



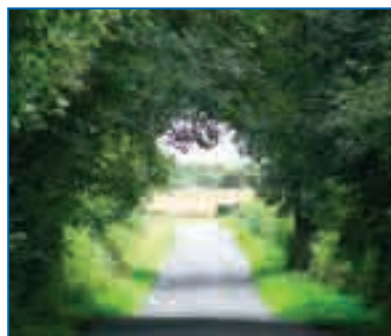
Это IRU 2008



*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.



Приветственная речь Президента IRU	4
Международная сеть IRU	6
Миссия IRU	7
Приоритетные задачи IRU	7
Членство в IRU	7
Структура IRU	8
Генеральная ассамблея IRU	9
Транспортные советы IRU	10
Президиум IRU	11
Комитеты IRU по связям	12
Комиссии/Рабочие группы IRU	13
Генеральный секретариат IRU	14
Организации-партнеры IRU	18
Автомобильный транспорт	19
Приоритетные задачи IRU: устойчивое развитие	20
Безопасность дорожного движения	20
Инновации	21
Академия IRU	26
Система стимулирования	30
Инфраструктура	32
Приоритетные задачи IRU: содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта	34
Общий контекст и вопросы, связанные с торговлей	34
Содействие автомобильным перевозкам и вопросы безопасности	38
4-я Конференция IRU по автотранспортным перевозкам «Европа-Азия», Варшава	41
Система МДП на службе содействия глобальной торговле	46
Социальные проблемы, связанные с автотранспортом	50
Туризм и пассажирские перевозки автотранспортом	52
Деятельность постоянных представительств IRU	56
Европейский Союз (ЕС)	57
Содружество Независимых Государств (СНГ)	60
Регион Ближнего Востока	62
Заключительная речь Генерального секретаря	64



В начале 2008 года я вступаю в должность нового Президента IRU. Эта функция, которую я согласился взять на себя, для меня не только большая честь, но и столь же большая ответственность в свете глобальных проблем, которые стоят перед нами.

2008 год знаменует собой 60-летний юбилей IRU. В 1948 году учредители IRU проявили проницательность, которая до сих пор четко закреплена в Уставе IRU и находит сегодня отражение в его девизе: «Единство действий во имя лучшего будущего».

За прошедшие 60 лет городские и междугородные автобусы, такси и грузовые автомобили, осуществляющие перевозки по нашим дорогам, стали не только проводниками торговли и туризма во всем мире, но и двигателем повсеместного экономического и социального прогресса.

IRU представляет во всем мире интересы отрасли автомобильного транспорта и транспортных операторов, таких как и я сам, и играет центральную роль в оказании жизненно важных транспортных услуг путем обеспечения необходимой мобильности пассажиров и грузов, которые являются источником жизненной силы всех экономических систем и наций.

Приветственная речь Президента IRU

Роль IRU гораздо шире и отнюдь не ограничивается только продвижением интересов отрасли автомобильного транспорта. Это скорее его уставная обязанность – осуществлять деятельность во имя всеобщего блага, исходя из четкого понимания незаменимой роли нашего сектора в объединении человечества и более эффективном распределении материальных благ посредством предоставления, в условиях весьма большой гибкости и высокого качества, уникальных и незаменимых транспортных услуг «от двери до двери» или же в качестве одного из самых эффективных и истинных партнеров в совместной работе всех видов транспорта.

В наш век электронных средств связи, когда информация передается со скоростью света, изменяя вид и характер каждой сделки, зачастую всем нам очень не хватает времени для того, чтобы определить источники стресса, обусловленного беспрецедентным развитием информационных технологий и их влиянием на сегодняшние системы транспорта и логистики, практику и процедуры, и принять в этой связи нужные ответные меры.

В условиях этого воздействия на нашу деятельность процессов глобализации и либерализации экономики, где каждый сегодня вынужден везде и со всеми вести конкурентную борьбу, современная отрасль автомобильного транспорта является не только одним из видов перевозок, но и эффективным средством производства!

Если овладеть этой профессией сегодня все еще достаточно просто, то успешно управлять транспортной компанией – несмотря на множество открывающихся благоприятных возможностей – становится все трудней и трудней, главным образом в результате глобализации спроса и, прежде всего, глобализации конкуренции.

Поскольку нас ждет будущее, которое с каждым днем становится все более сложным и предъявляет все большие требования, вполне очевидно, что современный и эффективный автомобильный транспорт останется важнейшим средством перевозки, которое позволит удовлетворить спрос на мобильность пассажиров и грузов, обусловленный модернизацией экономики.

Тем не менее, в целях укрепления роли автомобильного транспорта как движущей силы прогресса, мы должны уметь работать сообща, мы должны уметь адаптироваться, мы должны уметь изменяться, мы должны уметь учиться, чтобы набираться знаний, иначе мы потерпим неудачу!

Сегодняшние и завтрашние возможности и проблемы диктуют необходимость – как никогда ранее на протяжении всей нашей 60-летней успешной деятельности – укреплять глобальную концепцию IRU за счет нашей способности действовать на местном уровне через посредством уникальной международной сети в составе 180 надежных ассоциаций-членов IRU в 72 странах на пяти континентах.

После весьма успешного исполнения своих полномочий Полем Ларемансом – моим предшественником на этом посту в течение последних шести лет – я абсолютно уверен, что IRU и его члены сегодня оснащены лучше, чем когда бы то ни было ранее, для того чтобы решить глобальные проблемы в области безопасности в целом, безопасности дорожного движения, энергосбережения и

сокращения масштабов нищеты, и способствовать развитию торговли и туризма в соответствии с требованиями устойчивого развития.

Стоящие перед нами проблемы многочисленны, однако благоприятных возможностей у нас еще больше. Работая в партнерстве со своими членами, IRU может содействовать экономическому и социальному прогрессу и прогрессу в области охраны окружающей среды.

Со своим динамизмом, преданностью своим идеям и целеустремленностью IRU продолжит свою деятельность в 2008 году словно ему всего лишь двадцать лет, а опыта в три раза больше!



Януш Лацны

Международная сеть IRU

Международный союз автомобильного транспорта (IRU), учрежденный 23 марта 1948 года в Женеве, является международной организацией, отстаивающей интересы представителей отрасли автомобильного транспорта во всех уголках мира. Через свою сеть национальных ассоциаций-членов IRU представляет операторов автобусных, междугородных автобусных и грузовых перевозок и операторов такси – начиная с тех, кто владеет большим парком автотранспортных средств, и заканчивая отдельными операторами-собственниками.

Обладая истинно глобальным видением ситуации, IRU через своих национальных членов также эффективно действует на национальном и даже местном уровне, руководствуясь своим лозунгом:

«Единство действий во имя лучшего будущего»



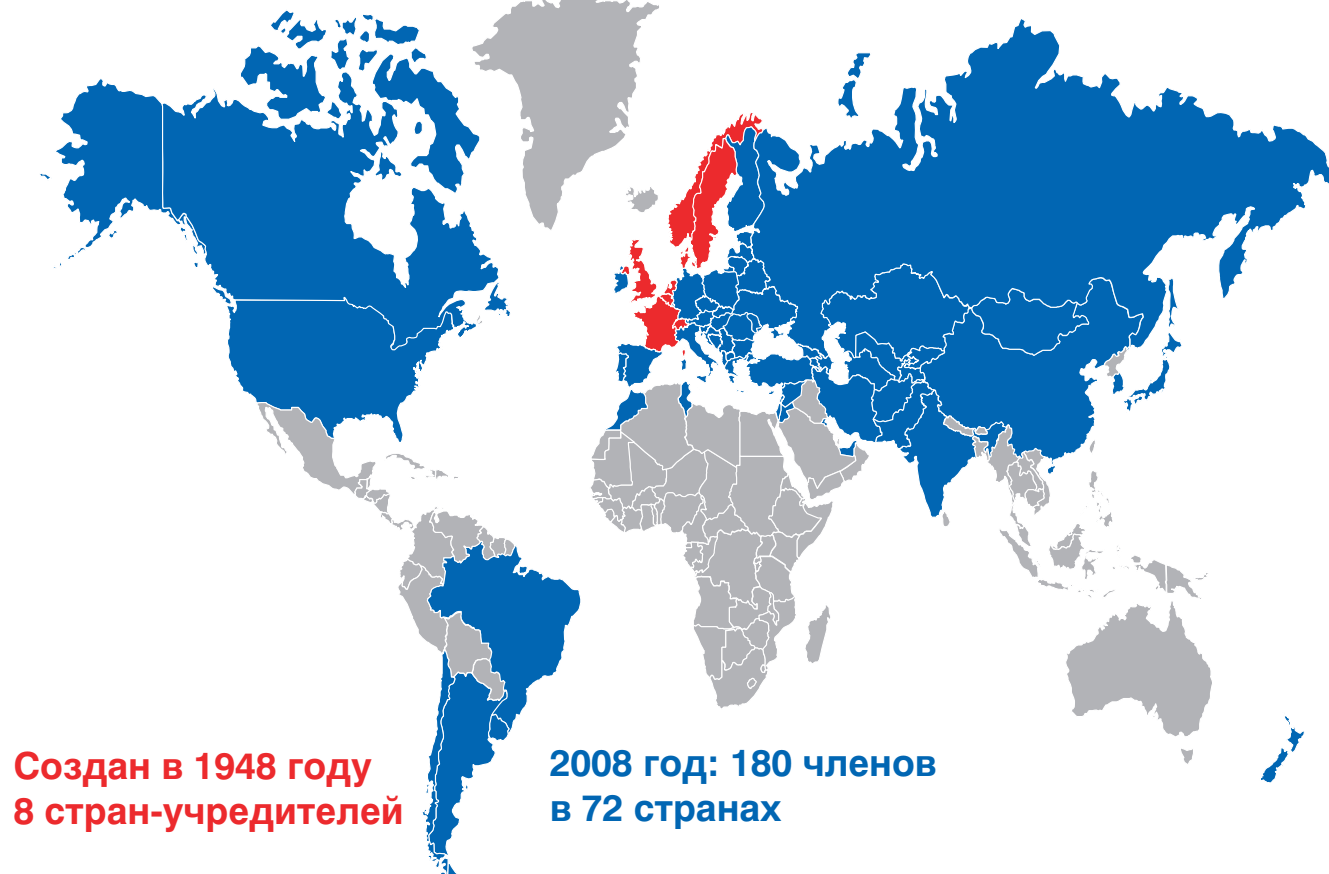
Миссия IRU

Миссия IRU заключается в содействии развитию автомобильного транспорта во всем мире и использовании программ профессиональной подготовки для повышения компетентности в своем секторе и улучшения качества предоставляемых услуг. IRU отстаивает свободу потребителей в выборе вида транспорта и одинаковый режим нормативного регулирования для всех видов транспорта. Деятельность IRU и его членов направлена на обеспечение гармоничного развития автотранспортной отрасли и повышение ее репутации. IRU представляет интересы отрасли автомобильного транспорта в государственных органах, частных организациях и средствах массовой информации. Он содействует развитию сотрудничества и усилению взаимодополняемости с другими видами транспорта.

