС, Мартин Марми, Генеральный секретарь, Изабель Кардаш, Генеральный директорат по транспорту и энергетике, Жак Барро, вице-президент Европейской Комиссии, Поль Лереманс, президент IRU, Франческо Пасифико и Януш Лачни, вице-президенты IRU, и Бертил Далин, президент Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта.

Другая деятельность IRU

Премьер-министр Молдовы принимает у себя Президента IRU

Василий Тарлев, премьер-министр Республики Молдова, принял Президента IRU Поля Лереманса, Генерального секретаря IRU Мартина Марми и Президента Комитета IRU по связям с Содружеством Независимых Государств Владимира Флоря, который также является президентом АИТА- молдавской ассоциации- члена IRU. Во время встречи обсуждалась важнейшая роль автотранспорта в развитии экономики Молдовы.



Встреча в Кишиневе (слева направо): Василий Тарлев, премьер-министр Молдовы, Владимир Флоря, президент АИТА, Поль Лереманс, президент IRU.

Президент Молдовы принимает у себя представителей IRU

Владимир Воронин, Президент Республики Молдова, принял руководителей IRU. Эта встреча подчеркнула значение, которое правительство Молдовы придает поддержке хорошим отношениям с международными организациями, а также значение автотранспортного сектора для экономики Молдовы.



Встреча с главой Республики Молдова (слева направо): Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Владимир Воронин, Президент Молдовы, и Поль Лереманс, президент IRU.

IRU наградил российского лидера автотранспортной отрасли

Юрию Сухину, члену Президиума IRU, Президенту АСМАП, Россия, бывшему министру автотранспорта Российской Федерации было присвоено звание Почетного члена IRU.



Юрий Сухин на церемонии присвоения звания Почетного члена IRU (слева направо): Мартин Марми, IRU, Януш Лачни IRU, Юрий Сухин, член Президиума, IRU, Франческо Пасифико IRU, Поль Лереманс, президент, IRU.

Другая деятельность IRU

Руководители Экономической и социальной комиссии ООН для стран Азиатско-Тихоокеанского региона (UNESCAP) обсудили с IRU вопросы содействия торговле, туризму и автоперевозкам

Ли Ювей, отвечающий за экономические вопросы в Экономической и социальной комиссии ООН для стран Азиатско-Тихоокеанского региона (UNESCAP), встретился с Генеральным секретарем и высшими руководителями IRU, чтобы обсудить вопросы мер, необходимых для оказания содействия торговле, туризму и автоперевозкам в Европе и Азии



Встреча в штаб-квартире IRU в Женеве (слева направо): Йенс Хюгель, IRU, Жан Акри, IRU, Ли Ювей, Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Мартин Марми, IRU, Филип Верро, IRU и Питер Крауз, IRU.

В целях безопасности IRU требует внедрения двойных туннелей на всех стратегических экономических автодорогах

В целях обеспечения максимальной безопасности дорожного движения и экономической безопасности, IRU постоянно призывает правительства ввести в действие Доклад ООН от 2002 года и Директиву ООН от 2005 года о безопасности в туннелях. В обоих этих документах рекомендуется строительство двойных туннелей на всех основных дорогах.



ЕКМТ и IRU объединяют усилия по изучению случаев нападения на водителей грузовиков, занимающихся международными перевозками

ЕКМТ и IRU начали совместное изучение участвовавших случаев нападений на водителей грузовиков. Это исследование является частью более обширного исследования преступности, направленной против международных грузовых автоперевозок. Было получено более 2000 заполненных вопросников из 30 стран мира.



Другая деятельность IRU

IRU информировал участников конференции Общества Азия о возрождении Шелкового пути

На международной конференции Общества Азия в городе Алматы, Казахстан, IRU проинформировал 450 представителей официальных и деловых кругов из 36 стран мира о том, что возрождение Шелкового пути является экономически эффективной альтернативой перевозки грузов из Китая на рынки ЕС, стран СНГ, Ближнего Востока и даже восточного побережья США. Для этого Казахстан и другие страны Евразии должны применять основные многосторонние вспомогательные инструменты ООН с тем, чтобы снять существующие процессуальные и бюрократические барьеры, сдерживающие экономический рост, препятствуя развитию автомобильного транспорта, незаменимого инструмента производства.



