



Это IRU 2007



Международный Союз
Автомобильного
Транспорта

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.



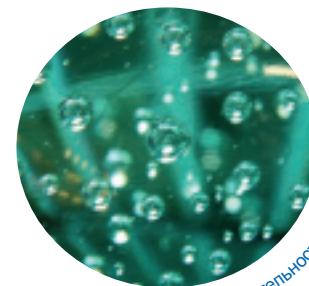
Международная сеть членов IRU



Устойчивое развитие IRU



Содействие IRU



Деятельность IRU

СОДЕРЖАНИЕ

Обращение Президента IRU	4	Приоритеты IRU: содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта	34
	5	Торговля и общие проблемы	34
Международная сеть членов IRU	6	Содействие автоперевозкам и вопросы безопасности	36
Структура IRU: Генеральная ассамблея,		30-й Всемирный конгресс IRU (Дубай)	38
Транспортные Советы, Президиум	8	Таможенные транзитные системы и система МДП (TIR)	42
Советы IRU по перевозкам	12	Социальные проблемы автотранспорта	45
Комиссии / Рабочие группы IRU	13	Туризм и автотранспорт: пассажирские перевозки	46
Генеральный секретариат IRU	14		
Партнеры IRU	18	Региональная деятельность IRU	50
Автомобильный транспорт	19	Европейский Союз (ЕС)	51
Приоритеты IRU: устойчивое развитие отрасли	20	Содружество Независимых Государств (СНГ)	54
Безопасность дорожного движения	21	Ближний Восток и регион	56
Инновации	23		
Академия IRU	24	Заключение Генерального секретаря	58
Стимулы	29		
Инфраструктура	32		



Обращение Президента IRU

Само название нашей организации – Международный Союз автомобильного транспорта (IRU) – подразумевает, что наша сила в единстве. Единая глобальная сеть членов IRU, представляющих пассажирский и грузовой автотранспорт, делает организацию надежной, опытной, влиятельной, способной мыслить глобально, а действовать локально.

Действительно, кроме того, что автомобильный транспорт предоставляет высококачественные услуги доставки грузов «от двери до двери», он также является неотъемлемой частью любой логистической системы и важнейшим производственным инструментом. Это единственный вид транспорта, который предполагает и обеспечивает тесные взаимоотношения между людьми

Для выживания в условиях экономической глобализации объем бизнеса значения не имеет. Однако качество и профессионализм предоставляемых услуг, всегда предполагающих соответствующую подготовку, очень важны. Этому постоянно увеличивающемуся спросу на более качественную профессиональную подготовку лучше всего отвечает уникальная Академия IRU и всемирная сеть аккредитованных при ней учебных центров, которые постоянно, день за днем, обеспечивают своим выпускникам высококачественную подготовку и международное признание их профессионализма.

Благодаря ужесточению качественных критериев допуска к профессии, в том числе подготовки, наша профессия и общество в целом могут быть защищены от так называемых «летающих ковбоев», которые ухудшают безопасность дорожного движения и нарушают экологию, уничтожают наш имидж и создают нечестную конкуренцию.

Правительства и, в частности, министерства транспорта должны знать, что IRU и его члены всегда твердо придерживались принципов настоящего государственно-частного партнерства в работе для обеспечения высококачественных, профессиональных услуг автомобильного транспорта, который является важнейшим связующим звеном на пути прогресса всей нации.

Но для этого должны быть гармонизированы и строго соблюдаемы многочисленные социальные, финансовые и технические правила в области профессии автоперевозчика.

Для обеспечения свободного движения и транзита людей, грузов, а также автотранспортных средств и водителей, которые выполняют эти перевозки, правительства должны уменьшить «бумажные стены» и свести к минимуму бюрократические барьеры.

Необходимо обеспечить меры безопасности для гарантии непрерывного движения людей и грузов. Однако безопасность не должна стать новой стороной протекционизма. Необходимо найти правильный баланс между вопросами содействия транспорту и безопасностью – это отражено в основных направлениях IRU в области безопасности.

Автомобильный транспорт взял на себя обязательства по устойчивому развитию и инвестировал большие средства в разработку новых транспортных средств, отвечающих новейшим технологиям в области эффективного потребления топлива. Правительства, в свою очередь, должны предпринять соответствующие шаги по осуществлению эффективной политики в области энергетики, направленной на стабилизацию цен на топливо, используемое автотранспортными средствами, через диверсификацию нефтяных рынков для стимулирования использования топливосберегающих автомобилей, на чем IRU настаивает уже много лет.

Лозунг IRU – «Единство действий во имя лучшего будущего!» – остается важнейшим условием и основой прогресса.

Поль Лереманс

ЭТО IRU



IRU – это международная сеть, в которую входят 180 надежных и опытных партнеров из 70 стран мира

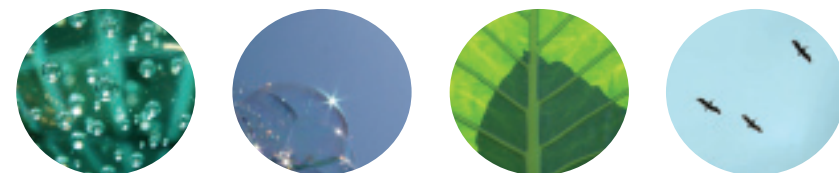
Международная сеть членов IRU

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

IRU, понимая действительные проблемы отрасли, эффективно действует на национальном и региональном уровнях, а также через своих национальных членов, руководствуясь следующим девизом:

«Единство действий во имя лучшего будущего»

Международная сеть



Цель IRU

Задача IRU состоит в содействии повсеместному развитию автомобильного транспорта и использовании профессиональной подготовки для повышения компетентности в отрасли, а также улучшения качества предоставляемых услуг. IRU защищает свободу потребителей в выборе вида транспорта и отстаивает равный регулятивный режим для всех видов транспорта. Деятельность IRU и его членов направлена на обеспечение гармоничного развития автотранспортной отрасли и повышение ее статуса. IRU представляет интересы автомобильного транспорта в государственных органах, частных организациях и средствах массовой информации, а также 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 5 континентов.

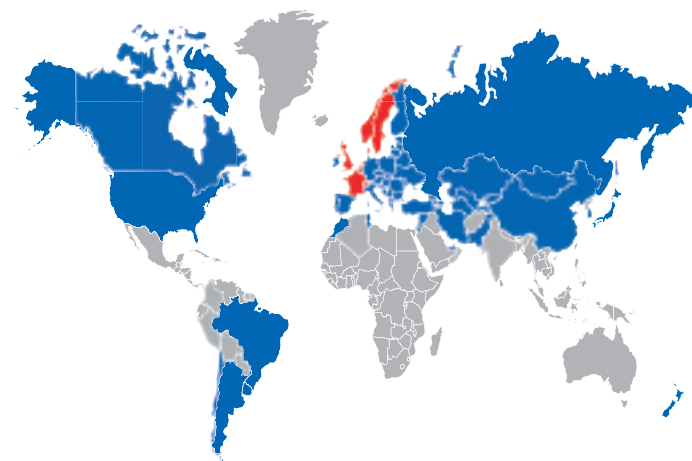
Действительными членами IRU являются все национальные автотранспортные ассоциации. Ассоциированные члены IRU представляют отрасли, имеющие тесные связи с автомобильным транспортом, включая производителей автомашин, топлива, шин и информационных систем.

Члены IRU используют свои знания, опыт и политический вес на благо всей организации. Благодаря демократической структуре и поддержке всех своих членов IRU может действовать во всем мире, в любой стране, в том числе и на региональном уровне. Объединение членов IRU придает отрасли авторитет, надежность и силу при взаимодействии с государственными и межгосударственными органами, а также 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.

Международная сеть членов IRU



IRU создан в 1948 г.: 8 стран-основателей.

2006 г.: 180 членов в 70 странах.

IRU

Структура IRU

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

постоянные органы IRU:

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

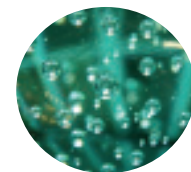
постоянным органам IRU в определении транспортной политики помогают:

- 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



Заседание Генеральной ассамблеи IRU в Женеве.

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 Уставом 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.

Функцией Генеральной ассамблеи также является одобрение годового отчета о работе организации.

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 назначаются 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



Слева направо: Ив Маннер (FBAA, Бельгия);

Грэхем Смит, член Совета по пассажирским перевозкам (Великобритания); Франческо Пасифико, президент Совета по пассажирским перевозкам (ANAV, Италия); Ярослав Ханак, вице-президент Совета по пассажирским перевозкам (CESMAD Bohemia, Чешская Республика); Гюнтер Мёрль, вице-президент Совета по пассажирским перевозкам (BDO, Германия)

В Совет по пассажирским перевозкам (СТП) 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 Уставом проводятся выборы Президента Совета и вице-президентов, а также назначаются 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



Президиум IRU:

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

Слева направо (сидят): Юрий Сухин, АСМАП, 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



Президент IRU/вице-президенты Сверху вниз: **Поль Лереманс, (президент IRU, FBAA, Бельгия)** и 2 вице-президента IRU – Януш Лачни (ZMPD, Польша) и Франческо Пасифико (ANAV, Италия)

Президиум

Президиум IRU является исполнительным органом Генеральной ассамблеи IRU, который отвечает за соответствие деятельности IRU Уставу 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.

Комитет IRU по связи с СНГ (CLCEI)

Комитет IRU по связи с СНГ (CLCEI) действует в соответствии с рекомендациями IRU по вопросам транспортной политики. Основная задача Комитета заключается в активном содействии повышению роли и значения автомобильного транспорта в странах СНГ, а также защите интересов своих членов на уровне отдельных правительств и международных организаций.

Комитет IRU по связи с СНГ (CLCEI) не менее 2 раз в год собирает президентов и представителей автотранспортных ассоциаций из 12 стран СНГ для обсуждения актуальных задач и обмена информацией по вопросам в области международных автоперевозок, таких как: совершенствование законодательной базы в области автотранспорта в регионе СНГ; работа по присоединению государств-участников СНГ к международным конвенциям и соглашениям ООН в области автотранспорта; развитие проекта по созданию сухопутного моста Азия – Европа.



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, АТРН, 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 Хюберт Линссен, Генеральный секретариат IRU.

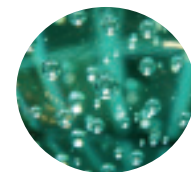
Комитет IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта (CLTM)

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, которая будет опубликована 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 «Евровинетка»; внедрение операционной совместимости в системе сборов ЕС за пользование автомобильными дорогами.



Заседание Комитета IRU по связи с СНГ под председательством Владимира Флори, (АИТА, Молдова), президента Комитета IRU по связи с СНГ, с участием других членов IRU из стран СНГ

Комиссии/Рабочие группы IRU



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

Международные 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)

Международные рабочие группы IRU и их президенты

по комбинированным перевозкам (GETC)

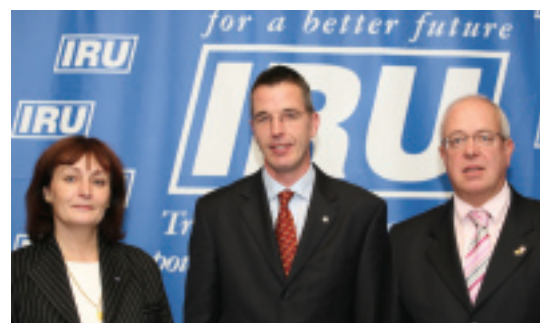
Антуанета Иванова (AEBTRI, Болгария)

по перевозкам опасных грузов (GEMD)

Поль Вотерс ((FEBETRA, Бельгия)

по таксомоторным перевозкам и найму автомобилей с водителем (ТА)

Хьюберт Андела (KNV, Нидерланды)



Новый президент рабочей группы по таксомоторным перевозкам и найму автомобилей с водителем (ТА) Хьюберт Андела (KNV-Taxi) с 2 вице-президентами – Ниной Низовски (STL, Финляндия) и Томасом Гретцем (BZP, Германия)



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 5 континентов. Генеральный секретариат IRU совместно со своими членами также обеспечивает продвижение и применение наиболее эффективных многосторонних договоров по содействию торговле и транспорту, таких как договоры ООН в области автотранспорта. Таким образом, IRU, в соответствии с мандатом ООН, обеспечивает надлежащую работу таможенной транзитной системы TIR.

Секретариат IRU совместно с правительством Китая и через своих постоянных представителей активно сотрудничает с правительствами и соответствующими национальными агентствами в осуществлении проекта по возрождению древнего Шелкового пути, который свяжет автотранспортом, доставляющим товары от двери до двери, различные виды бизнеса и превратит Евроазиатскую инициативу IRU в новый успешный проект.

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

ЭРИК БЕНУА

IT Управление

ХАРЕШ ЙОШИ

Система МДП

ЖАН АКРИ

Юридический департамент

КРИСТИАН ПЬЯЖЕ

Устойчивое развитие

ЙЕНС ХЮГЕЛЬ

Глава комиссии по техническим вопросам

ЖАК МАРМИ

Академия IRU

БРУНО ДИНГЕМАНС

Штаб-квартира IRU в Женеве

Штаб-квартира Генерального секретариата IRU находится в Женеве. 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).

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 г. IRU открыл в Брюсселе Постоянное представительство, ставшее важным участником процесса создания законодательной базы ЕС в области автомобильного транспорта.

Состав Постоянного представительства IRU в Брюсселе и его основные функции:

Глава Представительства
ХЮБЕРТ ЛИНССЕН

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

Связь с Европейским Парламентом
РАФАЭЛЬ ХИМЕНЕЗ-АУБАР

Пассажирский транспорт
ОЛЕГ КАМБЕРСКИЙ

Социальные и финансовые вопросы ЕС
ДАМИАН ВИККАР

Основные задачи Постоянного представительства IRU в ЕС

- служить интересам автотранспортной отрасли в ЕС;
- обеспечивать соответствие законодательной базы ЕС принципам эффективных автоперевозок и справедливой конкуренции;
- обеспечивать отражение интересов и проблем автотранспортной отрасли в политических инициативах ЕС;
- обеспечивать совместно с правительством Китая и межправительственными органами и региональными членами IRU развитие Евроазиатской инициативы IRU по возрождению Шелкового пути

Основные организации ЕС

Проводя политику Комитета IRU в ЕС по вопросам грузового транспорта и Совета по пассажирскому транспорту, тесно сотрудничая с членами IRU из стран-членов ЕС, Постоянное представительство IRU в ЕС также сотрудничает со следующими организациями:

- Европейской Комиссией и, в первую очередь, с Генеральным Директоратом по транспорту и энергетике (DG TREN);
- Европейским Парламентом, особенно с Комитетом по транспорту (TRAN);
- Советом по транспорту министров транспорта стран-членов ЕС, его секретариатом и постоянными представителями стран-членов ЕС в Евросоюзе.





Москва

Главные задачи Постоянного представительства IRU в регионе СНГ

- содействовать объединению транспортных систем стран СНГ с транспортной системой ЕС в рамках политики IRU;
- улучшать автотранспортное законодательство в странах СНГ с использованием многосторонних инструментов ЕЭК ООН по облегчению торговли и автоперевозок;
- обеспечивать совместно с правительством Китая и межправительственными органами и региональными членами IRU развитие Евроазиатской инициативы IRU по возрождению Шелкового пути
- создавать единое транспортное пространство на территории стран СНГ;
- обеспечивать автотранспортных операторов стран СНГ русскоязычными информационными ресурсами.