Приоритетные задачи IRU

Устав IRU обязывает его работать в направлении достижения двух целей – **устойчивого развития** автотранспортной отрасли и **облегчения** перевозок автомобильным транспортом. Решение этих двух приоритетных задач лежит в основе всей программы работы IRU.

IRU на карте мира



Членство в IRU

IRU начинал свою деятельность в качестве группы национальных ассоциаций из восьми западноевропейских стран: Бельгии, Дании, Нидерландов, Великобритании, Франции, Швейцарии и Швеции.

Сегодня в состав IRU входят 180 членов, представляющих 72 страны на всех пяти континентах.

Действительными членами IRU являются наиболее представительные национальные автотранспортные ассоциации. Ассоциированные члены IRU представляют отрасли, имеющие тесные связи с автомобильным транспортом, в том числе производителей транспортных средств, топлива, шин и информационных систем.

Члены IRU используют свои экспертные знания, опыт и политический вес для поддержки сети во всем мире. Демократическая структура IRU позволяет ему осуществлять свою деятельность во всех уголках нашей планеты на национальном и даже на местном уровне благодаря преданности своему делу и поддержке своих членов. Сплоченность членов IRU придает отрасли авторитет, надежность и силу в отношениях с государственными и межгосударственными органами, а также с другими отраслями промышленности и гражданским обществом.



Структура IRU

Структура IRU

IRU — демократическая организация, основу которой составляют ее члены. Она имеет следующую структуру:

Органы, предусмотренные Уставом:

- Генеральная ассамблея IRU
- Транспортные советы IRU по пассажирским и грузовым перевозкам
- Президиум IRU,

которому помогают в определении транспортной политики IRU:

- целевые группы, комиссии и рабочие группы IRU
- комитеты IRU по связи с СНГ и ЕС.

Генеральный секретариат IRU является органом, ответственным за административное руководство организацией. Штаб-квартира IRU находится в Женеве, а постоянные представительства IRU, входящие в состав Генерального секретариата, находятся в Брюсселе, Москве и Стамбуле.



Генеральная ассамблея IRU

Генеральная ассамблея IRU

Членами Генеральной ассамблеи являются все действительные и ассоциированные члены IRU. Генеральная ассамблея наделена высшими полномочиями и проводит свои сессии дважды в год.

В соответствии с Уставом раз в два года Транспортные советы по пассажирским и грузовым перевозкам, которые входят в состав Генеральной ассамблеи, проводят на совместной основе выборы своего Президента и вице-президентов, Президента IRU и членов Президиума и назначают независимую аудиторскую группу и членов Ревизионной комиссии.

Основные функции Генеральной ассамблеи – определение целей IRU в области автомобильного транспорта, а также обсуждение, принятие и доведение до сведения позиции IRU по всем вопросам, связанным с транспортной политикой.

В задачи Генеральной ассамблеи также входит утверждение годового доклада о работе организации.





Президиум Транспортного совета по грузовым перевозкам:
 Слева направо: Роджер Кинг, вице-президент СТМ (RHA, Великобритания), **Пере Падроса, Президент СТМ** (ASTIC, Испания) и Кахрамон Сыдикназаров, вице-президент СТМ (AIRCUS, Узбекистан)



Президиум Транспортного совета по пассажирским перевозкам:
 Слева направо: Лариса Вашеткина, вице-президент СТР (БАМАП, Беларусь), **Грэм Смит, Президент СТР** (СРТ, Великобритания) и Ив Маннартс, вице-президент СТР



Транспортные советы IRU

Транспортный совет по грузовым перевозкам

В Транспортный совет по грузовым перевозкам (СТМ) входят все действительные члены IRU, представляющие компании, которые производят перевозки грузов автомобильным транспортом по найму, за вознаграждение или за собственный счет. СТМ, который входит в состав Генеральной ассамблеи, собирается не реже двух раз в год.

В соответствии с Уставом раз в два года СТМ проводит выборы Президента Совета и вице-президентов, а также выдвигает кандидатуры для избрания в Президиум. Основной функцией СТМ является определение целей транспортной политики IRU, обсуждение, принятие и доведение до сведения позиции IRU по всем вопросам, связанным с перевозкой грузов автомобильным транспортом.

Транспортный совет по пассажирским перевозкам

В Транспортный совет по пассажирским перевозкам (СТР) входят все действительные члены IRU, представляющие специализированные компании по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, в том числе таксомоторные парки и компании по прокату машин с водителем. СТР, который входит в состав Генеральной ассамблеи, собирается не реже двух раз в год.

В соответствии с Уставом раз в два года СТР проводит выборы Президента Совета и вице-президентов, а также выдвигает кандидатуры для избрания в Президиум. Основной функцией СТР является определение целей транспортной политики IRU, обсуждение, принятие и доведение до сведения позиции IRU по всем вопросам, связанным с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом.

Президиум IRU

Президиум

Президиум IRU является исполнительным органом Генеральной ассамблеи IRU, который отвечает за руководство работой IRU в соответствии с Уставом и регламентом IRU. Он приводит в исполнение все решения, принятые Генеральной ассамблеей.

Президиум устанавливает все нормы и правила, а также руководящие принципы IRU, необходимые для безопасной и эффективной работы всех служб и грамотного управления работой IRU.

Президиум собирается по мере необходимости.

Президент IRU является одновременно Президентом Генеральной ассамблеи и Президиума IRU.



Президиум

Слева направо (стоят): Георги Петров (AEBTRI, Болгария), Антониу Музинью (ANTRAM, Португалия), Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Дик ван Брук Хюмфрей (EVO, Нидерланды), Владимир Флоря (АИТА, Молдова), Ярослав Ханак («CESMAD Bohemia», Чешская Республика), Тойво Кулдкепп (ERAA, Эстония), Флоринел Андрей (ARTRI, Румыния).

Слева направо (сидят): Юрий Сухин (АСМАП, Российская Федерация), Грэм Смит, вице-президент IRU (CPT, Великобритания), **Януш Лацны, Президент IRU (ZMPD, Польша)**, Пере Падроса, вице-президент IRU (ASTIC, Испания), Иззет Салах (UND, Турция).



Президент IRU/вице-президенты.
Сверху вниз: Президент IRU Януш Лацны (ZMPD, Польша) и два вице-президента IRU: Пере Падроса (ASTIC, Испания) и Грэм Смит (CPT, Великобритания).

Комитеты IRU по связям

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

CLTM проводит сессии не реже двух раз в год с участием представителей ассоциаций-членов IRU из 27 стран-членов ЕС для рассмотрения в рамках стратегической концепции IRU таких вопросов регионального уровня, как: новые предложения по регламентированию доступа к профессии перевозчика и рынку автомобильных перевозок, пересмотр правил ЕС в социальной сфере и цифровые тахографы, которые, несмотря на многочисленные меры со стороны IRU, продолжают разрабатываться и внедряться хаотично, исключение положения о внешних издержек в директиве по «Евровиньетке», план действий Комиссии ЕС в области логистики и введение в практику принципа согласованности системы взимания дорожных сборов на территории ЕС.

*Президиум Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта, CLTM. Слева направо: **Бертил Дахлин, президент CLTM**, (SA, Швеция) и **Пере Падроса, вице-президент CLTM и вице-президент IRU (ASTIC, Испания)***



*Президиум Комитета по связи с СНГ, КС СНГ. Слева направо: **Владимир Флоря, президент КС СНГ** (АИТА, Молдова), **Махсат А. Сактаганов, вице-президент КС СНГ** (КАЗАТО, Казахстан) и **Николай Боровой, вице-президент КС СНГ** (БАМАП, Беларусь).*



Комитет IRU по связи с СНГ (КС СНГ)

В состав Комитета IRU по связи с СНГ входят представители ассоциаций-членов международных автомобильных перевозчиков стран-членов СНГ. Он проводит свои совещания дважды в год.

На встречах КС СНГ в Тбилиси (Грузия) и Кишиневе (Молдова) обсуждались такие важные для автомобильных перевозчиков СНГ вопросы, как развитие законодательства в области автомобильного транспорта на национальном и международном уровнях, развитие отношений с региональными экономическими объединениями (ЕврАзЭС, ЧЭС и КТС СНГ), профессиональная подготовка специалистов в области автомобильных перевозок в международном сообщении и оформление виз для водителей, осуществляющих международные перевозки. Особое внимание было уделено развитию проекта IRU по возрождению Шелкового пути.

КС СНГ вместе с КТС СНГ обратились к Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии ООН с просьбой внести поправки в Соглашение ЕСТР и применять правила ЕС 561/2006 к перевозчикам из стран, не входящих в состав ЕС.

Комиссии/Рабочие группы IRU

Международные комиссии, рабочие группы и целевые группы IRU объединяют в своем составе представителей членов IRU, обладающих специальными знаниями, которые необходимы для разработки проекта стратегического курса отрасли, а также в качестве консультантов, источников информации и исследователей.