IRU проинформировал представителей автотранспортного сектора Южной Америки об инструментах ООН, содействующих развитию торговли и транспорта

IRU был основным докладчиком на Конгрессе Camera Interamericana de Transportes, прошедшем в Боготе, Колумбия. На этом Конгрессе рассматривались многочисленные стратегические преимущества возможные вследствие подписания и выполнения основных инструментов ООН по облегчению торговли и транспорта, такие как Конвенция TIR, значительно сокращающая время ожидания на границах и снижающая мошенничество, которое сейчас препятствует расширению торговли в странах Южной Америки.



31-й Всемирный Конгресс IRU, 2008 год, Стамбул

31-й Всемирный Конгресс IRU пройдет в 2008 году в Стамбуле

31-й Всемирный Конгресс IRU пройдет 15-17 мая 2008 года в Стамбуле. Он будет организован при поддержке турецких ассоциаций-членов IRU: Ассоциацией Торговых палат и бирж Турции UCSET (TOBB), Международным союзом автобусных операторов (UATOD) и Международной транспортной ассоциацией (UND).



Слева направо: О. Сетин Нухоглу, президент UND, Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Рифат Хисарсиклиоглу, президент UCSET, Бинали Ылдырым, Министр транспорта Турции, Поль Лереманс, президент IRU, Халим Мете, вице-президент TOBB, Ахмет Яламаноглу, президент UATOD.

Европейский Союз

Председатель Комитета IRU по грузовым перевозкам, Бертил Далин, и члены секретариата IRU в Брюсселе встретились с Генеральным директором Директората по транспорту и энергетике Франсуа Ламурэ, чтобы официально представить меморандум, отражающий позицию IRU по вопросам будущего европейской автотранспортной отрасли. Основная цель этого документа состоит в том, чтобы подчеркнуть, что глобальная стратегия Белой Книги, основанная на концепции «перераспределения перевозок с одного вида транспорта на другой», не действует, и напомнить законодателям, что качество услуг и гибкость автотранспорта является неотъемлемой частью современного производства, распределения и туризма.



В Европейской Комиссии (слева направо): Бертил Далин президент Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового автотранспорта, Лизбет Гейзелс, IRU, Франсуа Ламурэ, генеральный директор Директората по транспорту и энергетике, Хьюберт Линссен, IRU, Изабель Кардаш, Глава подразделения наземных перевозок Директората по транспорту и энергетике, Стефан Тостманн, глава подразделения морских и интермодальных перевозок Директората по транспорту и энергетике

Комитет IRU по связи с ЕС в области грузовых перевозок

Комитет IRU по связи с ЕС в области грузовых перевозок (CLTM) собирался весной в Брюсселе и осенью в Будапеште. В этих встречах принимал участие Зоран Казатсай, заместитель генерального директора Генерального Директората по транспорту и энергетике.

В повестку заседаний Комитета входили такие вопросы как изменение Постановления 3820/85 ЕС в отношении времени в пути и времени отдыха водителей, взимание платы за пользование дорожной инфраструктурой (Евровиньетка), допуск к профессии, продолжающееся повышение цен на топливо, каботаж и промежуточное обсуждение Белой Книги.



Зоран Казатсай, заместитель генерального директора Генерального Директората по транспорту и энергетике

Ежегодный Весенний коктейль IRU

В Брюсселе прошел ежегодный Весенний коктейль Постоянного Представительства IRU при ЕС. В нем приняли участие около 200 представителей политических кругов и официальных лиц, члены IRU и их партнеры. Почетный гость мероприятия, Энрико Грилло Паскуарелли, Директор Департамента наземного транспорта, подтвердил «важность автомобильного транспорта для экономики ЕС».



Энрико Грильо Паскуарелли, Директор управления наземных перевозок Директората по транспорту и энергетике



Обеспечение безопасности грузов

IRU признает, что стандарты безопасности – IMO и CEN – обеспечивают приемлемый уровень безопасности грузов. В связи с тем, что существует насущная потребность в разработке гармонизированных общеевропейских директив по безопасности грузов, и IRU принимает участие в работе группы экспертов Европейской Комиссии, занимающейся этим вопросом. Группа экспертов согласилась с мнением IRU о том, что оба стандарта (IMO и CEN) являются приемлемыми. Работа «Передовой опыт в области обеспечения безопасности грузов», будет опубликована на официальном сайте Европейской Комиссии после ее утверждения Группой высокого уровня по безопасности 28 февраля 2006 года.