Постоянное представительство IRU в СНГ

Постоянное представительство IRU в регионе СНГ было открыто в Москве в 1998 г. для содействия развитию автотранспортных перевозок в странах СНГ, ускорения интеграции автотранспортных систем и гармонизации автотранспортного законодательства стран СНГ и стран-членов ЕС.

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.

Состав Постоянного Представительства IRU в СНГ в Москве и его основные функции:

Глава Представительства

Игорь Рунов

Главный эксперт, вопросы политики

Дмитрий Ларионов

Эксперт, внешние связи

Елена Анфимова

Главный эксперт, таможенные вопросы

Аркадий Шмелев

Стамбул

Постоянное представительство IRU в Ближневосточном регионе

Задачей Постоянного представительства IRU в Ближневосточном регионе, расположенного в Стамбуле, является сотрудничество с региональными и международными организациями, а также ассоциациями-членами IRU и национальными органами власти, а также содействие и развитие автомобильного транспорта на континентах и в регионах – от Черного моря, включая Турцию, до Европы и Северо-Восточной Африки, от стран Ближнего Востока до стран с быстрорастущими экономиками в Юго-Восточной Азии, – при максимальном сотрудничестве с постоянными представительствами IRU в ЕС и СНГ. При таком глобальном охвате, затрагивающем несколько регионов, Постоянное представительство IRU в Ближневосточном регионе имеет возможность работать вместе с региональными и международными организациями, расположенными в этих или связанных с ними регионах.

Глава представительства
Хайдар Озкан

Основные цели Постоянного представительства IRU в Ближневосточном регионе

- способствовать распространению политики IRU и Академии IRU среди членов IRU и транспортных ассоциаций стран этого региона;
- содействовать развитию автотранспортной политики и инфраструктуры с целью облегчения торговли, туризма и автоперевозок между странами-членами ЕЭК ООН, Экономической и социальной комиссией ООН для Западно-Азиатского региона и Экономической и социальной комиссией ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона с использованием наиболее эффективных многосторонних инструментов ООН по облегчению торговли и автоперевозок;
- обеспечивать совместно с правительством Китая и межправительственными органами и региональными членами IRU развитие Евроазиатской инициативы IRU по возрождению Шелкового пути



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 отвечает за приблизительно 55 международных Конвенций и 116 Правил, регулирующих и облегчающих автотранспортные перевозки и торговлю.

Партнеры IRU

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

- различными органами ООН, такими как ЮНКТАД, ЕЭК ООН, региональные комиссии 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;
- Черноморским Экономическим Сотрудничеством (BSEC)
- Евразийским Экономическим Сообществом (ЕврАзЭС)
- Единым Экономическим Пространством (ЕЭП)
- Ассоциацией Грузии – Украины – Азербайджана – Молдовы (ГУАМ)

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

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт – ключевой компонент мировой экономики

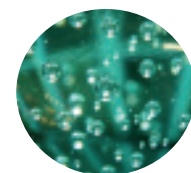
Автомобильный транспорт, обеспечивающий доставку грузов «от двери до двери», а также будучи партнером других видов транспорта, является незаменимым производственным инструментом для развития современной мировой экономики. Автомобильный транспорт объединяет людей и обеспечивает лучшее распределение материальных ценностей, способствуя, таким образом, социальному и экономическому развитию.

В условиях глобализации грузовые автоперевозки больше не являются исключительно видом транспорта, а все чаще выступают в качестве настоящего орудия производства.

Общественный пассажирский транспорт является основным компонентом устойчивой мобильности населения.

Некоторые факты:

- в транспортном секторе 25 стран-членов ЕС занято 7,5 млн человек, из которых 61% работает в наземном транспорте;
- в большинстве современных экономик 85% грузовых автоперевозок (по тоннажу) производится на расстояние 150 км и меньше; для таких перевозок нет другой, экономически столь же эффективной, альтернативы;
- в стоимостном выражении более 90% грузов, перевозимых наземным транспортом, перевозятся по автодорогам; по объему это составляет более 80%.



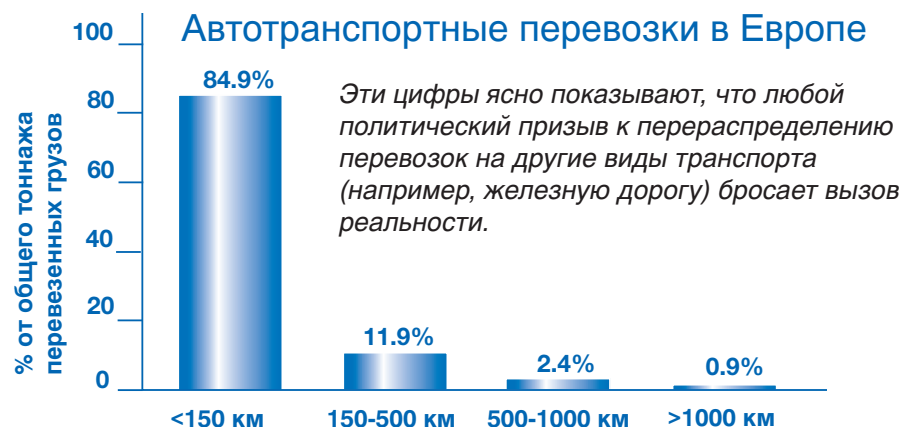
Пассажирский транспорт в 2003 году:

	ЕС 25 млрд/км	ЕС 25 %	США* млрд/км	США* %
Автомашины	4 444	77%	7 008	87%
Внутригородские и туристические автобусы	483	8%	226	3%
Железнодорожный	345	6%	22	0%
Трамваи/метро	72	1%	18	0%
Воздушный	449	8%	813	10%
ВСЕГО	5 793	100%	8 087	100%

** данные за 2003 год.
Источник: Энергетика и
транспорт ЕС в цифрах,
2005 год, (Евростат).*

Грузовой транспорт в 2002 году

	млрд/км	%	млрд/км	%
Автомашины	1 683	73%	1 845	33%
Железнодорожный	379	16%	2 341	42%
Внутренний водный	130	6%	476	9%
Трубопроводный	124	5%	861	16%
ВСЕГО	2 316	100%	5 523	100%



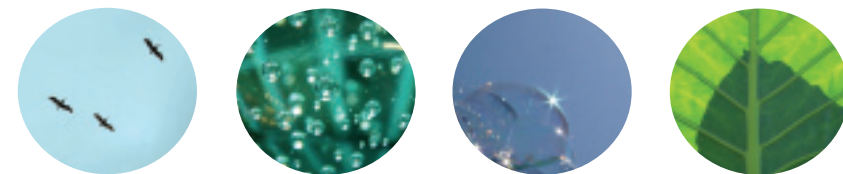
Источник: NEA, Евростат, 2004 год.

Устойчивое развитие

Приоритеты IRU: обеспечение устойчивого развития отрасли

Устойчивое развитие является долгосрочной политической целью балансирования экономических, социальных и экологических приоритетов, которая определена повесткой дня-21, принятой 182 странами на Первом Саммите Всемирной конференции ООН по охране окружающей среды и развитию (Саммите Земли) в Рио-де-Жанейро в 1992 г. 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. Устойчивое развитие этого вида транспорта является приоритетным направлением для IRU. Автотранспортный сектор – единственный вид транспорта, который открыто взял на себя обязательства по достижению этой цели. В свою очередь IRU принял так называемую стратегию «Трех i» (innovations, incentives, infrastructure) – наиболее экономически эффективный путь устойчивого развития, основанный на инновациях, стимуле и инфраструктуре.



На пути
к устойчивому развитию

Безопасность дорожного движения

Вопросы безопасности дорожного движения всегда были приоритетными для IRU и ее членов, а также являлись ключевым аспектом устойчивого развития. Вопросы безопасности дорожного движения рассматриваются IRU на Комиссии по безопасности дорожного движения, технические аспекты – на Комиссии IRU по техническим вопросам.

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

Европейское исследование причин дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков

Поводом для проведения IRU (совместно с Европейской Комиссией) научного исследования основных причин ДТП с участием грузовиков послужило отсутствие достоверных данных об их причинах.

Группы экспертов изучили более 600 дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков, имевших место в нескольких Европейских странах.

Первые результаты показывают, что причиной 75% дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков являются другие участники дорожного движения.

Более того, исследователи подтвердили, что недостаточный обзор грузовиков не был основной причиной ДТП.



Повышение уровня безопасности дорожного движения: программа IRU по безопасности внутригородских и междугородных туристических автобусных перевозок

Целью разработанной IRU программы по безопасности внутригородских и междугородных туристических автобусных перевозок является ужесточение технических требований к новым транспортным средствам, а также добровольное принятие отраслью повышенных обязательств, выходящих за рамки существующих на сегодняшний день юридических требований, для еще большего повышения и без того высоких показателей отрасли в сфере безопасности дорожного движения.



Памятка для водителей такси, междугородных туристических автобусов и грузовиков

Хартия IRU по безопасности дорожного движения еще раз подтверждает обязательство отрасли вносить максимальный вклад в повышение уровня безопасности дорожного движения. Одним из инструментов достижения этой цели в рамках Хартии IRU по безопасности дорожного движения являются листовки-памятки для водителей междугородных туристических автобусов, такси и грузовиков. Эти листовки-памятки используют 29 ассоциаций-членов IRU в 24 странах. Такие памятки IRU переведены на 19 языков, уже распространено более 50 000 копий.



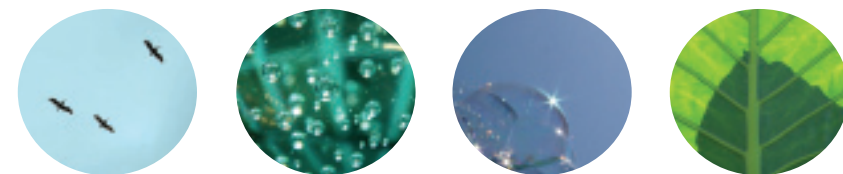
IRU и UICR сотрудничают в области распространения листовок-памяток для водителей такси, междугородных туристических автобусов и грузовиков.



*Встреча в штаб-квартире IRU (Женева)
слева направо: Йенс Хюгель (IRU); Джо Сидон (Президент BCL);
Умберто де Претто, (IRU); Людвиг А. Бюшель (Президент UICR);
Майкл Бюшель (вебмастер UICR); Бруно Дингеманс (IRU)*

Повышение уровня безопасности дорожного движения: программа IRU по безопасности внутригородских и междугородных туристических автобусных перевозок

Целью разработанной IRU программы по безопасности внутригородских и междугородных туристических автобусных перевозок является ужесточение технических требований к новым транспортным средствам, а также добровольное принятие отраслью повышенных обязательств, выходящих за рамки существующих на сегодняшний день юридических требований, для еще большего повышения и без того высоких показателей отрасли в сфере безопасности дорожного движения.



Инновации

Стратегия IRU по снижению уровня выбросов вредных веществ

В области охраны окружающей среды IRU всегда выступал за снижение уровня выбросов вредных веществ за счет улучшения инфраструктуры, технологии и повышения уровня профессионализма. Вот почему, несмотря на значительные финансовые вложения, IRU всегда поддерживал разработку жестких стандартов выбросов вредных веществ (Еврономы). Однако для обеспечения надлежащего использования стандартов «Евро-4» и «Евро-5», правительства должны гарантировать, что необходимая присадка для топлива «AdBlue®» имеется в любом географическом регионе, на любой автозаправочной станции.



«AdBlue®» на автозаправочной станции

Широкое распространение присадки «AdBlue®» — необходимое условие для экологически чистого и безопасного автомобильного транспорта

На 61-й Международной выставке коммерческих транспортных средств в Ганновере (Германия) IRU, совместно с Немецкой ассоциацией производителей автомобилей (VDA), провел международный семинар, на котором рассматривалась необходимость использования присадки «AdBlue®» грузовиками, оснащенными технологией избирательного каталитического восстановления (SCR), которая удовлетворяет самым современным стандартам выбросов вредных веществ.

Автотранспортные операторы продемонстрировали, что распространение присадки «AdBlue®» в Европе и в восточных странах недостаточно или вообще отсутствует, а заправка грузовиков и междугородных туристических автобусов с помощью канистр непрофессиональна.

Для соответствия требованиям по выбросам вредных веществ «Евро-4» и «Евро-5» большинство производителей выбирает системы избирательного каталитического восстановления (SCR).

Для этих систем необходимо использовать топливные присадки «AdBlue®». Без присадки «AdBlue®» автомобили стандарта «Евро-4» и «Евро-5» не будут соответствовать нормам выбросов вредных веществ, а их скорость будет значительно снижена из-за установленного на них ограничителя крутящего момента двигателя. Это может привести к тому, что дороги станут небезопасными для других пользователей. Поэтому необходимо гарантировать наличие присадок «AdBlue®» на заправочных станциях во всех географических регионах.

МНЕНИЕ



Доктор Михаил Низов, президент международной технической комиссии IRU (CIT) и вице-президент Ассоциации международных автоперевозчиков России (АСМАП):

«Автотранспортная отрасль сможет обеспечить оптимальную защиту экологии в соответствии с новейшими достижениями технологии, которые являются частью стратегии отрасли в достижении устойчивого развития, только в том случае, если присадки «AdBlue®» будут легкодоступны на всех заправочных станциях».



Академия IRU

Академия IRU через сеть аккредитованных при Академии учебных центров обеспечивает высокий уровень отраслевой профессиональной подготовки и выдает своим выпускникам дипломы Академии IRU (международного образца), удостоверяющие их профессиональную компетентность.



Международное признание высокого уровня подготовки

Академия IRU – через профессиональную подготовку к повышению качества и профессионализма

Академия IRU – уникальное учебное учреждение, задачей которого является гармонизация стандартов обучения, внедрение международного передового опыта и подтверждение того, что эти стандарты обучения полностью соответствуют сводам законов ЕС и другим правовым документам, а также потребностям автотранспортной отрасли в целом.

Академия IRU выпустила 2-е издание приложения «Академия IRU онлайн». Эта система предоставляет каждому выпускнику личную веб-страницу, что способствует его продвижению по службе и дает больше возможностей в бизнесе. Система также обеспечивает все аккредитованные при Академии IRU учебные центры личными и безопасными веб-страницами и, таким образом, помогает им контролировать и поддерживать занятия этих аккредитованных при Академии IRU учебных центров в режиме онлайн. 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 автоперевозчика.

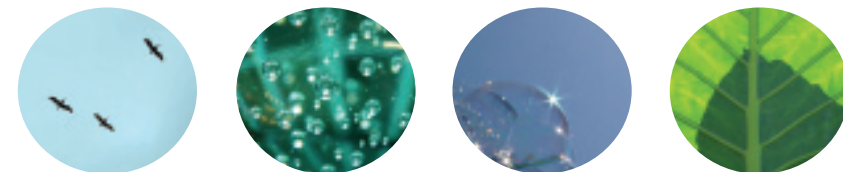
В 2006 г. Академия IRU продолжила успешно реализовывать учебную программу по подготовке менеджеров автомобильного транспорта (CPC) – за год было выдано

4000 дипломов. В 30 странах мира действует 34 аккредитованных при Академии IRU учебных центра. Через AEBTRI – Болгарский, аккредитованный при Академии IRU, учебный центр – была запущена пилотная программа Академии IRU по перевозке опасных грузов (ADR). По этой программе было выдано около 1000 сертификатов. Также Академия IRU продолжает тесно сотрудничать с отраслью и различными учебными учреждениями по разработке учебных программ по использованию тахографов и сертификатов профессиональной компетентности (CPC) для водителей.