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 (CPT, Великобритания)

по правовым вопросам (CAJ)

Изабель Бон-Гарсен (Франция)

по безопасности дорожного движения (CSR)

Гюля Кефалви (MKFE, Венгрия)

по услугам для перевозчиков (CSE)

Жозе Рибейру да Круз (ANTRAM, Португалия)

по социальным вопросам (CAS)

Жорж Косс (FNTR, Франция)

по техническим вопросам (CIT)

Михаил Низов (АСМАП, Россия)



Слева направо: Вице-президент рабочей группы по таксомоторным перевозкам Нина Низовска (STL, Финляндия), Президент рабочей группы по таксомоторным перевозкам Хьюберт Андела (KNV-Taxi, Нидерланды) и вице-президент рабочей группы по таксомоторным перевозкам Томас Гретц (BZP, Германия).

Международные рабочие группы IRU и их президенты

по комбинированным перевозкам (GETC)

Антуанета Иванова (AEBTRI, Болгария)

по перевозкам опасных грузов (GEMD)

Пол Вотерс (FEBETRA, Бельгия)

по таксомоторным перевозкам и прокату автомобилей с водителем (ТА)

Хьюберт Андела (KNV, Нидерланды)



Генеральный секретариат IRU

Генеральный секретариат IRU, возглавляемый Генеральным секретарем, проводит политику, предложенную Президиумом и одобренную Советами по перевозкам и, при необходимости, Генеральной ассамблеей. Генеральный секретариат находится в штаб-квартире в Женеве и имеет постоянные представительства при Европейском союзе (ЕС) в Брюсселе, при Содружестве Независимых Государств (СНГ) в Москве и в регионе Ближнего Востока в Стамбуле. В Генеральном секретариате работают представители около 30 национальностей со всех пяти континентов. Генеральный секретариат IRU совместно со своими членами также обеспечивает продвижение и осуществление наиболее эффективных многосторонних соглашений, содействующих развитию торговли и транспорта, например, соответствующих договоров ООН. В этих условиях IRU, в соответствии с возложенным на него мандатом ООН, проводит работу по осуществлению на практике таможенной транзитной системы МДП.

Секретариат IRU, в порядке воплощения в жизнь идеи возрождения древнего Шелкового пути вместе с правительством Китая, тесно сотрудничает по линии своих постоянных представительств с правительствами и соответствующими государственными органами с целью связать единой сетью автомобильных дорог, позволяющих производить перевозки «от двери до двери», расположенные вдоль Шелкового пути коммерческие предприятия и превратить Евро-Азиатскую инициативу IRU в новый успешный проект.

Штаб-квартира IRU в Женеве

Штаб-квартира Генерального секретариата IRU находится в Женеве. Данное местоположение облегчает взаимодействие с многочисленными органами ООН, оказывающими влияние на международные перевозки автомобильным транспортом, в особенности, с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Международной организацией труда (МОТ) и Всемирной торговой организацией (ВТО).

Женева

Генеральный секретариат IRU в Женеве включает следующие основные должности:

Генеральный секретарь

МАРТИН МАРМИ

Заместитель Генерального секретаря

УМБЕРТО ДЕ ПРЕТТО

Руководитель отдела грузовых перевозок, содействия и мероприятий

ПЕТЕР КРАУС

Руководитель отдела пассажирских перевозок

ОЛЕГ КАМБЕРСКИЙ

Руководитель отдела связи

ЖЮЛЬЕТ ЭБЕЛЕ

Руководитель отдела финансов и управления

ЭРИК БЕНУА

Руководитель отдела информационных технологий

ПАРЕШ ЧАНДРА

Руководитель юридического отдела

КРИСТИАН ПЬЯЖЕ

Руководитель отдела устойчивого развития

ЙЕНС ХЮГЕЛЬ

Руководитель технического отдела

ЖАК МАРМИ

Руководитель отдела системы МДП

ЖАН АКРИ

Руководитель отдела подготовки IRU

ПАТРИК ФИЛИП



Постоянное представительство IRU при ЕС в Брюсселе

Принимая во внимание масштабы и сложность проблем, связанных с автомобильными перевозками, которые приходится решать ЕС, в 1973 году IRU открыл в Брюсселе Постоянное представительство, которое с тех пор стало важным участником процесса создания законодательной базы ЕС в области автомобильного транспорта.

Состав Постоянного представительства IRU при ЕС в Брюсселе:

Глава Представительства
Микаэл Нилсен

Руководитель отдела CLTM
Марк Бийе

Руководитель отдела пассажирских перевозок
Олег Камберский

Руководитель отдела по социальным и финансовым вопросам ЕС
Демьян Викар

Руководитель отдела по административным и организационным вопросам
Мюрьель Вандерост

Сотрудник по связи с Европейским парламентом
Рафаэль Хименес-Айбар

Брюссель

Четыре основные цели Постоянного представительства IRU при ЕС

- отстаивание интересов автотранспортной отрасли в ЕС;
- обеспечение соответствия законодательной базы ЕС принципам эффективности автомобильных перевозок и справедливой конкуренции;
- отражение интересов и проблем автотранспортной отрасли в политических инициативах ЕС;
- обеспечение дальнейшего развития Евро-Азиатской инициативы IRU в связи с возрождением Шелкового пути в сотрудничестве с правительством Китая и на совместной основе с правительствами, межправительственными органами и членами IRU из данного региона.

Основные организации ЕС

Руководствуясь директивными указаниями IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта и Совета по пассажирским перевозкам, а также тесно взаимодействуя с членами IRU из стран-членов ЕС, Постоянное представительство при ЕС сотрудничает с Европейской комиссией и, прежде всего, с ее Генеральными директоратами по вопросам транспорта и энергетики (ГД ТРЕН), Европейским парламентом, в частности с Транспортным комитетом (ТРАН), и Советом по транспорту министров транспорта стран-членов ЕС, его секретариатом и постоянными представителями стран-членов ЕС.



Постоянное представительство IRU в регионе СНГ

Постоянное представительство IRU в регионе СНГ было открыто в Москве в 1998 году в целях содействия развитию автомобильных перевозок в странах СНГ, ускорения интеграции автотранспортных систем и согласования автотранспортного законодательства стран СНГ и государств-членов ЕС.

Основные цели Постоянного представительства IRU в регионе СНГ

- объединение транспортных систем стран СНГ и ЕС в рамках политики IRU;
- согласование автотранспортного законодательства в странах-членах СНГ посредством осуществления наиболее эффективных многосторонних соглашений в области облегчения перевозок, например соответствующих договоров ООН;
- обеспечение дальнейшего развития Евро-Азиатской инициативы IRU в связи с возрождением Шелкового пути в сотрудничестве с правительством Китая и на совместной основе с правительствами, межправительственными органами и членами IRU из данного региона;
- создание единого транспортного пространства на территории стран СНГ;
- обеспечение автотранспортных операторов стран СНГ русскоязычными информационными ресурсами.

Москва

Постоянное представительство тесно сотрудничает с Координационным транспортным совещанием и Советом по автомобильному транспорту СНГ, Исполнительным комитетом СНГ, Евро-Азиатской межпарламентской Ассамблеей (ЕврАзЭС). Совместно с ассоциациями-членами IRU Постоянное представительство также работает с отдельными правительствами и организациями стран СНГ.

Состав Постоянного представительства IRU в регионе СНГ:

Глава Представительства
Игорь Рунов

Главный эксперт по вопросам политики
Дмитрий Ларионов

Главный эксперт по таможенным вопросам
Аркадий Шмелев

Специалист по внешним связям
Елена Анфимова



Постоянное представительство IRU в регионе Ближнего Востока

Миссией Постоянного представительства IRU в регионе Ближнего Востока, расположенного в Стамбуле, является сотрудничество с региональными и международными организациями, ассоциациями-членами IRU и национальными органами, а также развитие и облегчение перевозок автомобильным транспортом на перепутьях континентов и в регионах, простирающихся от европейской территории Турции и Египта в Африке через весь Ближний и Средний Восток до стран Юго-Восточной Азии, переживающих стремительный экономический подъем. Такой глобальный охват нескольких регионов дает Постоянному представительству IRU в регионе Ближнего Востока возможность работать сообща с региональными и международными организациями, которые базируются или отстаивают свои интересы в различных перспективных регионах этой части света.

Глава Представительства

Хайдар Озкан

Ответственный за проекты

Лобна Ал-Лами

Основные цели Постоянного представительства IRU в регионе Ближнего Востока

- пропаганда политики IRU и Академии IRU среди членов IRU и транспортных ассоциаций стран этого региона;
- содействие развитию политики и инфраструктуры автомобильного транспорта в целях облегчения торговли, туризма и перевозок между странами-членами ЕЭК, ЭСКЗА и ЭСКАТО посредством осуществления наиболее эффективных многосторонних соглашений в области облегчения перевозок, например, соответствующих договоров ООН;
- обеспечение дальнейшего развития Евро-Азиатской инициативы IRU в связи с возрождением Шелкового пути во взаимодействии с правительствами, межправительственными органами и членами IRU из данного региона и в сотрудничестве с правительствами Ближнего Востока, Азии и Китая.

Стамбул



Организации-партнеры IRU

IRU поддерживает тесные рабочие отношения со многими межправительственными организациями, такими как:

- различные органы ООН, например ЮНКТАД, ЕЭК, ЭСКЗА, ЭСКАТО, ЮНЕП, ВТО, МОТ, ММО и ВОЗ;
- Всемирная торговая организация (ВТО);
- Всемирный банк;
- Всемирная таможенная организация (ВТО);
- Международный транспортный форум (МТФ);
- Европейская комиссия;
- Европейский парламент;
- Европейский совет;
- Арабский союз наземного транспорта (АУЛТ)
- Организация «Черноморское экономическое сотрудничество» (ЧЭС);
- Координационное транспортное совещание Содружества Независимых Государств (КТС СНГ);
- Единое экономическое пространство (ЕЭП);
- Организация экономического сотрудничества (ОЭС)
- Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС);
- Организация «За демократию и экономическое развитие Грузии – Украины – Азербайджана – Молдовы» (ГУАМ)

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

Штаб-квартира Генерального секретариата IRU в Женеве расположена всего в пяти минутах ходьбы от главного здания ООН – Дворца Наций, в котором расположена Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). В ведении этого органа ООН находится приблизительно 55 международных конвенций и 116 правил, регламентирующих и облегчающих автомобильные перевозки и торговлю.