Задачи на 2006 год

В 2006 году, под председательством в ЕС Австрии и Финляндии, Комитет будет продолжать работу по обеспечению безопасности дорожного движения и защите окружающей среды. Также среди приоритетных вопросов деятельности Комитета должен быть вопрос улучшения регулирования и контроля за соблюдением уже существующих правил.

IRU будет продолжать укреплять сотрудничество с вице-президентом Жаком Барро, отвечающим за вопросы транспорта, Ставросом Димасом, (охрана окружающей среды), вице-президентом Гюнтером Ферхойгеном, отвечающим за предприятия и промышленность и Франко Фраттини (вопросы юстиции и внутренние дела), а также с недавно назначенным генеральным директором Генерального Директората по транспорту и энергетике в целях обнаружения оптимальных решений во вверенных им областях

Среди приоритетов Представительства IRU в Брюсселе – вопросы мониторинга влияния новых правил в отношении времени в пути и времени отдыха водителей и содействие урегулированию существующих проблем с введением установки цифрового тахографа на новые транспортные средства. Другими важными направлениями в работе являются: мониторинг последствий расширения ЕС для транспортных операторов, проблемы рабочего времени водителей, взимания платы за пользование дорожной инфраструктурой, допуск к профессии и к рынку, введение конкурентной основы в муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозках, внесение законодательных предложений, касающиеся прав пассажиров при муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозках, безопасность и пересмотр Белой Книги ЕС по общей транспортной политике.

Содружество Независимых Государств

Содействие разработке законодательства в области автотранспорта в СНГ

Для того чтобы укрепить взаимодействие с парламентами стран СНГ, IRU в 2005 году создал Межпарламентскую группу СНГ в области автомобильного транспорта. В эту группу входят члены парламентов стран СНГ, готовые работать над улучшением автотранспортного законодательства и лоббировать его в своих парламентах в интересах отрасли. Вопросом первостепенной важности деятельности этой группы является скорейшее присоединение государств СНГ к многосторонним документам ЕЭК ООН по содействию развитию торговли и транспорта. В результате действий, предпринятых IRU при поддержке Межпарламентской группы, вопросы присоединения к конвенциям ЕЭК ООН были вынесены в повестку заседаний парламентов Молдовы, Украины, Грузии и Белоруссии.

В плане гармонизации технических стандартов в странах СНГ была продолжена работа по разработке Соглашения о взаимном признании сертификатов профессионально компетентности специалистов СНГ в области автоперевозок.

Комитет IRU по связи с СНГ

На 15-м заседании, которое прошло в Женеве, Комитет IRU по связи с СНГ (CLCEI) обсудил механизмы введения в странах СНГ межправительственного соглашения о Едином весовом сертификате. Особое внимание было уделено работе по содействию развитию международных автоперевозок и гармонизации законодательств стран СНГ в области автотранспорта через введение в действие существующих многосторонних конвенций и соглашений ЕЭК ООН по этому вопросу.



*С. Семашко,
Палата
Представителей
Национальной
Ассамблеи
Республики
Беларусь, и
Н. Боровой,
вице-президент
Комитета IRU по
связи с СНГ, VAIRC,
на встрече МПГ.*

Транспортный диалог Россия-ЕС

В 2005 году был продолжен транспортный диалог Россия-ЕС в рамках Круглого стола промышленников Россия-ЕС, в структуре которого действует рабочая группа по транспорту. В этой группе IRU играет лидирующую роль в секторе автоперевозок.

На Круглом столе по вопросам автомобильного транспорта обсуждались следующие проблемы: развитие дорожной инфраструктуры соединяющей Россию и ЕС, специфические вопросы строительства и использования платных дорог, а также государственно-частное партнерство в области транспорта. Круглые столы были проведены совместно с посольством Люксембурга и Великобритании, в них приняли участие представители Постоянного представительства Европейской Комиссии в России.

Решение глав транспортных ведомств России и Европейской Комиссии начать на правительственном уровне Транспортный диалог Россия-ЕС должно существенно облегчить работу по контролю в правительственных органах в отношении предложений, выдвинутых деловыми кругами

Круглый стол по проблемам автотранспорта с Представительством Еврокомиссии

Круглые столы проводятся два раза в год, после смены страны-председателя в ЕС, так как по традиции, Круглые столы проводятся совместно с посольством страны, председательствующей в Европейском Союзе в текущий момент. .

14-е заседание круглого стола по вопросам автомобильного транспорта было проведено в мае 2005 года совместно с посольством Люксембурга. Основная часть заседания была посвящена вопросам развития сети автодорог и дорожной инфраструктуры. Кроме того, в докладах официальных лиц из Федерального дорожного агентства и Межправительственного совета дорожников СНГ обсуждались перспективы введения в России платных дорог.