Консультативный совет Академии IRU, во главе с президентом Мартиной Софией 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). Академию IRU также поддерживают Международная организация труда (МОТ) и Европейский Парламент.



Мартина София Фуве была переизбрана на пост президента Консультативного совета Академии IRU на 2007-2008 гг.



Программа Академии IRU по перевозке опасных грузов

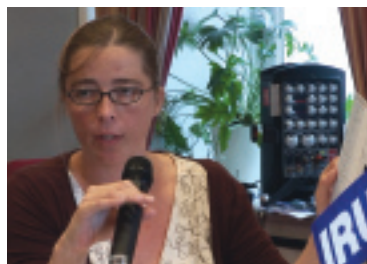
Академия IRU начала реализацию пилотной программы по перевозке опасных грузов для водителей, перевозящих опасные грузы в упаковках или навалом, за исключением взрывоопасных (класс 1) и радиоактивных (класс 7) материалов через AEBTRI – Болгарскую ассоциацию-члена IRU. Эта программа совпала с началом обучения Академией IRU в режиме онлайн, при котором аккредитованные при Академии IRU учебные центры и их выпускники получают доступ к своим личным и безопасным веб-страницам. Во время первого этапа этой программы только через AEBTRI (Болгарский учебный центр, аккредитованный при Академии IRU) было выдано около 1000 сертификатов ADR.



Образец сертификата ADR Академии IRU, гарантирующий выпускникам программы по перевозке опасных грузов международное признание их профессиональной компетентности благодаря высококачественной подготовке, полученной в Академии IRU.

Программа по использованию тахографов

Бельгийский учебный центр FCBO, официальный партнер FBAA (ассоциация-члена IRU), заключил соглашение с Академией IRU о разработке программы Академией IRU о разработке программы Академии по использованию тахографов. Цель этой программы – научить водителей правильно использовать как аналоговые, так и цифровые тахографы. В эту программу также будут включены новые правила в отношении времени в пути и времени отдыха водителей. В рамках этой программы подготовлена брошюра для водителей, которой очень легко пользоваться, с объяснением функций и значков цифровых тахографов.



Мюрель Дазн, директор учебного центра FCBO, на семинаре аккредитованных учебных центров при Академии IRU в Санкт-Петербурге



Аккредитационный комитет Академии IRU (AAC) в 2007 – 2008 году

В избранный Аккредитационный комитет Академии IRU на 2007-2008 год вошли: Фарук Ясаревич (ECOS), Гирт Макенил (IWT-ITR), Калин Иоанн Сабау (FATII-ARTRI), Мюриель Даен (FCBO), Татьяна Минаева (ASMAP). Председатель комитета – Томислав Иванчев (Директор (AEBTRI ATIs).

МНЕНИЕ



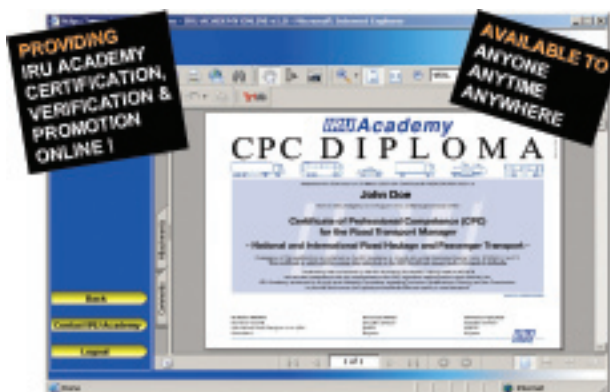
Фарук ЯСАРЕВИЧ, ДИРЕКТОР АККРЕДИТОВАННОГО ПРИ АКАДЕМИИ IRU УЧЕБНОГО ЦЕНТРА ECOS (БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА)

«В результате совместных с Академией IRU усилий, включая организацию семинаров и выпускных вечеров, а также благодаря освещению в печати и на телевидении, я смог в 3 раза увеличить количество студентов, посещающих занятия в моем аккредитованном при Академии IRU учебном центре».



«Академия IRU в режиме онлайн». IT-решения для аккредитованных при Академии IRU учебных центров и выпускников доступны всем в любое время и в любом месте

На семинаре аккредитованных при Академии IRU учебных центров продемонстрировали работу «Академия IRU в режиме онлайн». Через Интернет аккредитованные при Академии IRU учебные центры, работающие с любой программой Академии, получают доступ к своим личным и безопасным веб-страницам, используя которые они могут набирать классы, зачислять студентов, самостоятельно распечатывать сертификаты и/или дипломы Академии IRU. Также, благодаря этой системе центры могут рекламировать себя и свои классы на веб-сайте Академии IRU.



Эти новые возможности также доступны всем выпускникам Академии IRU, которые на своей личной веб-странице, доступной и на их родном языке, смогут в режиме онлайн увидеть свои сертификаты и/или дипломы Академии IRU в формате PDF, а также в режиме онлайн получить обновленную персональную информацию, разместить свои резюме (CV), чтобы их квалификацию смогли увидеть потенциальные работодатели и/или клиенты.

Семинар аккредитованных при Академии IRU учебных центров объединяет всю глобальную сеть профессиональной подготовки

1-я встреча руководителей аккредитованных при Академии IRU учебных центров, которая прошла в 2006 г. в Санкт-Петербурге по инициативе АСМАП, послужила основой для обмена мнениями, а также подчеркнула связь этих центров с самой Академией.



Совещание центров Академии IRU, Санкт-Петербург, Россия

МНЕНИЕ



Томислав Иванчев,
ПРЕЗИДЕНТ
АККРЕДИТАЦИОННОЙ
КОМИССИИ IRU
(AAC), ДИРЕКТОР
АККРЕДИТОВАННОГО
ПРИ АКАДЕМИИ IRU
УЧЕБНОГО ЦЕНТРА АЕВТРИ
(Болгария)

«Академия IRU играет ключевую роль в гармоничном развитии курсов обучения и повышения профессиональной компетентности выпускников, работающих в области автотранспорта».



Глава Академии IRU, Бруно Дингеманс, в своем выступлении на семинаре подчеркнул, что вся отрасль действительно должна быть готова применить новое законодательство в области автодорожного транспорта, и добавил, что это может быть достигнуто только при соответствующей подготовке. Г-н Дингеманс также добавил, что «средства массовой информации должны довести до всеобщего сведения, что для сохранения конкурентоспособности, особенно в рамках современной экономической глобализации, необходима профессиональная подготовка. Вне зависимости от объема бизнеса, быть конкурентоспособным сможет тот, кто предоставит высочайшее качество услуг, кто прошел необходимую подготовку и продолжает обучение, а значит будет продвигаться по служебной лестнице и пользоваться новыми возможностями бизнеса».

В партнерстве с



ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh



На 4-й семинар аккредитованных при Академии IRU учебных центров, который прошел в сентябре 2006 г. в Санкт-Петербурге (Россия), приехали делегаты из Северной Америки, Европы, Ближнего Востока и Азии.

Семинар Академии IRU становится событием в области профессионального обучения, которое нельзя пропустить

На 4-м международном семинаре Академии IRU, организованном совместно с Ассоциацией международных автоперевозчиков России (АСМАП), рассматривались следующие изменения в законодательстве:

- Соглашение 2007 г. о перевозке опасных грузов (ADR);
- новые правила времени в пути и времени отдыха водителей (EC/561/2006);
- введение цифровых тахографов;
- Директива о профессиональной подготовке водителей (2003/59/EC).

На этом семинаре выступило большое количество высокопоставленных делегатов, в том числе Мэтью Грош из Европейского Парламента, Хельмут Рейн из Федерального министерства транспорта (Германия) и Анатолий Воронин из Министерства транспорта РФ. Все выступающие подчеркнули значение Академии IRU в разработке гармонизированного и высококачественного обучения в области автомобильного транспорта.



Мэтью Грош, член Европейского Парламента (Комитет по транспорту и туризму), в своем выступлении на семинаре выразил пожелание, чтобы Европейский Парламент и Академия IRU совместно работали в области обязательной профессиональной подготовки водителей (EC/2003/59).



4-й международный семинар Академии IRU (Санкт - Петербург, Россия).



Автомобильный транспорт и нефть

Для автотранспортной отрасли нефть является важнейшей стратегической энергией - «черным золотом». Так как автомобильный транспорт не имеет другой реальной альтернативы нефти, и практически никакие транспортные услуги, предоставляемые автомобильным транспортом, не могут быть выполнены другими видами транспорта, многие страны налагают чрезмерно высокие и необоснованные налоги и сборы на дизельное топливо. Стоимость дизельного топлива на автозаправочных станциях порой превышает цену ОПЕК на сырую нефть в 4 раза.

Это говорит о том, что хотя в каждой стране и существует эффективная финансовая политика

в области топлива для транспорта, ни в одной стране нет соответствующей политики в области энергетики. Политика в области энергетики предполагает принятие улучшенных мер по эффективности энергетики и нефти, основанных на экономии и диверсификации энергии, используемой на стационарных установках, включая эффективное налогообложение и стимулирование в тех случаях, где существует возможность использования альтернативного топлива. При отсутствии альтернативных видов топлива, например, в автомобильном транспорте – это должно совмещаться с умеренной и сбалансированной финансовой политикой.

При современной глобализации экономики автомобильный транспорт прежде всего является жизненно важным производственным инструментом для гарантирования конкурентоспособности и обеспечения устойчивой экономики, а также развития торговли во всех странах. Непрерывные поставки дизельного топлива с умеренным налогообложением являются необходимым условием для выполнения задач, поставленных в повестке дня-21 и «Целях тысячелетия» ООН.

Ужесточение законодательства в области охраны окружающей среды является общемировой задачей. Однако, принимая во внимание повсеместное налогообложение дизельного топлива, право на выброс CO_2 (это предусмотрено Киотским протоколом) становится новым, более прибыльным налоговым бизнесом, а не просто эффективной мерой по уменьшению загрязнения окружающей среды. Таким образом, если налоги на CO_2 были бы действительно эффективны для снижения содержания углерода в воздухе, при том, что нефтяной рынок является глобальным, а проблема выброса CO_2 в атмосферу всемирной, то налоги на CO_2 надо было бы взимать на глобальном рынке нефтепродуктов, на который поступает нефть из нефтедобывающих стран, а не облагать этим налогом страны, которые потребляют нефть, ведь в них дизельное топливо также облагается большим налогом.

МНЕНИЕ

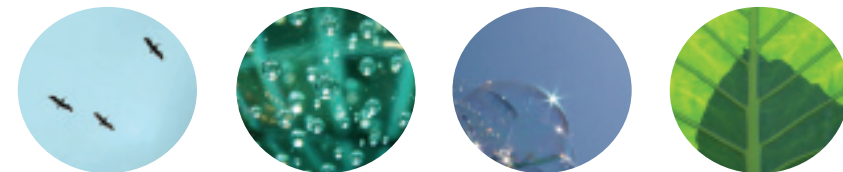


Его превосходительство
Мухаммед Баркиндо,
исполняющий
обязанности
ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ
ОПЕК:

«Значительные суммы, полученные в виде налогов на топливо, не расходуются на улучшение автодорожной инфраструктуры, несмотря на насущную необходимость улучшить движение транспорта в «узких местах», которые сами по себе приводят к значительным потерям топлива и загрязнению окружающей среды».

Кто что получает от 1 литра дизельного топлива в странах G7?



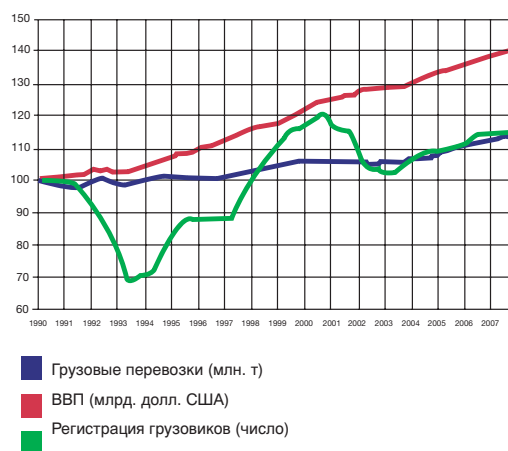


Стимулы

IRU ежеквартально публикует индексы автомобильного транспорта, которые показывают развитие ВВП, объемов перевозки грузов автомобильным транспортом и регистрацию новых коммерческих грузовиков в странах, входящих в Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

На 2006 г. индексы IRU предсказывали увеличение экономического роста на 1,8% и роста в автотранспорте на 1,77%. Учитывая рост объемов перевозок с использованием более экологичных автомашин, можно ожидать, что регистрация новых коммерческих грузовых автомашин вырастет на 2,8%. Поэтому правительства должны незамедлительно внедрять эффективные методы стимулирования бизнеса, чтобы подтолкнуть транспортных операторов использовать лучшие технологии и передовой опыт и, таким образом, оградить автомобильный транспорт от его воздействия на окружающую среду.

Индексы IRU - Западноевропейские страны ОЭСР



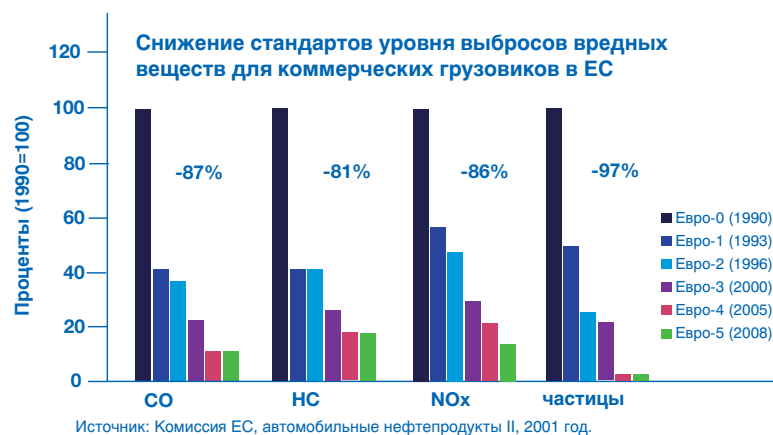
«Евро-3» должен получить такие же квоты ЕКМТ, как и «Евро-4» и «Евро-5»

В соответствии с так называемой стратегией «Трех i» (innovation, incentives, infrastructure) – наиболее экономически эффективного пути устойчивого развития, основанного на инновациях, стимуле и инфраструктуре, – IRU всегда поддерживал стандарты ЕВРО, признавая эффективной систему обеспечения значительного сокращения выбросов автомобилями вредных веществ и получения более экологичного и безопасного автомобильного транспорта. Поэтому IRU также поддерживает систему квот ЕКМТ – эффективный стимул, ускоряющий внедрение новейших технологий (например, систему норм ЕВРО).

В настоящее время транспортные средства «Евро-3» в течение всего срока использования соответствуют нормам выброса вредных веществ и значительно сокращают выброс вредных веществ по сравнению с автомашинами «Евро-0». Кроме того, они оборудованы новейшими средствами безопасности.