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт: ключевой компонент мировой экономики

Автомобильный транспорт, обеспечивающий доставку грузов «от двери до двери» или выступающий в качестве партнера других видов транспорта, является незаменимым средством развития экономики на местном и международном уровне. Он объединяет людей и обеспечивает более эффективное распределение материальных благ, способствуя тем самым социальному и экономическому развитию. В условиях глобализации грузовые перевозки в автомобильном сообщении более не являются просто видом перевозки – они все чаще и чаще выполняют функцию истинного средства производства. Со своей стороны, пассажирский транспорт общего пользования является основным компонентом обеспечения устойчивой мобильности населения.

Международный союз автомобильного транспорта ежеквартально публикует показатели работы автотранспорта, которые рассчитываются на основе информации о ВВП, объеме грузов, перевезенных автомобильным транспортом, и регистрации новых коммерческих транспортных средств в отдельных странах ОЭСР.

Снижение показателей работы автотранспорта в 2007 году

В 2007 году, согласно показателям IRU, произошло незначительное снижение экономического роста и увеличение ВВП на 2%.

В то же время объем перевозок автомобильным транспортом увеличился всего лишь на 1,5%.

Количество регистраций новых транспортных средств сохранялось на уровне приблизительно 89 тыс. единиц за квартал. Лишь к концу года число регистраций новых транспортных средств снова увеличилось, что привело к повышению этого показателя за год на 1%.

Если 2006 год показал взаимозависимость показателей ВВП и объема перевозок автомобильным транспортом, которые выросли соответственно на 2,1% и 2%, то 2007 год – тот факт, что отрасль автомобильного транспорта принимает меры с целью скорее повысить качество перевозок, нежели увеличить их объем, что должно привести к повышению их эффективности в плане экономики, охраны окружающей среды и безопасности.

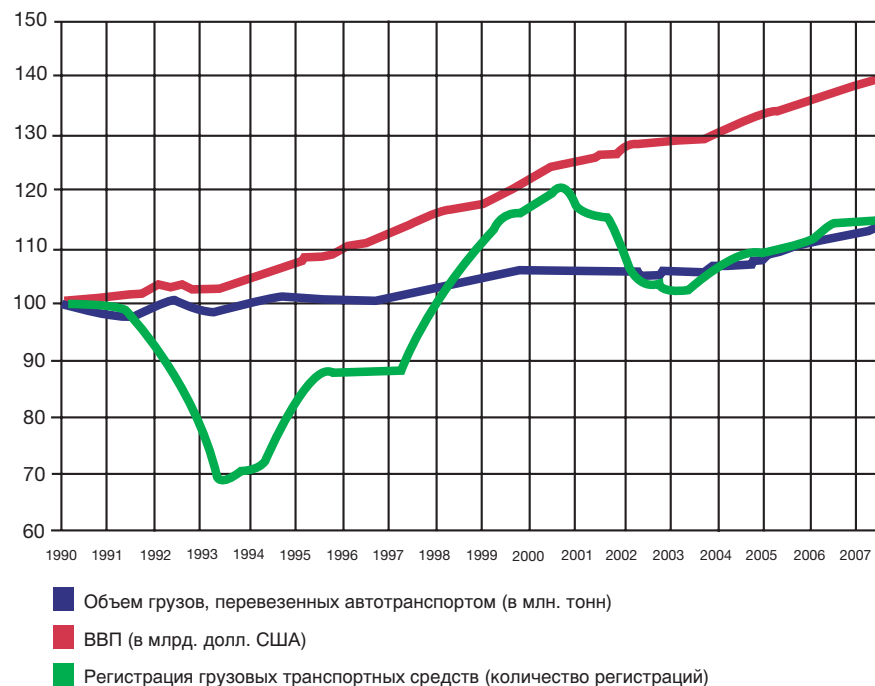
Во что обходится чашечка кофе в кафетерии?

Сотрудничество 29 компаний из 18 стран!

Поскольку автомобильный транспорт выполняет жизненно важную функцию средства производства в условиях нынешней глобализации экономики, любая санкция против автомобильного транспорта будет вынуждать компании переводить свое производство в другие места, что приведет к еще большему увеличению транспортной работы!



Показатели IRU – ОЭСР (Западная Европа)





Устойчивое развитие



Приоритетные задачи IRU: Устойчивое развитие

Устойчивое развитие является долгосрочной политической целью, которая заключается в обеспечении нужного баланса между экономическими, социальными и природоохранными приоритетами, как это определено в Повестке дня на XXI век, принятой 182 странами на первой Встрече на высшем уровне «Планета Земля» в Рио-де-Жанейро в 1992 году. IRU вносит свой вклад в достижение этой цели путем повышения производительности отрасли, обеспечения безопасности дорожного движения, экономии топлива и снижения уровня выбросов загрязняющих веществ в источнике и других видов воздействия на окружающую среду.

Мировая экономика не может функционировать без автомобильного транспорта, поэтому задача как раз и состоит в том, чтобы обеспечить его устойчивое развитие, что является одним из приоритетов 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 «и», как наиболее экономически эффективный путь обеспечения устойчивого развития на основе Инноваций, Использования стимулов и Инфраструктуры. Стратегия трех «и» была не только одобрена Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), но и рекомендована в качестве примера для подражания другим промышленным группам.

Безопасность дорожного движения

Вопрос безопасности дорожного движения всегда был и остается приоритетным для IRU и его членов. Он также является ключевым аспектом устойчивого развития. Вопросы безопасности дорожного движения рассматриваются IRU в рамках его Комиссии по безопасности дорожного движения, технические аспекты – в рамках Комиссии IRU по техническим вопросам.

В целях повышения безопасности дорожного движения и более широкого применения наиболее эффективных видов практики IRU работает в тесной связи с целым рядом партнеров, таких как Всемирный банк, ЕЭК ООН, органы ЕС и Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения.

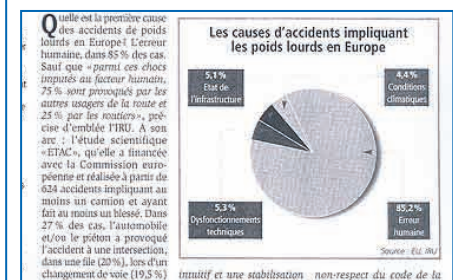
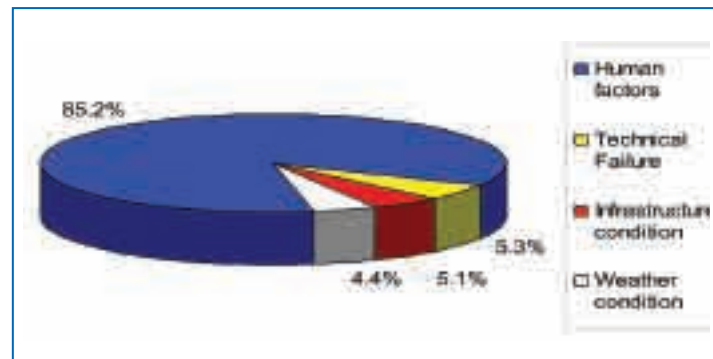


Инновации

Хотите повысить безопасность дорожного движения? Тогда обратите внимание на соответствующих участников дорожного движения!

Научное исследование под названием «Причинная обусловленность дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых транспортных средств (ЕТАС), проведенное совместно Европейской комиссией и IRU, позволило определить основные причины аварий с участием грузовых транспортных средств в Европе. Результаты исследования ЕТАС показывают, что причиной 85,2% аварий является ошибка водителя грузовика или другого участника дорожного движения. Однако в числе аварий, причиной которых стал человеческий фактор, только 25% вызваны водителями грузовиков, а остальные 75% – другими участниками дорожного движения. Другие факторы, например технические неполадки, состояние инфраструктуры и погодные условия по сравнению с вышеупомянутым человеческим фактором играют незначительную роль: на них приходится соответственно 5,3%, 5,1% и 4,4% основных причин аварий. Глубокий анализ человеческих ошибок показал, что основными причинами аварий с участием грузовых транспортных средств является несоблюдение скоростного режима, правил пересечения перекрестков и неправильное маневрирование при перестроении с одной полосы на другую. Несмотря на бытующее мнение, согласно которому основной причиной аварий с участием грузовых транспортных средств является усталость водителя, исследование ЕТАС фактически доказало, что усталость явилась основной причиной дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков лишь в 6% всех случаев.

Для того чтобы устранить основные причины и сократить число аварий с участием грузовых транспортных средств, необходимо, в соответствии с основной рекомендацией, сделанной по итогам проведенного исследования, повысить уровень подготовки других участников дорожного движения, что должно помочь новым водителям лучше понять маневры, осуществляемые водителями грузовиков, и вести себя на дороге соответствующим образом. Поскольку безопасность дорожного движения также является одной из серьезных проблем в других частях мира, в том числе в странах СНГ, IRU намерен налаживать аналогичные партнерские связи на научном уровне с соответствующими институтами в заинтересованных странах.





Историю Земли и происходящих на ней климатических изменений нам могут поведать камни От пальмовой рощи к ледяной пустыне

По мнению геологов, история Земли насчитывает, как минимум, четыре миллиарда лет. Формирование Альп в виде огромного высокогорного хребта началось в те времена, когда столкнулись европейский и африканский континенты и, вероятно, продолжалось на протяжении последних 30 миллионов лет в результате подъема земной коры. Некоторые из самых высоких вершин швейцарских Альп, например гора Маттерхорн, когда-то находились на африканском континенте. По этой причине Альпы являются частью сравнительно молодой горной системы.

Камни являются единственными свидетелями и хранителями истории Земли. Их состав и структура могут рассказать нам об условиях окружающей среды, которые преобладали во

время их формирования, а также о масштабах и темпах геологических или климатических изменений, которые происходили на протяжении всего этого времени.

Например, почти 20 тысяч лет назад область, где сегодня находится столица Швейцарии, была покрыта слоем льда толщиной в 400 метров, который был принесен ледниками с Роны и Арвы. Тем не менее, около 20 миллионов лет назад в этой области вокруг Берна царил средиземноморский и субтропический климат.