15-е заседание Круглого стола совместно с Посольством Великобритании и Делегацией Еврокомиссии в России было проведено в декабре 2005 года. На заседании обсуждались итоги прошедшей в верхах встречи ЕС – Россия, Транспортного диалога, а также автокаравана Пекин – Брюссель, возродившего Шелковый путь.



Круглый стол (слева направо): К. Бесценко, Министерство транспорта РФ, А. Калмэ, Посольство Люксембурга в РФ, И. Рунов, IRU, Ж-Л Лавров, Делегация Европейской Комиссии в РФ.

Кампания «Нет поборам на дорогах СНГ!»

Продолжая работу, направленную на ликвидацию нефизических барьеров в развитии автотранспорта, Постоянное представительство IRU в СНГ совместно с ассоциациями-членами IRU из стран СНГ провело интернет-кампанию «Нет поборам на дорогах СНГ!». Цель этой кампании – выявить, довести до сведения общественности и назвать службы и пункты проверки, на которых практикуется взимание денег с автоперевозчиков. Во время проведения кампании было получено 154 сообщения автоперевозчиков из 10 стран СНГ – России, Украины, Казахстана, Молдовы, Армении, Азербайджана, Грузии, Белоруссии, Кыргызстана и Узбекистана.

Полученная информация была передана в министерства транспорта, таможенные службы и управления дорожной полиции Казахстана, России и Украины.

В ответах, полученных из министерств транспорта Казахстана, России и Украины, Управления дорожной полиции Казахстана и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ, кампании «Нет поборам на дорогах СНГ!» была дана высокая оценка, она получила полную поддержку со стороны этих ведомств. Сообщалось, что в своей работе управления и службы примут во внимание полученную от IRU информацию.

Планы на 2006 год

Основными задачами Постоянного представительства IRU в СНГ на 2006 год являются:

- стимулирование ассоциаций-членов IRU к присоединению к международным конвенциям и соглашениям ООН по автомобильному транспорту, в том числе используя потенциальную поддержку Межпарламентской группы СНГ;
- развитие сотрудничества с межправительственными региональными экономическими объединениями: СНГ, Евроазиатским экономическим сообществом (ЕврАзЭС), Единым экономическим пространством (ЕЭП) и объединением Грузия-Украина-Узбекистан-Азербайджан-Молдова (ГУУАМ);
- поддержка инициатив и распространение программ Академии IRU в странах СНГ, включая программы по перевозке опасных грузов, заочному обучению, содействие принятию гармонизированного Сертификата профессиональной компетентности в государствах-участниках СНГ и т.д.;
- поддержка ассоциаций-членов IRU в инициативах по развитию пассажирских перевозок и принятие специальных мер для вовлечения новых членов в работу Комитета IRU по пассажирскому транспорту;
- продвижение проекта NELTI (Новой евроазиатской наземной транспортной инициативы).



Мир меняется, и мы должны меняться вместе с ним.

До 1989 года мир был в основном разделен на два блока: западные страны с рыночными экономиками и восточные страны, включая Китай, с плановыми экономиками. В то время не существовало глобальной экономической политики.

После падения Берлинской стены, экономическое развитие привело к глобализации, и сегодня мы имеем глобальное представление о будущем. Если основной результат глобализации для либерализованной экономики состоит в возможности проводить исследования, производить лучшие товары и вести торговлю в самых благоприятных социальных,

Заключение Генерального секретаря

экономических и финансовых условиях, то следует признать, что рынок является глобальным, и что движущие экономические силы также будут искать оптимальную для себя точку применения.

Сегодня, в результате глобализации, краха коммунизма в бывшем Советском Союзе, сдвига Китая и Индии в сторону рыночного капитализма на рынке труда глобальной экономики появилось почти 1,5 млрд. новых рабочих, удвоив то количество, которое бы мы имели, если бы Китай, Индия и Советская империя не присоединились к нынешнему процессу глобализации.

Однако, несмотря на эти важные изменения, правительства практически ничего не предпринимают для изменения производственных процессов, торговли и, прежде всего, логистических цепочек. Следовательно, жизненно необходимо, чтобы мы и наши организации, активно участвующие в торговле и перевозках, «проснулись» и внимательно посмотрели на происходящие фундаментальные изменения в том, как сегодня работает бизнес.