Транспортные средства «Евро-4» и «Евро-5», с новейшими технологиями (например, с технологией избирательного снижения катализатора (SCR)), уже присутствуют на рынке, но пока не предоставляют надежных технических решений, повышающих безопасность дорожного движения и улучшающих экологию.

В ноябре страны-члены ЕКМТ приняли решение снизить бонусы и коэффициент при расчете разрешительных квот ЕКМТ для автомашин «Евро-3» соответственно на 2008 и 2009 гг. Транспортные средства «Евро-3» используют технологии, которые, как было доказано, являются более безопасными и экологичными. Хотя соответствующая инфраструктура, обеспечивающая широкое распространение присадок «AdBlue®», необходимых для правильной работы транспортных средств «Евро-4» и «Евро-5», не создана. Таким образом, IRU продолжает придерживаться своей позиции, что для автомашин «Евро-3» должны применяться такие же коэффициенты и бонусы, как и для машин «Евро-4» и «Евро-5».





Почетные дипломы IRU

На заседании Генеральной ассамблеи в ноябре 2006 г. Президиум IRU наградил 1026 водителей автотранспортных средств из 27 стран Почетными дипломами IRU.

Почетными дипломами IRU также были награждены 10 водителей такси из 5 стран. На основании номинаций, представленных ассоциациями-членами IRU, эти дипломы присуждались самым достойным водителям автотранспорта, проехавшим не менее 1 млн км, проработавшим не менее 20 лет в области международных перевозок и не допустившим при этом аварий. Такой труд заслуживает признания, является примером для молодых водителей и повышает престиж профессии.

Почетная грамота «Гран-При»

Почетная премия «Гран-При» была учреждена IRU в 1967 г. На международном Конгрессе IRU международное жюри присуждает эту премию водителю/водителям, занятым в международных/ национальных автоперевозках, которые совершили выдающийся смелый поступок при выполнении своих профессиональных обязанностей. В этом году награда была вручена Стефану Порату, водителю междугороднего туристического автобуса из Германии. На эту награду он был номинирован компанией Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) за спасение матери, которая оказалась запертой в горящей машине.

Международное жюри приняло решение выразить особое уважение неизвестным героям – водителям грузовиков, которые отдали свои жизни при восстановлении Ирака. Ежедневно тысячи водителей грузовиков пересекают границы Ирака, доставляя грузы для восстановления этой страны, медикаменты и продукты питания, стараясь уменьшить страдания иракского народа. Это работа очень опасна для водителей грузовиков. Часто происходят случаи грабежа, похищения людей и убийств.

Почетный диплом IRU и Почетная премия IRU «Гран-При»



МНЕНИЕ



Стефан Порат, водитель автобуса и герой IRU (BDO, Германия)

«Для меня было естественно оказать помощь в данной чрезвычайной ситуации. У профессионального водителя есть особая ответственность по отношению к другим людям. Я всегда поступаю точно так же».

МНЕНИЕ



Халим Мете, вице-президент, Союза бирж и Торговых палат Турции (TOBB)

«Эти люди отдали свои жизни, выполняя профессиональные обязанности. Почетная премия «Гран-При» – дань нашего уважения и восхищения ими».

Премия IRU «Лучший международный автоперевозчик СНГ-2006»

Конкурс «Лучший международный автоперевозчик СНГ» прошел в 2006 г. в 4-й раз. С каждым годом требования к участникам конкурса становятся все выше, но вместе с тем растет и авторитет конкурса. Участники должны были не только продемонстрировать высокую экономическую эффективность своих предприятий, но и рассказать о своей социальной и инновационной политике, экологических программах. В 2006 г. в конкурсе приняли участие компании международных автоперевозчиков Армении, Беларуси, Грузии, Казахстана, Молдовы, России, Украины и Узбекистана.

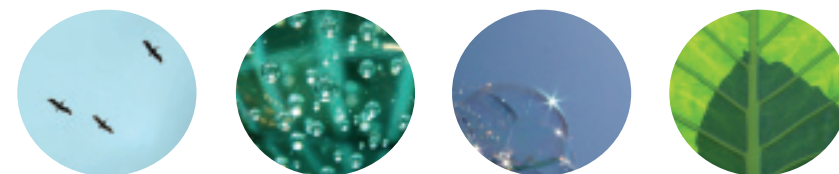
Слева направо: Н. Горбель, генеральный директор («Белмагистральавтотранс»); Ю. Баранов, генеральный директор («Новая линия»); Поль Лереманс, президент IRU, и В. Познихиренко, генеральный директор «ТрансГруп» (Украина)



Премии были вручены на Генеральной ассамблее IRU в Женеве



Слева направо: К. Сидикназаров, президент AIRCUZ (Узбекистан); Т. Каплан, генеральный секретарь KAZATO, (Казахстан); Н. Боровой, президент ВАМАР (Беларусь), Поль Лереманс, президент IRU; Ю. Сухин, президент, АСМАП (Россия)



Победителями 2006 г. стали:

«Белмагистральавтотранс» (Беларусь)

В подгруппе 1-10 автомашин

«ТрансГруп» (Украина)

В подгруппе 11-50 автомашин

«Новая линия» (Россия)

Свыше 50 автомашин

Специальные награды получили:

«Глобал Линк» (Казахстан)

за международные стандарты управления компанией

«Ходжиакбар» (Узбекистан)

за работу по непрерывному повышению профессионального уровня сотрудников компании

«Интертрансэкспедиция» (Россия)

за разработку и внедрение на предприятии экологической программы

«Саррали Транс» (Молдова)

за работу по повышению безопасности автоперевозок

«Совтрансавто-Брянск-Холдинг» (Россия)

за многочисленные социальные программы

«Вестинтертранс» (Беларусь)

за экологичность подвижного состава



Новое название домена: **.travel**

Все операторы муниципальных, междугородных туристических автобусов и такси, члены национальных ассоциаций -филиалов Международного союза автомобильного транспорта (IRU), имеют право получить подтверждение благонадежности через домен IRU. Упоминание компании на домене «.travel» подтверждает, что компания является надежным оператором туристической отрасли.



Встреча во время всемирного Конгресса IRU в Дубае
Слева направо: Поль Лереманс, президент IRU; Рон Андруфф,
президент и исполнительный директор корпорации Tralliance
— разработчика домена «.travel»; М. Марми, IRU

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, амортизацию, т. к. 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. Позиция IRU такова: если внешние затраты должны быть подсчитаны, то тогда необходимо подсчитать и дополнительные преимущества каждого вида транспорта.

Все страны-члены ЕС продолжают внедрять новые механизмы ценообразования по использованию автодорожной инфраструктуры, не совместимые с другими системами сборов. Европейская Комиссия должна взять на

себя в этом вопросе лидирующую роль, иначе транспортные операторы столкнутся с тем, что в кабинах грузовиков придется установить 28 ящичков для осуществления перевозок на общем рынке.

Если Евросоюз не примет необходимых мер, совершенно очевидно, что в ближайшие годы мы столкнемся с распространением не согласованных новых систем взимания платы за использование дорожной инфраструктуры. Известно, что такие намерения имеют Чешская Республика и Венгрия, а Польша, Словакия и Словения рассматривают возможность введения в будущем систем взимания платы за использование дорожной инфраструктуры в зависимости от расстояния, подобная система уже существует в Швеции, Бельгии и Нидерландах.

Среди приоритетов IRU и его членов должно быть введение таких систем взимания платы за использование дорожной инфраструктуры, которые были бы совместимыми и могли гарантировать, что пользователи дорог получают справедливую долю от новых национальных инициатив в этой области, которая может быть выражена в виде компенсации за введение новых платных автодорог или в виде снижения налогов, уже выплаченных отраслью при уплате налогов на топливо и транспортные средства.



Проект возрождения Шелкового пути

Одной из приоритетных задач Постоянного представительства IRU в регионе СНГ в 2006 г. было продвижение проекта по созданию евроазиатского сухопутного транспортного моста, который бы не только связал весь бизнес вдоль 15000 км Шелкового пути, но также обеспечил бы доставку грузов «от двери до двери» автомобильным транспортом между регионом Дальнего Востока и Европой. Внедрение этого проекта приведет к усилению связей между экономиками и странами вдоль всего Шелкового пути, укреплению мира и процветанию.

В ходе работы над проектом по возрождению Шелкового пути (совместно с правительством Китая), IRU провел целый ряд акций. Этот проект был одобрен на заседании Комитета IRU по связи с СНГ (CLCEI), прошедшем в Ташкенте, и на заседании Транспортного координационного совета этот проект был представлен министрам транспорта стран СНГ.

Очень важным шагом является внесение этого проекта в повестку дня саммита Шанхайской организации по сотрудничеству (ШОС).

Торговая палата США провела исследование и подготовила доклад, в котором рассматривается экономическая целесообразность наземных перевозок по сухопутному транспортному мосту между Европой и Азией. На ежегодном автотранспортном «круглом столе», прошедшем в Москве, результаты этого исследования были представлены Постоянным представительством IRU в регионе СНГ европейскому бизнес-сообществу.

Постоянное представительство IRU в Ближневосточном регионе предприняло такие же шаги по продвижению проекта в организации Черноморского Экономического Сотрудничества и Экономической Комиссии ООН по Азии и странам тихоокеанского региона, где проект также получил поддержку.



Первопроходцы автокаравана «Пекин – Брюссель»



Заседание в Ташкенте, на котором был одобрен проект возрождения Шелкового пути



Пекин



Брюссель



Содействие

Приоритеты IRU: Содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта

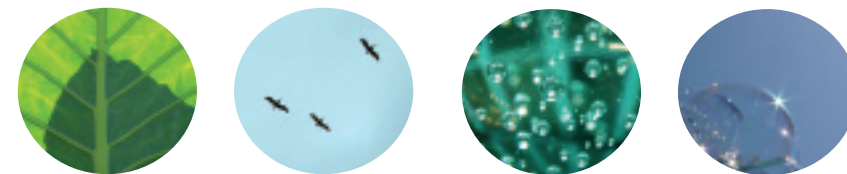
Общие вопросы и вопросы торговли

Содействие развитию торговли, туризма и транспорта 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 совершенно ясна: результатом любых штрафных санкций, примененных к автотранспорту, являются потери в экономике в целом. Этот вопрос имеет большое значение для обеспечения более качественных, а не только более масштабных перевозок, а также отвечает интересам всего общества в целом, поскольку автомобильный транспорт, который в настоящее время является двигателем прогресса, не должен подвергаться штрафным санкциям. Поэтому так важно, чтобы существенная роль автотранспорта стала общеизвестной, а IRU и его члены пользовались поддержкой национальных и международных политических организаций в борьбе за сокращение и полное уничтожение барьеров на пути развития транспорта.

Обеспечение безопасности на автотранспорте и содействие его развитию являются взаимосвязанными проблемами; достоверная информация - ключ к их решению. Совет IRU по грузовым перевозкам продолжает внедрять «Руководство по обеспечению безопасности грузовых и пассажирских автоперевозок». Отрасль осознает свои задачи и обязанности и призывает правительства и международные организации гарантировать, что новые правила в области безопасности будут основываться только на руководствах Всемирной таможенной организации. Это необходимо для устранения хаоса, который может возникнуть из-за несовместимости правил, которым следуют транспортные операторы.

С о д е й с т в и е



Общие вопросы содействия торговле и транспорту

Автотранспортная отрасль особенно обеспокоена трудностями пересечения границ некоторых стран. Эффективный контроль имеет 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.

IRU продолжает укреплять связи с Китаем

В продолжение конференции, которая прошла в 2005 г. в Пекине, в IRU прошла встреча с делегацией министерства связи Народной Республики Китай. Руководитель этой делегации, заместитель министра, Ху Жуан (Hu Zhiyuan) отметил: «Прошедшая в Пекине Евроазиатская конференция IRU привела к лучшему пониманию Китая и помогла нам осознать, что автомобильный транспорт способствует благополучию всех людей на земле».



Встреча в Женеве: Слева направо: Мартин Марми (IRU); Ху Жуан, заместитель министра (Министерство связи, Народная Республика Китай).

Встреча в IRU с высокопоставленными представителями из Ирана

В IRU состоялась встреча с высокопоставленными представителями министерства дорог и транспорта Ирана. В составе делегации были заместитель министра Мухаммед Бохарай, генеральный директор Мухаммед Жавад Атрчиан и представитель иранской ассоциации члена IRU – Иранской торгово-промышленной палаты (ICCIM). Целью визита этой делегации было продолжение работы, начатой во время Евроазиатской конференции IRU, которая прошла в 2003 г. в Тегеране, а также укрепление сотрудничества в области профессиональной подготовки, содействия развития торговли, туризма и автотранспорта в регионе и вдоль древнего Шелкового пути.



Подписание протокола, в котором отражены области дальнейшего сотрудничества между IRU и его государственными и частными партнерами в Иране: Слева направо: Мартин Марми (IRU) и Мухаммед Бохарай, заместитель министра (Министерство дорог и транспорта Ирана).



Содействие автоперевозкам и проблемы безопасности

Время ожидания на границах

Время ожидания на границах по-прежнему вызывает большую обеспокоенность в автотранспортной отрасли. После упразднения внутренних границ в рамках ЕС между старыми и новыми членами Евросоюза стало очевидно, какое огромное положительное влияние оказало такое изменение на транспортные потоки. Однако на многих границах, например, на внешних границах ЕС, в Азии и других странах, по-прежнему очень много бюрократических проволочек, практика контроля не основана на современных технологиях, требуется слишком большое количество документов, оформление сопровождается большой волокитой, имеют место случаи вымогательства денег у водителей за предоставление необоснованных услуг т. д. Перегруженные пограничные посты являются местами повышенного риска, не защищенными от различных видов нелегальной деятельности, что приводит к ежегодным потерям миллиардов долларов.

Генеральный секретариат IRU в 2006 г. обновил страничку на сайте, где можно узнать время ожидания на границах. При необходимости эта страничка может быть легко распространена в новых странах и на границах, а также при желании ассоциаций (предоставляющих данные) внести в систему ежедневное время ожидания на границе. Такой Интернет-инструмент должен облегчить ежедневную работу водителей и планирование компаниями маршрутов перевозок.

Безопасность на автотранспорте

При каждой возможности IRU обращается к правительствам с призывом упорядочить все существующие на сегодняшний день инициативы в области безопасности на автотранспорте и привести их в соответствие с основными принципами Всемирной таможенной организации, чтобы избежать хаоса в результате разобщения национальных и межнациональных законодательств в этой области. Такие правила ожидаются от Европейской Комиссии (ЕС), Всемирной таможенной организации (ВТО) и Международной организации стандартизации (ИСО).

В рамках проекта Европейской Комиссии о регулировании в области безопасности управления цепочками поставок IRU подчеркнул крайнюю важность разумных расходов на меры безопасности. Необходимо четко определить и использовать преимущества, которые предоставляются сертифицированным «безопасным операторам». Также необходимо четко определить обязанности государства, связанные с безопасностью.

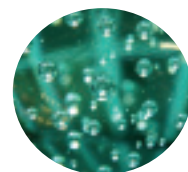
Основная цель работы IRU в этой области с Европейской Комиссией (ЕС), Всемирной таможенной организацией (ВТО) и Международной организацией стандартизации (ИСО) состоит в уменьшении требований к количеству данных, предоставляемых для сертификации и создания интерфейса, взаимного признания и взаимодополнения различных систем утвержденных экономических операторов.