Анализ каменных пород показал, что за последние два миллиона лет или около этого климат неоднократно менялся с холодного на жаркий и наоборот. С каждым новым

продвижением ледники уносили с собой затвердевшие отложения каменных пород. Холмы, которые окружают Берн и состоят из фронтальной морены, принесенной Арвским ледником, являются свидетельством наступлений и отступлений ледников. Другие морены также несут на себе следы многочисленных циклов потепления и похолодания климата. Все это приводило к целой серии наступлений и отступлений ледников, которые оставили очевидные следы своего присутствия, сохранившиеся до наших дней в виде краевой морены, которую можно найти во всех альпийских ледниках.

Тем не менее, когда мы говорим об истории Земли, темпы геологических и климатических изменений мы измеряем по шкале, отличной от той, которая, как

правило, используется сегодня для этого в средствах массовой информации.

На самом деле, если бы мы могли сжать историю Земли до одного года, особенно тот период истории продолжительностью 25 миллионов лет, когда формировались Альпы, и в частности промежуток в 20 тысяч лет, когда образовалась область, где сегодня находится Берн, то тогда по нашей новой шкале швейцарские Альпы сформировались бы 28 декабря в 17:15, а область Берна – 31 декабря за 2 минуты 30 секунд до полуночи!

Изменение климата и CO₂

Затронув тему изменения климата, следует упомянуть и о бытующем сегодня мнении, которое основывается не только на рациональном мышлении, но и на шокирующих методах, используемых в фильмах, призванных вызвать эмоции, а то и страх, и которое заключается в том, что глобальное потепление связано исключительно с выбросами человеком в атмосферу CO₂.

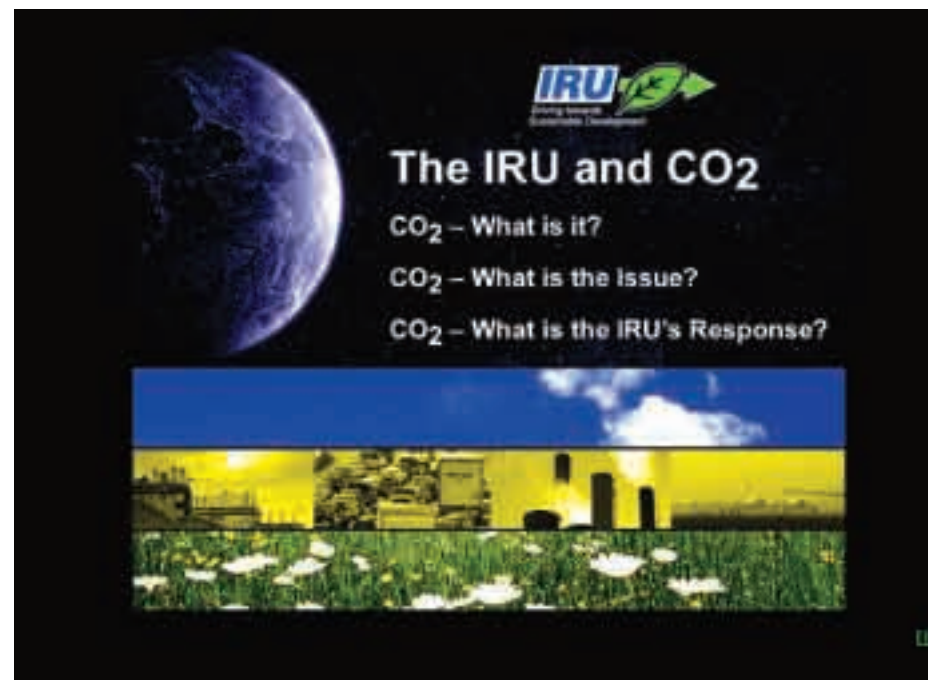
Однако за тысячи и тысячи лет запечатленная в камнях история Земли доказывает, что наша планета уже прошла через несколько циклов потепления-похолодания, периодически превращаясь из пальмовой рощи в ледяную пустыню. Поэтому будем объективны и реалистичны в этом вопросе: история Земли, отраженная в скальных породах со всей очевидностью свидетельствует о том, что предполагаемая причинно-следственная связь между выбросами CO₂ и потеплением климата обоснована недостаточно.

С учетом того, что права на выбросы CO₂, установленные Киотским протоколом, основаны на необъективных фактах, а налогообложение ископаемых видов топлива, особенно дизельного, очень высокое во всем мире, этот протокол закрепляет еще одно право на загрязнение атмосферы, допуская в каждой стране, потребляющей ископаемое топливо, не только выбросы ненужного количества CO₂, но и нечестный бизнес с весьма льготным режимом налогообложения, особенно в крупнейших потребителях ископаемых видов топлива. Поэтому неудивительно, что Монреальский протокол по веществам, разрушающим

озоновый слой, который строится не на неэффективной политике налогообложения, а на серьезных научных фактах, позволивших ликвидировать эти вещества, уже внес гораздо больший вклад в сокращение производства и использования озоноразрушающих веществ, чем это предполагалось Киотским протоколом к 2112 году.

На самом деле, если цель налогообложения CO₂ – эффективное сокращение выбросов путем снижения потребления энергии, получаемой из ископаемого топлива, то нам следует принять во внимание тот факт, что нефтяной рынок – это мировой рынок, а выбросы CO₂ – это мировая проблема. По этой причине для достижения целей Киотского протокола необходимо принять следующие две меры: с одной стороны, налоги на CO₂ следует взимать не в странах-потребителях, а исключительно в самом источнике – в нефтедобывающих странах, а с другой стороны, с учетом того, что крупные промышленные и коммерческие группы вложили свои средства в экономику Китая, Индии и многих других стран с целью производства в этих странах большей части потребительских товаров для стран всего остального мира, также необходимо, чтобы эти промышленные страны сегодня начинали переходить к использованию более энергосберегающих технологий на недавно построенных там заводах, с тем чтобы энергия, особенно энергия, получаемая из ископаемого топлива, использовалась наиболее эффективно и экономически выгодно, что позволит сократить его глобальное потребление а, следовательно, и выбросы CO₂.

Кроме того, чтобы избежать дискриминации и включить эти права на выбросы в справедливую и динамичную торговую систему, поступления от



Специальный сайт по CO₂: www.iru.org/index/en_policy_co2_home

налогов на CO₂ следует перечислять в бюджет и использовать для выплаты компенсации нефтедобывающим странам в связи с сокращением экспорта нефти, что вызовет снижение уровня потребления ископаемых видов топлива. Также следует признать, что налогообложение выбросов CO₂ в условиях, когда налоги на топливо уже и так очень высоки, что наблюдается, в частности, в странах, потребляющих нефть, приводит фактически обратному эффекту, превращая взимание налогов на выбросы CO₂ в простое право загрязнять атмосферу, а не в средство сокращения использования ископаемых видов топлива.

Действия IRU

IRU выступил на Давосской конференции по изменению климата

и туризму, организованной Всемирной туристской организацией. Он подчеркнул, что мировая экономика не может функционировать без автотранспорта и что такси и междугородные автобусы стали жизненно важным звеном в международной цепи, обеспечивающей необходимую мобильность туристов, и основным средством смягчения воздействия транспорта на окружающую среду в области туризма.

Во время одного из слушаний по выбросам CO₂ в Европейском парламенте IRU призвал придерживаться устойчивой энергетической политики, основанной на диверсификации энергопотребления там, где существуют экономически жизнеспособные альтернативы.



Автомобильный транспорт и нефть

Для автотранспортной отрасли нефть является не просто еще одним источником энергии, а наоборот – основным топливом, имеющим стратегическую важность. Нефть даже называют «черным золотом», поскольку в области автомобильного транспорта, где возможности использования других ископаемых видов топлива весьма ограничены, никаких других жизнеспособных альтернатив нефти в краткосрочном или долгосрочном плане не существует. Именно по этой причине правительствам всех стран необходимо принять эффективную политику в области энергетики, с тем чтобы наши дети могли продолжать пользоваться преимуществами этой энергии, которая необходима для эффективного поддержания мобильности пассажиров и грузов, обеспечиваемой сегодня за счет автотранспорта.

Такая политика в области энергетики предполагает повышение эффективности использования всех существующих источников энергии и должна основываться на диверсификации используемых видов энергии, особенно в стационарном оборудовании, для которого уже существуют выгодные альтернативные источники энергии.

В целях поощрения использования новых видов энергии политика диверсификации топливного рынка должна строиться на системе стимулов, а также на эффективных финансовых мерах, которые позволят сократить использование ископаемых видов топлива в стационарном оборудовании, на которое приходится более 70% общего потребления нефти и для которого сегодня уже существуют эффективные альтернативные источники энергии. Не следует забывать, что в большинстве стран преобладающая часть данного стационарного оборудования с использованием ископаемых видов топлива принадлежит государству. Таким образом, если правительства стран действительно намерены снизить выброс углекислого газа (CO₂), у них есть возможность действовать незамедлительно, так как 3/4 потребления ископаемых видов топлива полностью находятся под их контролем.

Не следует также забывать, что в настоящем контексте глобализации экономики автотранспорт является единственным средством оказания востребованных высококачественных транспортных услуг «от двери до двери.» Это – не просто вид транспорта, это – жизненно важный инструмент, поддерживающий конкурентоспособность и устойчивое развитие экономики, объединяющий людей и позволяющий более эффективно распределять материальные блага во всех странах. Поэтому непрерывное обеспечение дизельного автотранспорта наряду с умеренным налогообложением является необходимым условием достижения каждой страной целей Повестки дня на XXI век и целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия ООН.

 **Did you know...?**
Facts on Road Transport and Oil

Публикация IRU “Знаете ли вы...?”
Факты об автотранспорте и нефти;
доступна в книжном магазине IRU по
адресу: www.iru.org

Необходимость диверсификации
топливно-энергетического рынка



Модульная концепция

Модульная концепция, которая заключается в присоединении дополнительных прицепов в целях достижения большего объема грузового пространства в расчете на одно автотранспортное средство, привела к активной полемике, явилась причиной проведения масштабных исследований в различных странах-членах ЕС и вызвала большую заинтересованность деловых кругов.