Процесс глобализации, несмотря на огромные различия между либерализованными национальными экономическими системами в опыте, наличии природных ресурсов и расходах на социальные нужды, приведет к существенному росту не только торговли и транспорта, но и конкуренции, а также к появлению специфического спроса.

В условиях столь жесткой рыночной конкуренции и различных трудностей задача каждого предпринимателя состоит в том, чтобы не упустить открывающиеся возможности. Вот почему на конкурентном рынке создание добавленной стоимости в различных видах деятельности – включая эффективные логистические цепочки – становится настолько сложным, что никакая отдельная компания, ассоциация или транспортный оператор не смогут эффективно работать в одиночку.

Кроме того, если большим компаниям необходимо сосредотачивать свое внимание на действиях местного масштаба для того, чтобы соответствовать растущий спрос на индивидуальные услуги и на добавленную стоимость производственных товаров в ряде конкретных задач, небольшие организации, такие как IRU или Академия IRU, благодаря своей глобальной сети преданных и опытных членов, смогут осуществлять свою деятельность в крупном масштабе, предоставляя таким образом возможность членам своих членов действовать в действительно крупном - глобальном – масштабе.

Для достижения этой цели, самой эффективной ассоциацией или компанией будет компания, эффективно сотрудничающая на национальном и международном уровне. Действительно, благодаря масштабам глобального рынка, новые коммерческие возможности будут доступны лишь через эффективное

партнерство.

Прошедшая недавно в Пекине 3-я Евроазиатская конференция IRU по проблемам автомобильного транспорта, в которой приняло участие около 900 делегатов из 45 стран, 20 министров и высокопоставленных чиновников, в ходе которой был дан старт первому грузовому каравану Пекин – Брюссель, и прошедшая в это же время встреча Министров транспорта, организованная в сотрудничестве с правительством Китая, доказала, что IRU идет в правильном направлении и предпринимает верные шаги для адаптации автотранспортной отрасли к изменяющемуся миру.

На самом деле, возрождение Шелкового пути – давняя мечта IRU – также является желанием нескольких ассоциаций членов IRU из ЕС, России, Казахстана и Китая сотрудничать не только для того, чтобы проехать из Пекина и Брюссель, но, прежде всего, для того, чтобы наладить транспортные потоки и соединить все страны и компании на протяжении 12000-километрового маршрута вновь открытого Шелкового пути. Эти ассоциации и транспортные операторы являются истинными первопроходцами, у которых силен дух сотрудничества.

Их первопроходческий настрой ясно показывает, что автомобильный транспорт доступен всегда, везде и каждому, он объединяет людей и обеспечивает лучшее распределение материальных благ, а следовательно, необходимо содействовать этой

отрасли. Что касается этого проекта, как примера ежедневной работы IRU, то цель организации совершенно ясна: совершенствовать знания, делиться опытом, ввести в действие, совместно с ассоциациями членами IRU, многочисленные многосторонние соглашения, конвенции и другие региональные правовые документы ООН и ЕКМТ, разработанные с участием IRU за последние 58 лет, для повсеместного облегчения развития торговли и транспорта.

Луи Пастер, французский ученый, когда-то сказал: «Фортуна благоволит готовым принять ее милости». Чтобы поймать удачу сегодня, а тем более завтра, нам необходимо разделить с правительствами, гражданами и деловым сообществом все преимущества глобального видения IRU и его членов этой первопроходческой работы. Мы должны быть готовы к сотрудничеству, мы должны быть готовы учиться учиться, нам необходимо быть готовым к изменениям, мы должны разрабатывать согласованную стратегию и план действий на каждый день с тем чтобы быть подготовленными к решению новых задач, которые ставит перед нами время.

IRU, имея преданных членов, у которых силен дух первопроходцев, и сплоченный Секретариат, как и в процессе реализации проекта возрождения Шелкового пути, готов к успешному решению поставленных временем задач,



Мартин Марми



IRU Dubai
Emirates

30th WORLD CONGRESS
14-16 March 2006



30 Всемирный конгресс IRU

Дубай, 14-16 марта 2006 года

Автомобильный транспорт - важнейший путь к прогрессу!

www.iru.org

*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



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: +7-495-258 17 59
факс: +7-495-258 17 60
Эл.почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru

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

Büyükdere Caddesi
Yapi Kredi Plaza, C Blok, Kat:15
Levent 34330 Istanbul
Turkey

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