Предварительные результаты исследования нападений на водителей, работающих в области международных перевозок, проведенного IRU совместно с ЕКМТ, показали, что за последние 5 лет нападению подвергся каждый 6-й водитель, при этом водителям наносились телесные повреждения, а автотранспортная отрасль и торговля потеряли несколько миллиардов евро. Окончательные результаты этого исследования будут опубликованы вместе с ЕКМТ в первом квартале 2007 г.



IRU пересмотрел список безопасных мест парковок для грузовиков, разработанный совместно с ЕКМТ. Этот список будет опубликован в первой половине 2007 г. Он также будет доступен в интерактивном формате (на веб-сайте).

С о д е й с т в и е



Электронная документация для грузового транспорта

Комиссия IRU по правовым вопросам (CAJ) продолжает разрабатывать новый вариант товарно-транспортной накладной (CMR) для гармонизации их использования и создания такой версии, которая учитывала бы опыт, полученный за время, прошедшее после разработки товарно-транспортной накладной (CMR) в 1976 г.

Разработка этой новой модели также должна способствовать созданию электронной товарно-транспортной накладной (CMR). Однако разработка этого проекта зависит от принятия Протокола Европейской Комиссии ООН к Конвенции об электронной товарно-транспортной накладной (CMR). Этот протокол должен быть принят в 2007 г. и вступить в силу в 2008 г.



IRU совместно с Международным институтом по унификации частного права (UNIDROIT) готовит окончательный Протокол к Конвенции об электронной товарно-транспортной накладной (CMR), который позволит ввести электронные товарно-транспортные накладные (CMR)

50-я годовщина Конвенции CMR и 6-й юридический симпозиум IRU, Довиль

В мае 2006 г. в Довиле прошел 6-й юридический симпозиум. В нем приняло участие около 200 юристов, работающих в области транспортного права, а также сотрудники юридических отделов ассоциаций-членов IRU и юристы – представители компаний, работающих в области автотранспорта. Делегаты приехали из 30 стран мира. На этом симпозиуме, посвященном 50-летию Конвенции CMR, которая была подписана 19 мая 1956 г. в Женеве, лучшие специалисты в области транспортного права рассмотрели основные проблемы, возникающие при заключении контрактов на международные автоперевозки грузов, и обсудили, в частности, гармонизированное применение этой важнейшей Конвенции и ее электронное будущее.



Мартин Марми (IRU);
Изабель Бон Гарсин,
президент Комиссии
IRU по правовым
вопросам (CAJ) и Ф.
Дж. Санчес-Гамборино,
вице-президент
Комиссии IRU по
правовым вопросам
(CAJ) прощаются с
Вальдемаром Чапским



Бывший и
новый главы
юридического
департамента
Слева направо:
Вальдемар
Чапский и
Кристиан Пьяже.

Перевозка опасных грузов

IRU принимал участие в работе специальной рабочей группы Секретариата ЕЭК ООН, которая была создана для рассмотрения результатов упрощения письменных инструкций для водителей.

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 по автодорогам опасные грузы.

Экспертная группа IRU по перевозке опасных грузов (GEMD) будет продолжать уделять основное внимание мониторингу изменений в области безопасности, включая деятельность в области стандартизации анализа рисков. Она также будет уделять внимание изменениям существующих определений перевозки опасных грузов (ADR), чтобы все участники транспортной цепочки больше чувствовали свою ответственность.

Экспертная группа IRU по перевозке опасных грузов (GEMD) совместно с Академией IRU начнет проект по гармонизации сертификата ADR (глава 8,2) и продолжит распространять среди своих членов классификацию туннелей.



IRU также включит публикацию нового соглашения «ADR-2007» в работу Академии IRU.

30-й Всемирный конгресс IRU



Генеральный секретарь IRU приветствует его превосходительство шейха Хамдана бин Рашида аль-Мактаума и его превосходительство Султана бин Саида аль-Мансури



Абдулла Ахмед аль-Заби после пресс-конференции, на которой он рассказал об успешной работе Всемирного конгресса IRU



Более 1200 делегатов из 70 стран мира приняли участие в 30-м Всемирном конгрессе IRU в Дубае

«Автомобильный транспорт – важнейшее связующее звено на пути к прогрессу»

30-й Всемирный конгресс IRU прошел 14-16 марта 2006г. в г. Дубай (Объединенные Арабские Эмираты). В нем приняло участие около 1200 делегатов из почти 70 стран мира. Он проводился совместно с ассоциацией-членом IRU – Международным автомобильным туристическим клубом (ОАЭ под патронажем его превосходительства шейха Мухаммеда бин Рашида аль-Мактума, вице-президента и премьер-министра ОАЭ, правителя Дубая. Это событие еще раз подтвердило, что автомобильный транспорт, кроме предоставления высококачественной доставки грузов «от двери до двери», на сегодняшний день является современным производственным инструментом и неотъемлемой частью любой логистической системы. Кроме того, автомобильный транспорт является единственным видом транспорта, который допускает и обеспечивает тесные взаимоотношения между людьми).

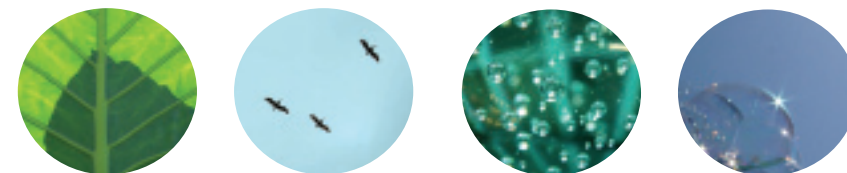


На Всемирном конгрессе IRU эстафета проведения следующего Всемирного конгресса IRU была передана Бинали Йелдириму министру транспорта и связи (Турция). Следующий Конгресс IRU пройдет в 2008 г. в Стамбуле.



Члены IRU подписали Дубайскую декларацию

Мнения о Всемирном конгрессе IRU



Его превосходительство шейх Мухаммед бин Рашида аль-Мактум,
вице-президент и премьер-министр ОАЭ,
правитель Дубая



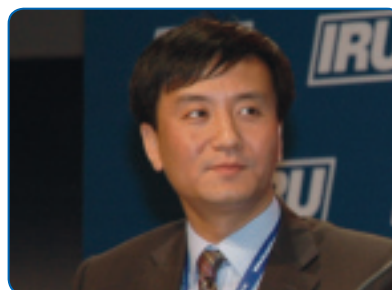
«Ключом к будущему процветанию не только Объединенных Арабских Эмиратов, но и всего мира, будет развитие государственно-частного партнерства для снятия барьеров в области автомобильного транспорта, а, следовательно, и в области торговли и туризма».

Богуслав Либерадский,
член Европейского Парламента (Польша)



«Автомобильный транспорт снова доказал, что он является динамичной и жизнеспособной отраслью, отвечающей всем современным требованиям индустрии и нуждам потребителей».

Фан Дуанвей,
вице-президент (Sinotrans, Китай)



«Рынок логистических услуг Китая является очень многообещающим, однако находится еще на начальном этапе развития».

Маривонн Плеззи-Фрассар,
директор (Всемирный банк)



«Всемирный банк искал пути развития , надежного, прозрачного и совместного финансирования управления сетью автодорог через сеть автодорожных фондов».

Мухаммед Баркиндо,
ОПЕК, исполняющий обязанности Генерального секретаря (Австрия)



«Налогообложение энергопродуктов часто рассматривается как средство повышения прибыли... такие налоги не тратятся на улучшение инфраструктуры, несмотря на необходимость улучшения движения транспорта в «узких местах».

Томас Дж. Донахью,
президент и исполнительный директор
(Торговая палата США)



«Важно, чтобы мы убедили общественность и тех, кто принимает политические решения, в значении автомобильной отрасли для экономики и для нашей жизни в целом».

Дубайская декларация IRU

«АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ – ВАЖНЕЙШЕЕ СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО НА ПУТИ К ПРОГРЕССУ»

Любая современная экономика или общество для того, чтобы функционировать, нуждается в транспорте.

Автомобильный транспорт является основным средством для достижения этой цели.

Автомобильный транспорт стал важнейшим производственным инструментом в экономиках всех стран, предоставляя своим клиентам и, в конечном итоге, потребителям высококачественные услуги и, таким образом, являясь важнейшим связующим звеном на пути к прогрессу.

Без эффективного автомобильного транспорта не может быть устойчивого развития, которое определено в «Целях Тысячелетия», принятых ООН. Поэтому для достижения поставленных экономических, социальных и экологических целей политика правительств должна быть направлена на облегчение, а не препятствование автомобильным перевозкам.

Экономика и торговля во всем мире могли бы развиваться более динамично в результате расширения сотрудничества в области развития дорожной инфраструктуры и автотранспорта, а также установления надежных правовых рамок для управления международными и транзитными автоперевозками. Этот процесс должен сопровождаться устранением нефизических барьеров в области автотранспорта, вызванных искусственными и бюрократическими формальностями, блокирующими автоперевозки в/ между странами.

IRU, члены-ассоциации IRU и автотранспортные операторы, признают значение автомобильного транспорта в экономике, социальном и экологическом прогрессе, и, в соответствии со стратегией «Трех i», принятой IRU (innovation, incentives, infrastructure) в качестве наиболее эффективного пути для достижения устойчивого развития, основанного на инновациях, стимулировании и инфраструктуре, приняли на себя обязательство по удовлетворению потребностей прогресса в мобильности.

Но полностью потенциальный вклад автомобильного транспорта в современное общество может быть реализован только в том случае, если все участники, включая тех, кто принимает политические решения, будут тесно сотрудничать с автотранспортной отраслью с целью:



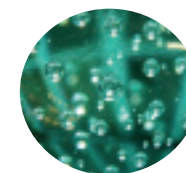
Достижения устойчивого развития через:

Признание того факта, что современное общество нуждается в эффективной логистике, а автомобильный транспорт играет основную роль в эффективных цепочках поставок, пассажирских перевозках и интермодальных транспортных системах;

Признание и дополнение инициатив автотранспортной отрасли. Необходимо предлагать реальные стимулы для того, чтобы ускорить вклад автотранспортных операторов в охрану окружающей среды путем введения инновационных мер. Но инновации могут полностью принести пользу только в том случае, если правительства будут гарантировать наилучшее использование существующей инфраструктуры и адекватно инвестировать создание новой инфраструктуры с целью ликвидации «узких мест» и ее недостающих звеньев;

Признание того, что растущий спрос на автотранспортные услуги неотделим от экономического роста, в то время как рост автоперевозок может рассматриваться отдельно от их влияния на экологию. Таким образом, правительства должны изменить политику, направленную на

Дубайская декларация I R U



перераспределение структуры перевозок, препятствующей развитию автомобильного транспорта, что в итоге оказывает более значительное негативное влияние на экономику в целом;

Проведение устойчивой политики в области энергетики, путем создания резервов нефтепродуктов для транспорта, в частности, для коммерческого автотранспорта, для которого на сегодняшний день нет экономически эффективных альтернативных источников энергии. Значительные инвестиции в создание более экологичных автотранспортных средств могут дать эффект только в том случае, если повсеместно доступными будут топливо и присадки соответствующего качества;

Повышение уровня безопасности дорожного движения путем выявления основных причин дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческих транспортных средств, причем эти данные должны быть основаны на научных исследованиях;

Применение решений по созданию устойчивых и интегрированных транспортных систем, пролагающих дорогу для дальнейшего развития автотранспорта и, таким образом, создающих надежную основу для экономического процветания и социального прогресса.

Достижения упрощения автоперевозок путем:

Дальнейшего развития открытой торговли, транспортных систем и мобильности людей, являющихся предсказуемыми и не дискриминационными как с национальной, так и международной точки зрения, путем снижения до минимума бюрократических барьеров на пути движения и транзита людей, грузов, автотранспортных средств и их водителей;

Поощрения строгого соблюдения и выполнения Конвенций ООН в отношении упрощения перемещения грузов и пассажиров международным автомобильным транспортом и создания благоприятных условий для пересечения границ и транзитных перевозок, так как нефизические барьеры по-прежнему остаются основным препятствием для дальнейшего развития автотранспорта;

Введения и применения эффективных фискальных, социальных и технических правил. Правительства должны полностью соблюдать принцип не дискриминации между различными видами транспорта;

Подготовки транспортных операторов к конкуренции на современном рынке. Обеспечение честной конкуренции в рамках автотранспортной отрасли и между различными видами транспорта является одним из важнейших условий для повышения эффективности и конкурентоспособности. Соответствующее финансовое положение и профессиональное

мастерство транспортных менеджеров, а также высококачественная подготовка водителей являются чрезвычайно важными для предоставления обществу и экономике в целом качественных услуг. Использование, среди прочего, международного признания, обеспечиваемого Академией IRU и широкой сетью ее аккредитованных учебных центров;

Принятия мер для эффективного уменьшения потенциальных рисков и опасностей на международном автомобильном транспорте путем предотвращения нападений на водителей, угонов автомашин и кражи грузов, создания, среди прочего, сети безопасных парковок;

Обеспечения стран, не имеющих выхода к морю, многие из которых являются развивающимися странами, доступом к преимуществам автотранспорта, таким образом способствуя экономическому и социальному развитию этих стран. В этом отношении чрезвычайно полезным могут стать проекты, подобные проекту «Шелковый путь»;

Призывая посредством этой Декларации правительственных партнеров автотранспортной отрасли выполнять свою роль, IRU и его ассоциации-члены также берут на себя обязательства, направленные на улучшение состояния общества в целом, путем предоставления более качественных и экологичных автотранспортных услуг.

Дубай, 16 марта 2006 г.

IRU



Таможенные транзитные системы и система МДП (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 может упростить и сократить таможенные формальности и ускорить прохождение национальных границ транспортными средствами и грузами. IRU доверено администрирование единственной существующей сегодня глобальной транзитной системы TIR, которая используется в 60 странах мира.

IRU также участвует в работе ЕЭК ООН, ВТО и особенно Всемирной таможенной организации по вопросам, представляющим взаимный интерес в области проблем безопасности в вопросах содействия торговле.

В течение всего 2006 г. IRU принимал участие в различных форумах, в том числе в заседании экспертного совета Государственной Думы РФ и Комитета по таможенной кодификации Европейского Союза, с целью отслеживания изменений в национальных и международном законодательствах, касающихся международных автоперевозок.

В 2006 г. было организовано обучение использованию системы TIR для представителей Китая, Ирана, Иордании, Кыргызстана, Монголии и Сирии.

На пути к устойчивому развитию системы TIR

Пользуясь поддержкой Комиссии по таможенным вопросам (CAD), IRU намерен обеспечить устойчивость системы TIR. Для этого необходимо восстановить на всех уровнях эффективное и хорошо сбалансированное партнерство между государственным и частным секторами, представленными Договаривающимися сторонами Конвенции TIR, IRU, ассоциациями-членами IRU, уполномоченными держателями карнетов TIR, финансовыми организациями, являющимися международными гарантами системы, национальными таможенными органами, ЕЭК ООН и органами Конвенции TIR.

IRU особое внимание уделяет вопросам обеспечения устойчивого развития системы, включая вопросы пересмотра Конвенции и компьютеризации процедуры 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.