В июне 2007 года IRU организовал, в дополнение к презентации восемнадцати различных видов модульной концепции, семинар по вопросу о целесообразности использования модульной концепции, в котором приняли участие операторы грузового транспорта, ученые, органы регулирования и национальные транспортные ассоциации в целях оценки потенциальных преимуществ и возможных проблем, связанных с широким применением автопоездов.

Проводимые в настоящее время исследования показывают, что модульная концепция позволяет улучшить транспорт, не увеличивая количества транспортных средств. Фактически, эта концепция обладает целым рядом преимуществ, например большей эффективностью, возможностью перевозки одного и того же груза меньшим числом тягачей, более рациональным использованием все более и более ограниченного контингента профессиональных водителей, большей провозной способностью, лучшей совместимостью с другими грузовыми видами транспорта, меньшими выбросами CO₂ и меньшим износом дорог, обусловленным наличием большего количества осей и меньшей удельной нагрузкой на них. Именно по этой причине государствам предлагается провести собственные испытания с целью установить, с одной стороны, какие модульные концепции автопоездов наиболее подходящие, и, с другой стороны, какие изменения необходимо в них внести, чтобы облегчить их эксплуатацию.

С учетом того факта, что модульная концепция обеспечивает целый ряд преимуществ, ее развитие и использование следует поощрять. Поэтому в целях обеспечения согласования различных методов и конфигураций транспортных средств, которые в настоящее время используются или находятся на стадии испытаний, IRU призывает правительства и директивные органы максимально эффективно использовать выводы текущих исследований и результаты испытаний с целью предложить оптимальный вариант согласования модульной концепции, который позволил бы производить обмен модульными элементами автопоездов в любой стране и их адаптацию в порядке облегчения их использования.





Академия IRU

IRU обеспечивает, с помощью сети своих аккредитованных при Академии учебных центров (АУЦ), высокий уровень профессиональной подготовки работников автотранспорта и выдает своим выпускникам общепризнанные во всем мире сертификаты и дипломы Академии IRU, свидетельствующие об их профессиональной компетенции.

Академия IRU – повышение качества и профессионализма за счет профессиональной подготовки

Академия IRU – уникальное учебное заведение, задачей которого является согласование стандартов обучения, внедрение международного передового опыта и подтверждение в качестве независимой стороны полного соответствия этих стандартов обучения нормативным положениям ЕС и другим международным правовым документам, а также потребностям автотранспортной отрасли в целом.

С момента введения сертификата профессиональной компетенции (СПК) в рамках учебной программы по подготовке руководителей в области автомобильного транспорта, было выдано более девяти тысяч дипломов. Международная сеть аккредитованных при Академии IRU учебных центров (АУЦ) насчитывает в общей сложности 35 таких центров, имеющих право выдавать СПК, в 30 странах мира. В 2007 году десять центров получили аккредитацию Академии IRU, три из которых – повторно.

После успешного осуществления экспериментальной программы по опасным грузам (ДОПОГ) через АЕВТРИ – болгарского члена АУЦ, в рамках которой было выдано более двух тысяч сертификатов ДОПОГ Академии IRU, эта программа была полностью введена в действие. Академия IRU также довела до конца программу по тахографам. Полным ходом идет и разработка программы подготовки водителей Академии IRU, предусматривающей выдачу СПК по окончании обучения, которая должна быть введена в действие в 2008 году.

Все существующие сегодня и разрабатываемые на будущее программы используют приложение «Академия IRU в интерактивном режиме», которое позволяет предоставить каждому выпускнику личный веб-сайт, что способствует развитию их карьеры и открывает более широкие возможности в бизнесе. Эта система также обеспечивает все аккредитованные при Академии IRU учебные центры личными и безопасными веб-сайтами и, таким образом, помогает им проводить и поддерживать занятия аккредитованных при Академии IRU учебных центров в интерактивном режиме. Повышая профессиональное мастерство работников автомобильного транспорта, способных эффективно решать задачи завтрашнего дня, Академия IRU вносит свой вклад в повышение безопасности дорожного движения, качества предоставляемых услуг и укрепление репутации профессии автоперевозчика.

Консультативный комитет Академии IRU

В своих многочисленных инициативах Академия IRU пользуется полной поддержкой своего Консультативного комитета (ККА) во главе с его председателем Мартин-Софи Фуве (МТФ). В Консультативный комитет Академии IRU входят представители Всемирного банка, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Международного транспортного форума, Европейской комиссии, Европейской федерации работников транспорта (ЕФРТ) и Европейского фонда профессиональной подготовки (ЕФП). Академии IRU также оказывают поддержку Международная организация труда (МОТ) и Европейский парламент.

Академия IRU

Руководство Аккредитационным комитетом Академии IRU в 2007-2008 годах возложено на аккредитованный учебный центр АЕВТРИ

Президент Аккредитационного комитета Академии (AAC) IRU Томислав Иванчев, избранный на эту должность на период 2007-2008 годов и одновременно являющийся главой аккредитованного учебного центра АЕВТРИ в Болгарии, подчеркнул важность аккредитации Академии IRU и признаваемого на международном уровне высококачественного обучения, в особенности для новых стран-членов ЕС.

Он намерен поддерживать учебные программы Академии IRU и мероприятия, проводимые в рамках сети, такие как предстоящий 6-й международный семинар Академии IRU и связанные с ним мероприятия.

В состав AAC также входят следующие члены: Фарук Ясаревич (ECOS), Гирт Макенил (IWT-ITR), Калин Иоан Сабау (FATII-ARTRI), Мюриель Даен (FCBO) и Татьяна Минаева (АСМАП).

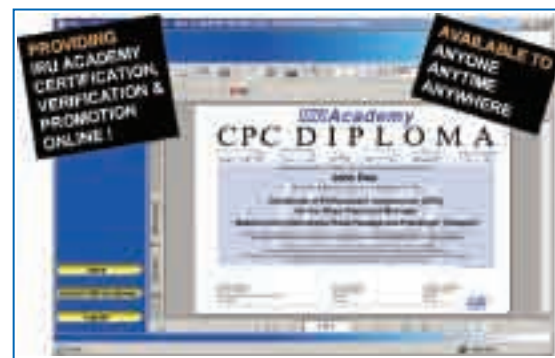
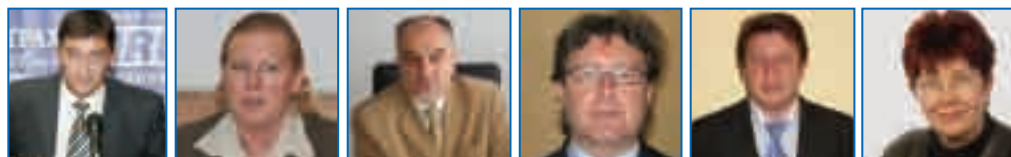
Программа Академии IRU по перевозке опасных грузов (ДОПОГ)

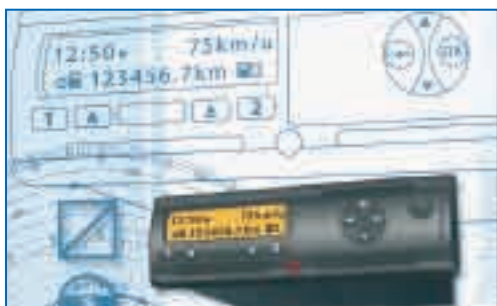
Академия IRU ввела в действие программу по подготовке водителей, перевозящих опасные грузы (ДОПОГ) в упаковках или навалом, за исключением взрывчатых веществ (класс 1) и радиоактивных материалов (класс 7), после ее успешного осуществления на экспериментальной основе через АЕВТРИ – своего болгарского члена АУЦ, выдавшего более двух тысяч сертификатов ДОПОГ. Выпускники получают доступ к своим личным и безопасным веб-сайтам, предоставленным им по линии программы «Академия IRU в интерактивном режиме», которая способствует повышению их квалификации.

Основным критерием контроля качества в этой программе является человеческий фактор в процессе обучения. Все процедуры и бланки для обращения в АУЦ напечатаны в простой в использовании информационной брошюре. Начиная с 2008 года Академия IRU будет предлагать информационные материалы для инструкторов по ДОПОГ на различных языках и в различных местах.

Семинар Академии IRU – АУЛТ

Арабский союз наземного транспорта (АУЛТ) и Академия IRU провели 30 октября 2007 года в Стамбуле совместный семинар в целях разработки программ профессиональной подготовки в регионе Ближнего Востока. Этот семинар является первым шагом на пути к заключению соглашения о сотрудничестве между этими двумя организациями, которое предусматривает учреждение в Аммане Королевским автомобильным клубом Иордании (РАКЖ) на партнерских началах с АУЛТ аккредитованного при Академии IRU учебного центра (АУЦ).





Академия IRU

МСПВ и Академия IRU объединяют свои силы

Накануне 50-й годовщины со дня создания Международного союза профессиональных водителей (МСПВ) Академия IRU и МСПВ организовали совместный семинар на тему «Повышение профессиональных навыков посредством надлежащей профессиональной подготовки» для выяснения возможностей оказания МСПВ и его членам помощи со стороны Академии IRU в вопросах, связанных с законодательством в области автотранспорта, и в решении завтрашних задач.

«Сегодня надлежащая профессиональная подготовка является необходимым предварительным условием обеспечения конкурентных преимуществ компаний, которые действуют на местном и международном рынках. Однако отсутствие в настоящее время согласованности и прозрачности учебных стандартов и процедур зачастую мешает транспортным компаниям в поиске эффективных решений в области профессиональной подготовки. Академия IRU решает эту проблему» - сказал руководитель Академии IRU Бруно Дингеманс.

Президент МСПВ Людвиг Бюхель, со своей стороны, сказал: «МСПВ удостоен большой чести, которую оказала ему Академия IRU, открывая юбилейные мероприятия по случаю 50-й годовщины со дня создания МСПВ. Это подчеркивает важность недавно налаженного плодотворного и устойчивого диалога с IRU, который принесет пользу всем субъектам деятельности в области автомобильного транспорта».

Программа по использованию тахографов

Академия IRU совместно с Бельгийским экспериментальным учебным центром (FCBO) завершила подготовку программы по обучению навыкам использования тахографов. При помощи интерактивных учебных средств, которыми пользуются учебные центры, получившие возможность принимать участие в этой программе, водители обучаются правильному использованию аналоговых и цифровых тахографов, а также новым правилам, регламентирующим время вождения и отдыха в пути. В рамках этой программы подготовлена простая в использовании и исчерпывающая брошюра для водителей, в которой объясняются функции и значения «иконок» цифровых тахографов.

Семинар АУЦ Академии IRU собрал всю глобальную сеть профессиональной подготовки!

Вторая встреча АУЦ Академии IRU прошла 26 сентября 2007 года в Амстердаме (Нидерланды), на которой более 40 участников, в том числе из таких далеких стран, как Индия и Аргентина, отметили ее важность для учебных центров. Этот ежегодный форум позволяет им обмениваться взглядами и налаживать дальнейшие связи под эгидой Академии IRU.

Проект по борьбе с ВИЧ/СПИДом

Академия IRU принимала активное участие в решении постоянно нарастающих проблем среди профессиональных водителей, которая обусловлена распространением ВИЧ/СПИДа. Совместными усилиями с Международной организацией труда (МОТ) и Международной федерацией работников транспорта (МФРТ) она разработала для водителей и инструкторов трехстороннюю учебную программу по борьбе с ВИЧ/СПИДом, которая будет осуществляться по линии программ подготовки водителей и инструкторов Академии IRU на получение СПК.

Новый учебный центр, названный в честь Генерального секретаря IRU

В знак признания вклада Генерального секретаря IRU Мартина Марми в развитие автомобильного транспорта Союзмеждународныхавтоперевозчиков (АИТА) открыл новый учебный центр в Кишиневе (Молдова), названный в его честь. В своей торжественной речи Генеральный секретарь напомнил о жизненно важной роли обучения в нынешних сложных условиях, сложившихся на местном и международном рынке автомобильного транспорта, на котором царит сильная конкуренция, а подготовка водителей и руководителей оказывает значительное воздействие не безопасность дорожного движения, меры по защите окружающей среды, потребление топлива, эффективность, рентабельность и, последнее, но не самое маловажное, репутацию профессии.

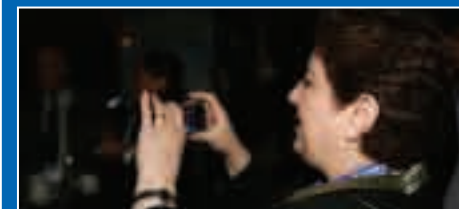
МЕРОПРИЯТИЕ IRU



Участники семинара Академии IRU подчеркивают важность программы профессиональной подготовки водителей

5-й международный семинар Академии IRU по проблеме нехватки водителей, организованный при поддержке CCV и в сотрудничестве с EVO (Нидерландская ассоциация по логистике), KNV («Конинлек Нидерландс Вервур»), NEA (Центр исследования транспорта и подготовки) и «Вестланд Групп», рассмотрел существующие проблемы и возможные пути решения вопроса, связанного с нехваткой водителей.

Семинар собрал более 180 специалистов из 40 стран Северной и Южной Америки, Африки, Европы и Азии, а также экспертов из Европейской комиссии, Международного транспортного форума (МТФ), Международной федерации работников транспорта (МФРТ) и Международного союза профессиональных водителей (МСПВ), которые поделились своими взглядами по вопросам найма водителей, миграции, заработной платы, социального страхования и условий труда, а также по поводу транспортных потоков и общественного мнения. Участники семинара пришли к выводу, что основным фактором, который может привлечь новых водителей и сохранить тех, которые работают, является профессиональная подготовка.



В своей заключительной речи Ив Маннартс, директор FBAA (Бельгийская федерация операторов городских и междугородных автобусов и туроператоров), сказал: «Академия IRU и партнеры, которые оказывают ей поддержку, будут работать сообща в целях содействия поиску нужных решений, прежде всего в том, что касается хорошо спланированного введения в действие новых обязательных правил по подготовке водителей (2003/59/ЕС) путем использования программы подготовки Академии IRU на получение СПК через ее международную сеть аккредитованных учебных центров (АУЦ), что позволит водителям, получившим качественную подготовку в области автомобильного транспорта, завоевать международное признание!»



Устойчивое развитие

Система стимулирования

Почетные дипломы IRU

На заседании Генеральной ассамблеи в ноябре 2007 года Президиум наградил почетными дипломами IRU 1400 водителей автотранспортных средств из 24 стран. Почетными дипломами IRU были также награждены 45 водителей такси.

На основании номинаций, представленных ассоциациями-членами IRU, эти дипломы были присуждены самым достойным водителям автотранспорта, проехавшим не менее одного миллиона километров, проработавшим не менее 20 лет в области международных перевозок и не допустившим при этом ни одной аварии. Такой труд заслуживает признания, является примером для молодых водителей и повышает престиж профессии.

Поощрение водителей

В третий раз «Скания» в сотрудничестве с IRU, организовала соревнования «Скания драйвер». Более 40 тысяч молодых водителей на пяти континентах боролись между собой за звание самого лучшего водителя грузовика. Национальные раунды и финальные соревнования, прошедшие в Стокгольме, включали теоретические и практические тесты. Эти соревнования со всей очевидностью показали, что у хорошо подготовленного водителя больше шансов избежать аварии и снизить уровень выбросов в атмосферу, потребление топлива и расходы на ремонт и техническое обслуживание для своего предприятия.



Мареk Шеренос, который работает в компании, входящей в состав ZMPD, – польской ассоциации-члена IRU, получил в качестве награды за первое место в соревнованиях, организованных фирмой «Скания» под названием «Скания – молодой европейский водитель грузовика 2007 года», новенький грузовик «Скания».

Фотография предоставлена компанией «Польски Тракер»



«Городской трофей» и премия «Еврочеллендж – 2007» IRU

Победителями этих соревнований в этом году стали: город Честер, получивший «Городской трофей», и компания «Джерни Солюшн», получившая премию «Еврочеллендж». Оба лауреата из Великобритании.

Награда «Городской трофей» присуждена городу Честеру в знак признания его приверженности делу осуществления эффективной и дальновидной политики в области организации работы парка междугородных автобусов и стратегии, ориентированной на укрепление бизнеса.

Премией IRU «Еврочеллендж – 2007» был отмечен проект «ПласБас» – уникальная единая система выдачи билетов на поезд и автобус, введенная в Англии компанией «Джерни Солюшн» – объединением нескольких частных английских автобусных и железнодорожных компаний и торговых ассоциаций.

Обе награды были впервые присуждены на официальной церемонии открытия выставки «Басуорлд» 18 октября 2007 года в Бельгии в присутствии нескольких сот политических лидеров и влиятельных бизнесменов из Европы и Бельгии.

Премия «Лучший международный автоперевозчик СНГ 2007 года»

Эти соревнования пользуются авторитетом среди ассоциаций международных автоперевозчиков и автотранспортных компаний СНГ. Как правило, ассоциации предлагают в качестве кандидатов на участие победителей национальных и региональных соревнований, однако в то же время эти соревнования открыты для всех; их правила, условия и иные сведения размещены на веб-сайте Постоянного представительства IRU, и любая компания имеет право принять в них участие.

Информация, представленная для участия в соревнованиях, свидетельствует о значительном экономическом и технологическом развитии автотранспортных компаний в странах СНГ, их возрастающей эффективности в области автомобильных перевозок, а также о том, что они уделяют должное внимание социальным и экологическим аспектам своей деятельности.

Победители 2007 года:

«Автовнештранс», Беларусь
(1-10 машин) – за профессиональную подготовку

УТГ, Украина
(11-50 машин) – за контроль транспортных средств на базе ИТ

«ЛАА-Транс», Украина
(более 50 машин) – за специфичные учебные программы

Специальные сертификаты были вручены:
«Белтранс», Беларусь
за работу по повышению эффективности деятельности компании

«Трансфур», Казахстан
за расширение географической сферы деятельности в области автотранспорта

«Балкантир», Молдова
за высокое качество оказываемых услуг



Слева направо: Серж Носсович, президент жюри «Еврочеллендж», генеральный секретарь компании FNTV, и Джил Ферней, председатель компании «Джерни Солюшн», Великобритания.



Слева направо: Франческо Пачифико (IRU), Джеймс Латам, мэр г. Честер, Соединенное Королевство, и Коллин Потс, менеджер компании «Калчер Парк», г. Честер, Великобритания.



Слева направо: Поль Лареманс, IRU, Алла Лепкович, заместитель директора «Автовнештранс», Беларусь, и Януш Лацны, IRU.



Слева направо: Марина Пекерман, владелица компании «ЛАА Транс», Украина, Сергей Нечай, генеральный директор «ЛАА Транс», Поль Лареманс, IRU; Ирина Лесническая, владелица компании «ЛАА Транс», и Януш Лацны, IRU.



Слева направо: Мартин Марми, IRU; Леонид Костюшенко, президент AIRCU, которому вручается премия от имени компании УТГ, Украина, и Поль Лареманс, IRU.



Слева направо: Владимир Флора, президент АИТА, Молдова; Теодор Каплан, генеральный секретарь КАЗАТО, Казахстан, Поль Лареманс, IRU, и Александр Солощечев, Генеральный директор БАМАП, Беларусь.

Устойчивое развитие

Инфраструктура

Автотранспорт сегодня является орудием производства, поэтому правительствам стран всего мира необходимо обеспечить этот не имеющий себе равных двигатель экономического роста и развития соответствующей инфраструктурой, необходимой для того, чтобы поддержать наш устоявшийся образ жизни в XXI веке. Мобильность пассажиров и грузов зависит от эффективного использования существующей инфраструктуры, а также от ее правильного развития, которое позволило бы удовлетворить наши будущие потребности в транспортных услугах.

Кроме того, очевиден тот факт, что беспрепятственное движение потока транспортных средств может привести к сокращению уровня потребления топлива, а следовательно и выбросов примерно на одну треть. Столь же очевидно и то, что перегруженные дороги являются самыми опасными. Поэтому устранение «узких мест» и ликвидация недостающих звеньев дорожной инфраструктуры должны стать приоритетной задачей любого государства, осознающего необходимость решения проблем безопасности и защиты окружающей среды. В этой связи можно лишь удивляться, что автотранспортная инфраструктура во всем мире уже на протяжении десятков лет испытывает на себе отрицательные последствия недостаточного финансирования и нерасчетливой политики.