Грузовик, опломбированный официальной таможенной печатью по процедуре TIR

TIR

ЭТО IRU 2007

Система МДП (TIR)

Новые этапы процесса компьютеризации системы TIR

В соответствии с поправками к Конвенции TIR, которые вступили в силу с 1 апреля 2006 г., все ассоциации, осуществляющие перевозки с применением карнета TIR, вводят Идентификационный номер (ID) владельца карнета TIR.

IRU разработал систему «AskTIR» – первый пилотный проект использования информационных технологий в управлении информацией о карнетах TIR. В 2005 г. этот первый проект был успешно опробован в ассоциации RHA (Великобритания). Второй пилотный проект «AskTIR» сейчас реализуется в Болгарской ассоциации (AEBTRI), которая имеет многочисленные отделения, выдающие карнеты. Предполагается, что проект «AskTIR» начнет широко применяться в 2007 г.

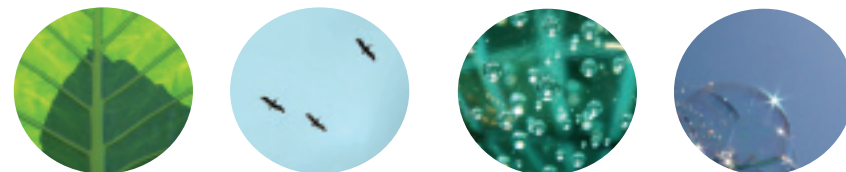
IRU, по просьбе международных гарантов системы, разработал и внедрил совместно с таможенными органами систему «SafeTIR» – для совершенствования управления рисками в рамках системы TIR. Для ее эффективности необходимо, чтобы таможенные органы получали все требуемые данные в режиме реального времени. Для этого IRU продолжает тесно сотрудничать с Договаривающимися сторонами Конвенции TIR. После вступления в силу 12 августа 2006 г. нового Приложения 10 к Конвенции TIR, таможенные органы должны без задержки предпринять все необходимые шаги для получения всех необходимых данных по системе «SafeTIR» в режиме реального времени.

В результате плодотворного сотрудничества с Федеральной таможенной службой РФ IRU разработал специальный проект «SafeTIR» в режиме реального времени для ускорения передачи таможенным органам данных о закрытии карнетов TIR и помощи таможенным постам в получении компьютерного доступа к базе данных «CUTE-Wise».

IRU, сотрудничая с 1995 г. с Генеральным Директоратом по налогообложению Европейской Комиссии, странами-членами ЕС и членами IRU, разработал и внедрил проект NCTS для достижения большего совмещения систем T и TIR и содействия дальнейшему развитию автотранспорта, используя систему NCTS для обеспечения непрерывности действия операций с применением карнетов TIR на/из/через территорию Евросоюза. Для держателей карнетов TIR IRU разработал специальную веб-страницу, позволяющую в стандартном электронном формате, с помощью специального ключа, передавать предварительные декларации TIR в таможенные органы ЕС. Пилотная версия этого проекта была запущена в 2006 г. в некоторых странах-членах ЕС для дальнейшего распространения этой системы во всех остальных странах-членах ЕС и в других Договаривающихся сторонах Конвенции TIR.



IRU разработал электронную базу данных «CUTE-Wise»



Расширение системы TIR

IRU продолжил работу по географическому расширению сферы действия системы TIR, организуя встречи экспертов в ближневосточном регионе, а также в странах Восточной и Южной Азии. Цель этих мероприятий – в контексте глобализации экономики привлечь внимание экспертов к вопросам содействия торговле и преимуществам, которые предоставляет система TIR в области безопасности.

IRU также укрепил сотрудничество со своими партнерами – Азиатским банком развития и с Управлением ООН для стран, не имеющих выхода к морю (UN-OHRLLS), для распространения эффективных транзитных систем для облегчения доступа к мировым рынкам экономически менее развитых стран.

Будет также продолжено внедрение проекта NCTS/TIR для того, чтобы обеспечить непрерывность операций с применением карнетов TIR на/из/через территорию Евросоюза.

TIR в 2007 году

В 2006 г. ООН опубликовала ряд документов, в которых прозвучала необоснованная критика IRU в отношении финансирования ООН органов TIR. Вместе с вмешательством частных партнеров в наши двусторонние отношения TIR и с разработкой альтернативной транзитной системы в обход IRU и его членов. Это нанесло урон государственно-частному партнерству, которое лежит в основе системы TIR, и роли IRU как организации, администрирующей систему TIR.

Для восстановления эффективного и хорошо сбалансированного государственно-частного партнерства делегация Президиума IRU, при полной поддержке его членов, провела ряд презентаций в ЕЭК ООН, ЕС и для некоторых конкретных Договаривающихся сторон Конвенции TIR, напрямую затронутых этим процессом.

На Генеральной Ассамблее IRU, которая состоялась в ноябре, была единогласно принята резолюция, призывающая Договаривающиеся стороны Конвенции TIR восстановить эффективное государственно-частное партнерство; остановить вмешательство в двусторонние контрактные отношения IRU; отказаться от признания повторяющейся дискредитации IRU; предоставить органам TIR правовые и приемлемые финансовые процедуры; переориентировать проект e-TIR для обеспечения постепенной компьютеризации существующих процедур TIR и принять на конференции по пересмотру Конвенции все существующие с 1994 г. поправки к Конвенции TIR.

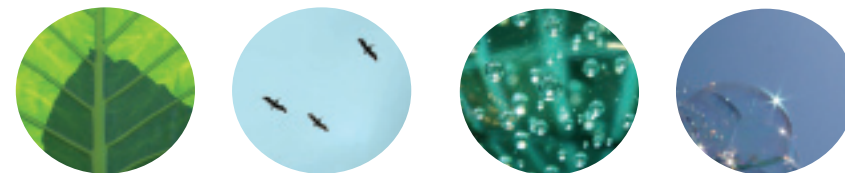
После единогласного принятия резолюции IRU, для обеспечения устойчивости работы системы TIR, главной задачей IRU и ассоциаций членов TIR в 2007 г. будет проведение ряда презентаций для национальных таможенных органов, принимающих участие в работе Административного комитета (AC2) с целью восстановления государственно-частного партнерства на основании 6 пунктов Резолюции IRU.

МНЕНИЕ



Мирослав Жилинский,
директор по
таможенной политике
(Генеральный
Директорат по
налогообложению
Европейской
Комиссии), выступая
на Генеральной
Ассамблее IRU,
сказал:

«Я надеюсь, что благодаря плодотворному сотрудничеству IRU с ЕЭК ООН и при поддержке Европейской Комиссии все стороны, выполняя решения IRU, продолжат совместную работу на пользу международной торговле и автотранспортной отрасли».



Социальные проблемы автотранспорта

Перед автотранспортной отраслью продолжают стоять проблемы введения новых правил ЕС в отношении рабочего времени и времени отдыха водителей, введения цифровых тахографов и распространения этих 2 основных изменений на Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Сейчас законодательная часть работы практически завершена, отрасль должна «проверить» эти новые правила и требования. Тем не менее, IRU и регулирующие органы считают, что работа еще не окончена. Сейчас необходимо разъяснить и внедрить эти новые правила и требования в ЕС, а также за его пределами.

Рабочее время и время отдыха водителей

Для обеспечения четкого правоприменения новых правил ЕС в отношении рабочего времени и времени отдыха водителей необходимо прояснить ряд положений до того, как этот закон вступит в силу. Некоторую озабоченность вызывают рамки рабочего времени, сообщение водителями о выполнении работы для другого работодателя и – в меньшей степени благодаря некоторым разъяснениям – возможность отдохнуть в машине во время движения. Также необходимо получить более общее, но столь же важное разъяснение по вопросу принятия сходных новых правил в Швейцарии и практического правоприменения этих правил для машин, которые после 11 апреля 2007 г. будут следовать через Швейцарию транзитом, согласно Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств. Также, после введения экстратерриториального принципа наказания за нарушения, необходимо гармонизировать документы о проверках на дороге, чтобы прояснить, гарантируют ли новые практические меры разделение ответственности за нарушение этих правил между перевозчиками, другими поставщиками автотранспортных услуг и работодателями.



Цифровые тахографы

1 мая 2006 г. на всей территории ЕС вступило в силу Постановление ЕС 561/2006/ЕС об обязательном использовании цифровых тахографов, согласно которому они должны быть установлены на всех новых транспортных средствах. Однако 7 стран-членов ЕС не смогли обеспечить свои транспортные компании практическими средствами в соответствии с этими новыми обязательствами. За период, прошедший с 1 мая, в некоторых странах, присоединившихся к ЕС в последние годы, наметился некоторый прогресс. Венгрия, Словения и Словакия уже готовы к введению новых технологий. Однако, на момент написания этого отчета, Кипр, Греция, Португалия и Мальта все еще не готовы к установке нового оборудования.

IRU обратился к Жаку Барро, комиссару Европейской Комиссии по транспорту, с письмом, в котором призывает Комиссию использовать всю свою власть, чтобы убедить эти государства как можно быстрее подготовиться к установке нового оборудования.

Одновременно IRU готовит список проблем, связанных с работой цифровых тахографов, чтобы затем передать его в Европейскую Комиссию и другие организации. Для поиска решения таких проблем этот список планируется распространить среди заинтересованных организаций. Основная задача этой работы заключается в том, чтобы гарантировать, что проблемы, связанные с самим прибором, его работой, подготовкой водителей, а также регулятивные требования, связанные с загрузкой и хранением данных, не вызовут у операторов проблем с их применением.



Расширение комбинированных перевозок

46

IRU поддерживает развитие комбинированных перевозок из-за пропускной способности. Однако, по причине по-прежнему низкого качества услуг, предоставляемых железнодорожным транспортом, сегодня практически невозможно рассматривать комбинированные перевозки в качестве жизнеспособного транспортного решения. В исследовании комбинированных транспортных терминалов, проведенном RappTrans (группой консультантов из Швейцарии), было подтверждено, что основными камнями преткновения в улучшении качества услуг, предоставляемых при комбинированных перевозках, являются специфические недостатки в операционном управлении и управлении инфраструктурой. Взяв за основу это исследование, IRU подготовил список «узких мест» на интермодальных транспортных терминалах и проанализировал их влияние на автотранспортных операторов. В отличие от распространенной на сегодняшний день технологии вертикальной перегрузки, IRU всегда выступал в защиту горизонтальных систем загрузки и выгрузки, при которых не требуется отгонять поезд из-под проходящих сверху линий электропередач. Кроме того, эта технология позволяет одновременно загружать и выгружать все контейнеры и съемные кузова для смешанных автомобильно-железнодорожных перевозок. Благодаря своей простоте такая система позволяет сооружать терминалы за городом, с минимальными затратами и быстро реагировать на увеличение и изменение спроса.

Туризм и автотранспорт

Развитие пассажирского транспорта

В рабочей повестке дня политиков всей Европы, ответственных за принятие решений, 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 являются основной сферой деятельности IRU и его членов.

Допуск к рынкам

В июле 2006 г. Генеральный Директорат по транспорту и энергетике Европейской Комиссии начал консультации по допуску на международный рынок, каботажу и допуску к профессии в области муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок. Цель этих консультаций – получить необходимую информацию, которая позволит рассмотреть вопросы совершенствования существующего законодательства. В ноябре 2006 г. состоялись слушания. Ожидается, что новые предложения по изменению законодательства будут внесены уже в 2007 г.

Недостающие данные

В первом полугодии 2006 г. IRU завершил пилотное исследование некоторых основных рыночных статистических данных (таких как расходы, рыночная доля, налогообложение и т. д.) в области муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок в Европе. Это исследование было распространено между ассоциациями-членами IRU. Оно также может служить основой для будущего статистического исследования в области муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок в Европе на большие расстояния.

Семинар по контролю

В феврале 2006 г. в Брюсселе Совет IRU по пассажирским перевозкам (СТР) провел семинар по гармонизации правил и контроля в области международных муниципальных и междугородних туристических автобусных перевозок.



Некоторые из выступавших на семинаре
Слева направо: Мартин Марми (IRU); Серж Носсович, генеральный секретарь (FNTV, Франция); Энрико Грильо Паскуарелли, директор управления наземных перевозок (Европейская Комиссия, Генеральный Директорат по транспорту и энергетике); Жан Винс, президент (FBAA, Бельгия); Том Дженкинс, исполнительный директор (ЕТОА); Ив Марчадор, (бывший президент Eurocontrol Route); Поль Лереманс (IRU)



Совместный «круглый стол» IRU и Генерального Директората по транспорту и энергетике Европейской Комиссии

В сентябре, после принятия и распространения среди членов IRU и правительственных органов Меморандума о контроле на автомобильном транспорте, опубликованном на английском, французском, немецком и русском языках, IRU и Генеральный Директорат по транспорту и энергетике Европейской Комиссии провели совместный круглый стол. В нем приняли участие представители автотранспортной отрасли (грузовые и пассажирские перевозки), правомочные и контролирующие органы из 25 + 2 стран-членов ЕС, а также Европейская Комиссия. Основной задачей этого «круглого стола» была гармонизация законодательства, интерпретация, правоприменение и контроль на уровне ЕС и на международном уровне. Это можно достичь через долгосрочное партнерство между отраслью и правомочными и контролирующими органами на национальном и международном уровне.



Требования к услугам, оказываемым общественному сектору

20 июля 2006 г. Европейская Комиссия приняла пересмотренный вариант предложений в отношении требований к услугам, оказываемым общественному сектору. В этом новом тексте значительно упрощены предложения, выдвинутые еще в 2000 г., но в нем повысился риск отступления от общей задачи, состоящей из внесения элементов конкуренции в сферу общественного транспорта. В течение первого полугодия 2006 г., когда в ЕС председательствовала Австрия, удалось добиться политического соглашения между странами-членами ЕС. Несмотря на признание прав операторов предоставлять услуги общественного транспорта, в этом соглашении еще больше расширены возможности для освобождения от конкуренции внутренних операторов. IRU продолжает выступать за открытые, честные и прозрачные механизмы ведения конкуренции на рынке общественного транспорта для тех, кто предоставляет услуги муниципальных и междугородных туристических автобусных перевозок. Для операторов должны быть гарантированы равные рыночные возможности, независимо от размера их компаний. Вероятно, работа над общими положениями будет закончена во втором полугодии 2006 г., когда в ЕС будет председательствовать Финляндия, или в первом полугодии 2007 г., когда в ЕС будет председательствовать Германия, после чего документ будет передан в Европейский Парламент для второго чтения.



Права пассажиров

В феврале 2005 г. Европейская Комиссия предоставила официальную информацию о расширении прав пассажиров в Европейском Союзе. В июле 2005 г. прошли консультации по вопросам прав пассажиров, пользующихся муниципальными и междугородными туристическими автобусами. В марте 2006 г. Европейская Комиссия организовала слушания по этому вопросу. На этих слушаниях присутствовали представители генерального секретариата IRU и нескольких ассоциаций-членов IRU. В настоящее время Европейская Комиссия, прежде чем принять окончательное решение по новым предложениям, проводит исследование по оценке последствий принятия этого решения. Это исследование будет опубликовано в начале 2007 г.

IRU отстаивает следующую позицию: операторы муниципальных и междугородных туристических автобусных перевозок, действующие на международном рынке, уже сегодня предоставляют услуги, которые соответствуют высочайшим стандартам в отношении прав пассажиров, и нет необходимости в принятии дополнительных правил, ведущих к излишнему финансовому бремени. В первую очередь необходимо обратить внимание на упрощение, гармонизацию и более совершенное применение уже существующих правил.



Автомобильные перевозки — такси

Группа такси занимается вопросами, вызывающими озабоченность и представляющими интерес для сектора муниципальных и междугородных туристических автобусов, например, профессиональное дизельное топливо, допуск к профессии, безопасность дорожного движения, рабочее время и безопасность общественного транспорта. Все эти вопросы рассматриваются совместно с Советом IRU по пассажирским перевозкам, поскольку они регулируются одними и теми же национальными нормативами. В июле 2005 г. IRU и ЕКМТ начали проводить совместное исследование «Технические аспекты доступности такси».

IRU и ЕКМТ провели масштабные консультации с основными производителями автомашин и сейчас занимаются обработкой этого исследования. Окончательные результаты будут представлены на семинаре, который состоится в первом квартале 2007 г.

Международный семинар IRU по проблемам такси Кёльн

В октябре 2006 г. IRU совместно с BZP, немецкой ассоциацией-членом IRU, и Fahvereinigung Taxi und Mietwagen Nordrhein провел в Кёльне (Германия) первый международный семинар по проблемам такси в рамках Европейской ярмарки такси в Кельне. В нем приняли участие около 80 человек, представляющих сектор такси из стран Европы, СНГ, Азии и США, а также представители органов власти. На семинаре были рассмотрены вопросы использования технологий для приближения услуг такси к потребностям потребителей.

Участники семинара пришли к выводу, что использование новейших технологий, таких как GPS и GPRS, лучше всего способствует удовлетворению постоянно увеличивающегося спроса потребителей и новых появляющихся рынков. Компьютеризация диспетчерских центров означает большую эффективность, снижение потребления топлива и снижение расходов на техническое обслуживание автомашин, что ведет к повышению качества работы и повышению безопасности водителей. Потребителей обслуживают быстрее, и эти услуги становятся более приспособленными к нуждам клиентов. А это означает большее удовлетворение потребностей потребителей и улучшение имиджа отрасли, что в свою очередь ведет к расширению возможностей бизнеса, при этом устойчивость сочетается с прибыльностью.



Выступавшие на первой интерактивной сессии:
Антон Эберл, президент (АИСО); Брайан МасБрайд, бывший президент (ТЛРА); Александр Георгиевич Воробьев, заместитель начальника управления транспорта и связи (правительство Москвы, Россия); Мэри Красс, главный администратор, (ЕКМТ)



4th Euro-Asian Road Transport Conference



Warsaw, 14-15 June 2007

Совместно с

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

«Дорога к успеху: евроазиатский рынок грузовых автоперевозок. Задачи и возможности»

Конференция IRU, организованная совместно с Ассоциацией международных автотранспортных операторов, Польша (ZMPD) и встреча министров.

Под патронажем министра транспорта Республики Польша

Варшава, 14-15 июня 2007 г.

The background of the slide is a close-up photograph of water droplets on a dark, textured surface. The droplets are numerous, varying in size, and are illuminated from above, creating bright highlights and a shimmering effect. The overall color palette is a range of teal and green tones, from deep forest green to lighter, almost turquoise hues where the light reflects off the water.

**Деятельность постоянных
представительств IRU**



Европейский Союз (ЕС)

Пресс-конференция по исследованию, выполненному компанией Transcare

В апреле состоялась пресс-конференция, на которой были представлены результаты исследования, проведенного компанией Transcare и опубликованного IRU и BGL. Ральф Йанке (Transcare) рассказал на пресс-конференции, что, согласно проведенному исследованию, единственной возможностью для европейского железнодорожного сектора увеличить свою долю является воздействие на конкуренцию и улучшение предоставляемых услуг. Согласно исследованию, проведенному Transcare, только 1,22% от объема грузов, которые в настоящее время перевозятся грузовиками, чувствительны к цене, что означает потенциальную возможность ухода на железнодорожный транспорт. Более того, значительно повышающиеся цены за пользование автодорогами могут привести к делокализации бизнеса ЕС, что в свою очередь приведет к ослаблению позиции европейских компаний в мировой конкуренции.



Слева направо: профессор д-р Карлхайнц Шмидт (Haupt-geschäftsführer BGL); Хьюберт Линссен (IRU); Ральф Йанке, президент (Transcare AG)

Комитет IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта

Весной и осенью в Брюсселе прошли заседания Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта (CLTM).

Во время этих заседаний участники обсудили промежуточный вариант Белой книги по транспорту, председательство в ЕС, вопросы доступа к рынкам и допуска к профессии, а также проблемы внедрения цифровых тахографов.



Заседание комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта (CLTM):

Слева направо: Хьюберт Линссен (IRU); Бертил Дахлин, председатель Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта (CLTM); Эмма Тадденхам (IRU); Умберто де Претто (IRU)



Белая Книга по транспорту

В июле 2006 г. был опубликован долгожданный промежуточный вариант Белой Книги по транспорту. Как и ожидалось, концепция перераспределения перевозок из одного вида транспорта на другой, о котором говорилось в Белой Книге, опубликованной в 2001 г., была несколько изменена для отражения важнейшей роли, которую играет автотранспортная отрасль в перевозках в Европе. Несмотря на это, очевидно, что слишком большая часть бюджета, выделенного на раздел Трансеевропейских сетей (TEN), потрачена на инфраструктуру железнодорожного транспорта. Необходимо, чтобы чиновники, принимающие решения на европейском уровне, отразили политические и финансовые обязательства сети автодорог, чтобы отметить важнейший вклад автотранспорта в экономику Европы. Ожидается, что дискуссии по этой промежуточной Книге пройдут в Европарламенте в конце 2006 г., а также в первом квартале 2007 г.



Председательство в ЕС (Австрия/Финляндия)

В мае глава постоянного представительства IRU в ЕС, в преддверии председательства Финляндии в ЕС, встретился с министром транспорта и связи Финляндии Сюзанной Хувинен. Во время этой встречи они обменялись мнениями о проблемах логистики в свете будущего председательства Финляндии в ЕС.



Встреча в Хельсинки: Сюзанна Хувинен, министр транспорта и связи Финляндии и Хьюберт Линссен (IRU).

Семинар по лоббированию

IRU провел в Брюсселе семинар по лоббированию. Его целью было объяснение значения лоббирования и обсуждение различных стратегий и каналов, которые могут использоваться для лоббирования. В дискуссии приняли участие высокопоставленные представители из ЕС, в том числе член Европейского Парламента Мэтью Грош и член кабинета Комиссара Барро Фрэнсис Морган.



Мэтью Грош, член Европейского Парламента и член кабинета Комиссара Барро Фрэнсис Морган.

Семинар по расширению

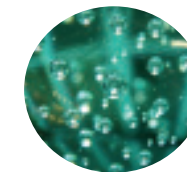
IRU и ЕС провели совместный семинар по вопросам последствий расширения ЕС. 3 рабочие группы, участвующие в семинаре, представили различные точки зрения операторов, контролирующих органов и правительственных структур. На этом семинаре выступили Хуан Мигель Санчес Гарсия, генеральный директор (министерство транспорта Испании), и Бертил Дахлин, президент Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта.

Представителям IRU вручены венгерские награды

В сентябре 2006 г. в Посольстве Венгрии прошла торжественная церемония, во время которой Ференк Робак, посол Венгрии в Бельгии, вручил награды Полю Леремансу, президенту IRU, и Хьюберту Линссену, главе постоянного представительства IRU в ЕС. Президент Венгрии Ласло Шойом наградил г-на Лереманса венгерским орденом за заслуги – Офицерским крестом. Позднее такую же награду получил Генеральный Секретарь IRU Мартин Марми. Г-н Линссен был награжден венгерским орденом за заслуги – Рыцарским крестом. – Г-да Лереманс, Марми и Линссен получили награды за поддержку, которую они оказывали венгерским операторам грузовых и пассажирских автоперевозок во время подготовки Венгрии к присоединению к ЕС.



Слева направо: Его превосходительство Ференк Робак, посол Венгрии в Бельгии и Шаболш Шмидт, глава управления наземных перевозок (Генеральный Директорат по транспорту и энергетике, Европейская Комиссия); Хьюберт Линссен (IRU); Поль Лереманс (IRU); Золтан Казатсай, заместитель генерального директора (Генеральный Директорат по транспорту и энергетике, Европейская Комиссия); Миклош Хинфнер, генеральный секретарь венгерской автотранспортной ассоциации (MKFE)



Ежегодный весенний коктейль IRU

В феврале 2006 г. в Брюсселе прошел престижный ежегодный Весенний коктейль Постоянного представительства IRU в ЕС. В нем приняли участие около 200 человек, в том числе представители из различных органов ЕС, ответственные за принятие решений, например, Европейский Парламент, а также высокопоставленные чиновники и члены IRU из 25 стран-членов ЕС.

Жак Барро, вице-президент Европейской Комиссии по транспорту, и Маттиас Рут (Ruete), генеральный директор Европейской Комиссии, Генеральный Директорат по транспорту и энергетике.



Паоло Коста, председатель Комитета по транспорту и туризму, Европейский Парламент.

Задачи на 2007 год

Работа в области проблем логистики, начатая во время председательства в ЕС Финляндии, будет продолжена во время председательства Германии и Португалии. Будет опубликован план работы в области логистики.

Среди других приоритетов работы – проблемы допуска к рынкам и к профессии, мониторинг вопросов, связанных с использованием цифровых тахографов, и вступления в силу новых правил в отношении рабочего времени и времени отдыха водителей. IRU подготовит информацию для консультаций по вопросам городского транспорта и примет активное участие в подготовке к введению новых моделей взимания платы за пользование автодорогами для грузовиков в трансъевропейских транспортных сетях. Европейская Комиссия планирует провести в 2007 г. первый Европейский день безопасности на автодорогах, IRU собирается активно участвовать в этом мероприятии.

IRU продолжит активно сотрудничать с представителями европейских организаций, ответственных за принятие решений, в том числе с Жаком Барро, вице-президентом Комиссии, отвечающим за вопросы транспорта.



Жак Барро, вице-президент Европейской Комиссии, отвечающий за вопросы транспорта, придает особое значение необходимости следовать лозунгу IRU: «Единство действий во имя лучшего будущего».



Содружество Независимых Государств (СНГ)

54

No	Страна	участие в конвенциях ООН (всего)	из них: присоединились в 2006 г.	кроме того: инициировано присоединение
1	Азербайджан	7	5	
2	Армения	12	3	5
3	Беларусь	14	2	4
4	Грузия	12	1	
5	Казахстан	9	1	5
6	Кыргызстан	5		2
7	Молдова	6	2	11
8	Россия	20		1
9	Таджикистан	4		
10	Туркменистан	5		
11	Узбекистан	16	2	1
12	Украина	11		

Всего конвенций ООН в области автотранспорта: 26

Вопросы присоединения к наиболее важным многосторонним конвенциям и соглашениям ООН

В 2006 г. усилия представительства IRU в регионе СНГ были направлены на расширение участия государств-участников СНГ в международных конвенциях и соглашениях, разработанных под эгидой ООН и ЕКМТ. Эти вопросы обсуждались на 4-й ежегодной международной конференции IRU по проблемам автотранспорта в регионе СНГ.

В аналитическом издании представительства IRU «Об участии государств-участников СНГ в конвенциях и соглашениях ООН в области автотранспорта» приведен анализ участия каждой из стран СНГ в существующих конвенциях и даны рекомендации по стратегии дальнейшего присоединения к конвенциям и соглашениям ООН и ЕКМТ.

Был проведен ряд встреч с представителями компетентных органов из Армении, Беларуси, Грузии, Молдовы, Казахстана и Узбекистана.

Если правительства и ассоциации-члены IRU из стран СНГ рассматривают сокращение многосторонних разрешений ЕКМТ как меру ЕС по нераспространению, то они должны быть довольны, что их усилия привели к присоединению некоторых стран СНГ к важнейшим международным соглашениям в области автомобильного транспорта.

Комитет по связи IRU с СНГ

В 16-м заседании Комитета по связи IRU с СНГ (CLCEI), прошедшем в июне в Ташкенте, Владимир Флоря и его заместители – Николай Боровой (Президент ВАМАР) и Махсад Сактаганов (Президент KazATO) были переизбраны соответственно Председателем Комитета по связи IRU с СНГ (CLCEI) и его заместителями.

На заседаниях Комитета по связи IRU с СНГ (CLCEI), прошедших в этом году, обсуждались вопросы последних изменений в международном законодательстве в области автомобильного транспорта, такие как введение цифровых тахографов и отражающая маркировка, выдача виз, достижения в области продвижения Единого для СНГ Сертификата профессиональной компетентности и статус Единого для СНГ Сертификата взвешивания, а также снятие барьеров в области международных автоперевозок.



Заседание Комитета IRU по связи с СНГ в Ташкенте. Слева направо: Владимир Флоря, Председатель Комитета IRU по связи с СНГ, Игорь Рунов, IRU, и высокие гости.



IRU представляет Синюю книгу по проблемам автотранспорта в Грузии и Армении

В ходе визита в Грузию для участия в презентации Синей Книги IRU по проблемам автотранспортного комплекса стран Закавказского региона Генеральный секретарь IRU М. Марми, а также глава представительства IRU в регионе СНГ И. Рунов и президенты ассоциации международных автоперевозчиков этих двух стран встретились с высшим руководством этих стран, в том числе с Премьер-министром Грузии Зурабом Ногаидели, и обсудили участие Грузии в конвенциях и соглашениях ООН в области автотранспорта, проект IRU по возрождению Великого Шелкового пути и другие вопросы, касающиеся развития автотранспортной отрасли в Грузии.



Слева направо: Игорь Рунов (IRU); Александр Чхейдзе, президент (GIRCA); Мартин Марми (IRU) и Валерий Чечелашвили, первый заместитель министра иностранных дел Грузии

Круглый стол по проблемам автомобильного транспорта

В октябре 2006 г. совместно с Посольством Финляндии в РФ было организовано 16-е заседание круглого стола по вопросам автомобильного транспорта. В повестке дня заседания стояли следующие вопросы:

- межправительственный диалог Россия – ЕС по проблемам транспорта и инфраструктуры;
- развитие в России автотранспортной инфраструктуры и логистических узлов;
- сухопутный транзитный транспортный мост «Западная Европа – Юго-Западная Азия (транзит через Россию).

Практика совместных круглых столов будет продолжена в 2007 г. с Посольством Финляндии (первое полугодие 2007 г.) и Германией (второе полугодие 2007 г.).



Слева направо: Андрей Тонких, руководитель департамента автомобильного транспорта (Министерство транспорта России); Игорь Рунов (IRU); Жан Луи Лаврофф, советник (делегация ЕС в России); Соили Макелайнен - Буханист, министр-советник, глава экономического и торгового отдела (посольство Финляндии)

Планы на 2007 год

Основными задачами постоянного представительства IRU в СНГ являются:

- продолжение постоянной работы с правительствами стран СНГ по вопросам присоединения к наиболее важным многосторонним конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН;
- содействие развитию отраслевого законодательства государств-участников СНГ при участии центра правовой экспертизы постоянного представительства IRU в СНГ и юридических отделов ассоциаций-членов IRU;
- сотрудничество с региональными торговыми объединениями в рамках СНГ (ЕврАзЭС, ГУАМ, ШОС) с целью продвижения приоритетных вопросов политики IRU;
- развитие проекта создания сухопутного евроазиатского моста (возрождение Шелкового Пути) совместно с Торговой Палатой США и ассоциациями-членами IRU;
- работа, направленная на борьбу с нефизическими барьерами на автотранспорте в регионе СНГ, подготовка 2-го исследования о нарушениях в области автоперевозок и распространение информации об индексах защиты рынков автотранспортных услуг в различных странах.



Ближний Восток и регион

Коктейль по случаю торжественного открытия офиса постоянного представительства IRU

В январе 2006 г. в Стамбуле был устроен коктейль по случаю торжественного открытия офиса постоянного представительства IRU в ближневосточном регионе. В нем приняли участие ассоциации-члены IRU из 20 стран, около 100 официальных лиц, политики и автотранспортные операторы.

«Мозговая атака» по вопросам развития автомобильного транспорта в ближневосточном регионе: приоритетные задачи и решения

В обсуждении IRU вопросов автомобильного транспорта, которое прошло в январе 2006 г. в Стамбуле, приняли участие ассоциации-члены IRU и их партнеры из автотранспортной отрасли. Участники из стран Ближнего Востока оценили проницательность, поддержку и деятельность IRU и его членов. В условиях глобализации и либерализации торговли IRU его члены также должны продолжить работу в этом направлении, чтобы способствовать автомобильному транспорту и экономике региона в целом.



Ассоциации члены IRU из стран Ближнего Востока во время обсуждения в Стамбуле

IRU – Черноморское Экономическое Сотрудничество (ЧЭС)

Подписание в Сочи в сентябре 2006 г. Меморандума о взаимопонимании между IRU и ЧЭС положило начало новому этапу сотрудничества с этой организацией, объединяющей 12 стран от Адриатики до Черного и Каспийского морей, и привлекло внимание к проекту возрождения Шелкового пути и разработке решений дальнейшей интеграции рынков стран-членов ЧЭС: Албании, Армении, Азербайджана, Болгарии, Грузии, Молдовы, Румынии, России, Сербии, Турции и Украины.



Хайдар Озкан, IRU и его превосходительство посол Леонидас Хризантопулос (подписывают Меморандум о взаимопонимании между IRU и ЧЭС (Сочи, Россия))



*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

Сотрудничество с ассоциациями-членами IRU

В июле 2006 г. постоянный представитель IRU в ближневосточном регионе и глава управления внешних сношений подразделения TIR посетили Ливан, Сирию и Иорданию. Эта поездка была организована совместно с ассоциациями-членами IRU из этих стран: CCIAB, SNC ICC и RACJ.

Поездка была успешной не только благодаря результатам, полученным после встреч на высоком уровне с представителями национальных органов власти этих стран, но в первую очередь благодаря тому, что она внесла вклад в укрепление сотрудничества между ассоциациями-членами IRU, что стало первым ощутимым результатом совместной работы в этом регионе.

В 2007 году

В 2007 г. деятельность постоянного представительства IRU в ближневосточном регионе будет направлена на укрепление существующего сотрудничества с региональными и международными организациями, в том числе:

- Экономическая и социальная комиссия ООН для Западно-Азиатского региона (поддержка тщательно разработанного Меморандума о взаимопонимании по содействию автомобильному транспорту, конвенций и соглашений ООН в области транспорта, поддержка деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- Черноморское Экономическое Сотрудничество: поддержка создания региональной многосторонней системы квот, содействие возрождению Шелкового пути в регионе ЧЭС;
- Экономическая Комиссия ООН по Азии и странам тихоокеанского региона: поддержка создания Азиатской Конференции министров транспорта, выполнение совместных проектов в области содействия автотранспорту и наращиванию активности ассоциаций;
- AULT: разработка региональных решений в отношении барьеров, с которыми сталкивается автотранспортная отрасль, и стимулирование профессиональной подготовки на региональном уровне.

В 2007 г. наши усилия также будут направлены на работу с различными региональными правительственными и финансовыми организациями в ближневосточном регионе в интересах отрасли и для получения поддержки для достижения вышеуказанных целей и задач представительства, намеченных на 2007 г.

Планы на 2007 год

Основными задачами Постоянного представительства IRU в Ближневосточном регионе являются:

- активное содействие, совместно с ассоциациями-членами IRU, повышению роли автомобильного транспорта в рамках политики IRU, защита интересов перед национальными правительствами, региональными и международными организациями;
- поддержка деятельности органов ООН по расширению и применению конвенций и соглашений ООН в области автомобильного транспорта в Ближневосточном регионе;
- привлечение внимания к региональным нуждам автотранспорта и к глобальному значению общепризнанного профессионального обучения в соответствии с гармонизированными международными стандартами для лучшей работы отрасли в интересах экономики и всего общества в целом;
- содействие допуску транспортных операторов к услугам, учитывая их нужды и улучшение качества операционного управления и прибыльности.

Заключение Генерального секретаря



58

Наш сиюминутный опыт не является реальностью, это просто наше восприятие реальности

Либерализация экономик, которая является результатом глобализации рынков, создала новую экономику, основанную на свободном движении людей, грузов, капиталов, знаний, технологий и услуг. Эти важные изменения повлияли не только на многие правила и законодательства, но и на работу и организацию общественных учреждений и частного бизнеса.

Эти изменения частично являются результатом экономической революции, вызванной невероятным увеличением количества новых игроков на рынке и технологической революцией в информационных технологиях. Они особенно влияют на услуги, логистику и транспорт.

Согласно статистике, между 1950 и 2004 гг. рост объема мировой торговли составил от 375 до 8200 млрд долларов, т. е. увеличился в 22 раза, или на 5,9% в год в течение всего этого периода.

В каждой стране, особенно в больших экономически развитых странах, можно наблюдать этот увеличивающийся разрыв между функционированием новой экономики и государственными учреждениями. В нашу информационную эпоху у всех производителей есть возможность поиска новых возможностей. Сегодня, когда новая экономика фактически функционирует в глобальном масштабе, многие государственные учреждения, национальные или международные, продолжают придерживаться принципов прошлого века.

Таким образом, правительства, перед которыми стоят задачи адаптации условий к этим новым изменениям, сегодня столкнулись с постоянно возрастающим количеством проблем, которые они не могут решить. Фактически либерализация экономики и глобализация рынков основаны на правилах, содержащихся в соглашениях ВТО, подписанных в 1994 г. Согласно этим правилам, действующим во всех странах-членах ВТО, по Соглашению ГАТТ обмен товаров защищен от субсидирования. Эти правила также гарантируют свободу транзита грузов. Однако торговля

услугами не приносит выгоду от этой защиты, если только это не касается экспорта товаров.

В большинстве развитых стран 85% перевозок автоперевозок совершается на расстояние менее 150 км, менее 1% перевозятся на расстояние более 1000 км. Таким образом, факторы нарушения правил конкуренции не обязательно возникают из-за глобализации торговли. Они скорее являются результатом неравенства режимов в отношении различных видов транспорта и отсутствия гармонизации правил, регулирующих их.

Действительно, в отличие от торговли и автотранспорта, государственные предприятия, для которых вопросы приватизации еще актуальны, продолжают направлять рыночные силы во многие секторы транспортных услуг, пользуясь полной безнаказанностью, особенно из-за государственных субсидий, которые им щедро предоставляет государство.

В международном масштабе, даже если результаты провала раунда, состоявшегося в Дохе в декабре 2005 г. и июле 2006 г., еще не поддаются количественному определению, сам провал безусловно является результатом кризиса доверия наднациональных соглашений в области либерализации экономики.

Замораживание многосторонних соглашений и недавний всплеск двусторонних соглашений в области свободы торговли свидетельствует о том, что каждое государство хочет лучше контролировать свои отношения с партнерами.



Даже в этих условиях система многосторонних соглашений должна работать для получения преимуществ двусторонних соглашений. Двусторонние соглашения должны оставаться дополнением и не должны заменять многосторонние правила. Двусторонние соглашения должны оставаться совместимыми с многосторонними соглашениями. Конечно, некоторые вопросы, такие как гармонизация правил в отношении контроля на границах, регулирование социальных вопросов и таможенные транзитные процедуры, могут регулироваться только многосторонними соглашениями.

Автомобильный транспорт был либерализован без каких-либо сопроводительных мер. Сегодня автомобильный транспорт, несмотря на то, что на его услуги существует большой спрос для удовлетворения потребностей в движении людей и грузов, является жертвой нарушения правил конкуренции, что наносит вред не только работе отрасли, но и экономическому развитию в целом.

Значительную пользу экономическому и социальному развитию могло бы принести создание соответствующих законодательных рамок, которые содействовали бы развитию автомобильного транспорта, как международного, так и транзитного, предоставив всем равные возможности на рынке. Более того, преодоление нефизических барьеров, являющихся результатом обременительных искусственных и бюрократических формальностей, также было бы большим успехом. Это подняло бы предпринимательский дух и привело бы

к созданию успешного партнерства между компаниями как на национальном, так и на международном уровнях.

Что касается устойчивого развития, то хотя финансовая политика в области топлива существует во всех странах, практически ни в одной стране-потребителе нефти не существует реальной энергетической политики. Любая устойчивая политика в области энергетики должна основываться на стимулировании снижения потребления невосполняемых нефтяных ресурсов и диверсификации природных ресурсов, применяемых на фиксированных установках, при существовании массы альтернатив нефти.

Так как для автомобильного транспорта не существует альтернативы природному топливу, а нефть всегда воспринималась как «черное золото», то злоупотребления в области налогообложения недопустимы. Без стимулирования использования более экологичных и безопасных транспортных средств подобные злоупотребления привели к стоимости топлива на автозаправочных станциях в России и США в размере 100 долл. США за баррель, а в Великобритании – 270 долл. США за баррель, в то время как страны ОПЕК продают нефть по цене не более 58 долл. США за баррель.

Итак, транспортная политика, которая слишком часто основывается на предубеждениях, а не на фактах, полностью нивелирует важнейший вклад, который концепция перераспределения перевозок с одного вида транспорта на

другой вносит для достижения устойчивого развития. Подобная политика включает в себя ограничительные и даже штрафные санкции. Для достижения всеми странами целей, определенных в повестке дня-21 и «Целях тысячелетия» ООН, необходимо, чтобы научные сообщества повсеместно, смело и совершенно независимо занялись подробным изучением неоправданных штрафных санкций и все более частых нарушений правил конкуренции, влияющих на национальные и международные автоперевозки.

Автомобильный транспорт в либерализованной и глобализованной экономике стал эффективным и незаменимым производственным инструментом. В этом смысле любые штрафные санкции, налагаемые на автомобильный транспорт, еще больше отражаются на торговле и экономике в целом. Автомобильный транспорт благодаря своей гибкости и высокому качеству предоставляемых услуг, доступных повсюду и всем, остается одним из лучших видов, способных выполнить задачи устойчивого развития и одновременно внести вклад в глобальное экономическое развитие.

2400 лет назад Платон сказал, что наш сиюминутный опыт не является реальностью, это просто наше восприятие реальности. Эти слова остаются верными и сегодня, особенно при современных темпах изменений и постоянной необходимости приспосабливаться к новым возможностям.

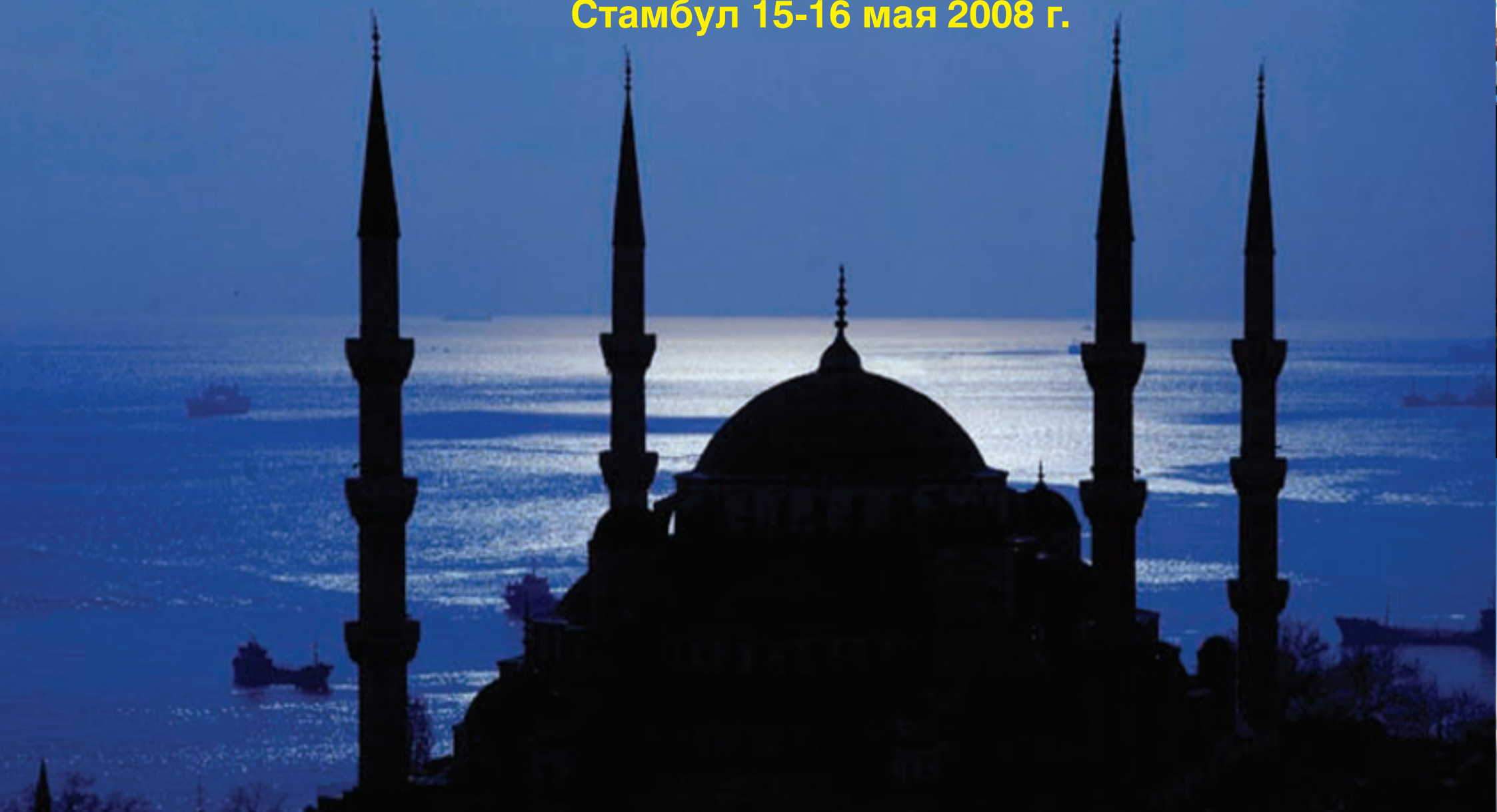

Мартин Марми

IRU

31-й Всемирный конгресс IRU

Автомобильный транспорт на пути к миру и процветания

Стамбул 15-16 мая 2008 г.







*Единство действий во
имя лучшего будущего*



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 регионе СНГ**

Россия
123610 Москва
Краснопресненская набю. 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