Взимание платы за пользование дорожной инфраструктурой

Взимание платы за пользование дорожной инфраструктурой является для правительств одним из средств, позволяющих компенсировать недостаток внимания и низкий уровень приоритетности, присущий политике последних лет. В этой связи средства, собранные с участников дорожного движения, необходимо направлять обратно в сектор автотранспорта и, в первую очередь, на улучшение дорожной инфраструктуры, ее поддержание и амортизацию.

Сложившаяся сегодня ситуация является результатом различных подходов правительств к применению дополнительных налогов и дорожных сборов, взимаемых в порядке покрытия издержек, связанных с перегруженностью, внешних расходов и т.д., в условиях, когда «заказные» исследования описывают сложившуюся в отрасли ситуацию в ущерб транспортным операторам и всей экономике.

Приоритеты IRU и его членов должны заключаться в обеспечении такого положения, при котором системы взимания платы были бы совместимы друг с другом и могли гарантировать, что пользователи дорог получают справедливую долю выгоды от реализации новых национальных инициатив, касающихся сборов за пользование инфраструктурой, как в виде компенсации за введение новых видов платы за дороги, так и в виде снижения финансового бремени, которое уже приходится нести отрасли при уплате налогов на топливо и транспортные средства.

Эксплуатация 45-футового контейнера ИСО продолжится

IRU поддерживает развитие комбинированных перевозок по причине их пропускной способности. Однако сегодня, когда логистическая цепь должна работать по принципу «точно в срок», низкий уровень грузовых услуг железнодорожного транспорта практически не дает возможности рассматривать комбинированные перевозки в качестве жизнеспособного альтернативного решения проблем в области транспорта.

Директивой Европейской комиссии, регламентирующей вес и объем грузовых единиц, предусматривалось запретить с 2007 года эксплуатацию 45-футовых контейнеров ИСО в комбинированном сообщении. В результате принятия такого решения комбинированные перевозки могли бы представлять собой еще меньший интерес.

Постоянный нажим, оказываемый IRU и его партнерами на Европейскую комиссию, вынудил ее легализовать эксплуатацию 45-футовых контейнеров ИСО на территории ЕС, что, в конечном итоге, позволило транспортным операторам более гибко подойти к удовлетворению рыночных требований и спроса потребителей.

Интернализация внешних издержек

Следующей проблемой финансовой политики, стоящей перед отраслью автомобильного транспорта, является возобновление полемики вокруг вопроса интернализации внешних издержек. В июне 2008 года Европейская комиссия направит в Европейский парламент и Совет уведомление, которое будет включать методологию интернализации внешних издержек и стратегию ее поэтапного применения на всех видах транспорта.

В этой связи необходимо сделать все возможное, чтобы избежать дискриминации между различными видами транспорта в процессе осуществления этой стратегии интернализации ЕС. Подготовленный по просьбе Комиссии предварительный доклад по этому вопросу был практически полностью посвящен исследованиям внешних издержек, связанных исключительно с автотранспортом. Внешнее воздействие других видов транспорта (например, выработка электроэнергии, необходимая для работы пригородных поездов) было практически полностью выпущено из виду. Каким бы ни был ответ IRU, его требование обеспечить наглядное и равное отношение ко всем видам транспорта останется неизменным.

В ожидании публикации ЕС IRU поручил провести исследование с целью оспорить принцип «платит загрязнитель», которого на сегодняшний день в этом вопросе придерживается подавляющее большинство представителей политических кругов. Исследования, проведенные IRU, позволят подчеркнуть преимущества «принципа самых низких издержек». В соответствии с этим экономическим принципом, за который Рональд Коуз получил Нобелевскую премию, внешние издержки должны автоматически покрываться не той стороной, которая их вызвала, а той, которая могла бы это сделать, нанеся наименьший ущерб экономике в целом.

Проект возрождения Шелкового пути

В 2007 году работа по возрождению Великого шелкового пути являлась одним из основных направлений деятельности Представительства IRU в регионе СНГ.

Темой традиционной ежегодной конференции по автотранспорту в регионе СНГ, которая состоялась в феврале 2007 года, был «Государственно-частное партнерство в области развития системы транзита и логистики вдоль Великого шелкового пути». На конференции Генеральный секретарь IRU Мартин Марми и Генеральный секретарь ЕврАзЭС Григорий Рапота подписали меморандум о взаимопонимании в присутствии первого заместителя министра иностранных дел Андрея Денисова. Это стало важным шагом на пути к возрождению Великого шелкового пути, поскольку Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан и Казахстан, по территории которых тысячи лет назад пролегал Великий шелковый путь, являются членами ЕврАзЭС. На этой Конференции Представительство IRU в регионе СНГ представило новую Евро-Азиатскую инициативу наземного транспорта (НЕЛТИ), которая получила поддержку со стороны ЭСКАТО и ЕЭК ООН.

Этот экспериментальный проект IRU имеет целью организовать постоянные коммерческие перевозки грузов из северо-западного района Китая в Европу и США под эгидой IRU, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН.

IRU также представил проект НЕЛТИ на Международной конференции ОБСЕ по перспективам развития трансасиатских и евро-азиатских транзитных перевозок в Центральной Азии, которая прошла 24 октября 2007 года.

Особое внимание интермодальному аспекту автомобильных перевозок по Великому шелковому пути было уделено и на конференции по теме «Сотрудничество государственного и частного секторов в деле возрождения Великого шелкового пути – роль интермодальных грузоперевозок», организованной IRU совместно с Грузинской ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (GIRCA) и ОБСЕ в мае 2007 года в Батуми.





Содействие



Приоритетные задачи IRU: содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта

Общий контекст и вопросы, связанные с торговлей

Оказание содействия имеет целью снижение административных, финансовых и физических барьеров в области автомобильного транспорта и, как следствие, экономического развития путем расширения торговли и туризма.

Точка зрения IRU в этом отношении совершенно ясна: любая санкция против автомобильного транспорта оборачивается еще большей санкцией против экономики в целом. Наличие более эффективного транспорта, а не просто многочисленного парка автомобилей, не только важно – оно отвечает и интересам всего общества в целом: автомобильный транспорт, который в настоящее время является двигателем прогресса, не должен ставиться в неблагоприятное положение. Поэтому настоятельно необходимо, чтобы жизненно важная роль автотранспорта стала общеизвестной, а IRU и его члены пользовались поддержкой национальных и международных политических органов в борьбе за сокращение и даже полное устранение барьеров, препятствующих бесперебойной работе сектора торговли, туризма и транспорта.

Общие вопросы, касающиеся содействия

Сектор автомобильного транспорта особенно обеспокоен трудностями, связанными с пересечением границ некоторых стран. Эффективный контроль имеет исключительно важное значение, но он должен производиться на основе современных технологий, таких как принцип «единого окна» или управление с учетом рисков. Сложности с получением виз для профессиональных водителей также снижают производительность автотранспорта. IRU поднимал и продолжает поднимать этот вопрос в целом ряде международных организаций, но необходимые для его решения меры еще не приняты. IRU добивается введения многократных виз для водителей и оперативной, дешевой и простой процедуры рассмотрения заявок на получение визы.

Семинар IRU делает вывод о том, что лучшим инструментом реализации рамочных стандартов безопасности ВТО является Конвенция МДП

Представители, принявшие участие в семинаре IRU по безопасности, который состоялся в сентябре, признали необходимость, пункт 9/11, поиска эффективных решений по обеспечению глобальной безопасности, которые не могут быть реализованы в условиях сегодняшней глобализации экономики посредством распространения национальных, двусторонних и региональных инициатив в области безопасности. Участники семинара пришли к выводу о том, что реализация рамочных стандартов безопасности ВТО является именно тем решением, которое позволит положить конец бесконтрольному распространению инициатив в области безопасности. Они также заключили, что наилучшим существующим на сегодняшний день многосторонним правовым инструментом, обеспечивающим взаимное признание всех требований в области безопасности системы ВТО «SAFE», в том числе взаимное признание уполномоченных экономических операторов, является Конвенция МДП.



ЕЭК ООН и IRU подписывают соглашение об управлении системой МДП

29 октября 2007 года Исполнительный секретарь ЕЭК ООН г-н Марек Белка и Генеральный секретарь IRU г-н Мартин Марми в присутствии директора Отдела транспорта ЕЭК ООН г-жи Эвы Мольнар подписали соглашение, подтверждающее разрешение, данное IRU на управление международной гарантийной системой МДП, которое ранее было утверждено Административным комитетом Конвенции МДП (АС.2).

IRU выступает на ЮНКТАД по вопросу содействия и обеспечения безопасности торговли

Выступая на совещании экспертов ЮНКТАД по региональному сотрудничеству в области транзитных перевозок, представитель IRU заявил, что для упрощения и обеспечения безопасности торговли и автотранспорта во всех регионах, в том числе и в не имеющих выхода к морю, в которых наблюдается эрозия торговли, осуществление действующих многосторонних правовых инструментов должно превалировать над осуществлением региональных соглашений с ограниченной сферой охвата.

IRU выступает на Конференции ОБСЕ по вопросу о сокращении времени ожидания

Представитель IRU сообщил участникам Региональной конференции ОБСЕ по содействию эффективному управлению работой таможен Центральной Азии, что время ожидания на границах и косвенный ущерб торговле и автотранспортной отрасли оказывает весьма негативное экономическое и социальное воздействие, в том числе на водителей, сотрудников, осуществляющих пограничный контроль, и население, проживающее вблизи заблокированных пограничных переходов. По этой причине сокращение времени ожидания на границе должно быть первостепенной задачей сотрудничества государственного и частного секторов.

IRU приветствует выдающиеся достижения ЧЭС-САТ

Выступая на 12-й Генеральной ассамблее ЧЭС-УРТА, Генеральный секретарь IRU Мартин Марми поздравил ЧЭС-УРТА за достигнутые выдающиеся достижения в деле содействия развитию автомобильных перевозок в пределах всего Черноморского региона. Он, в частности, отметил завершение и итоги автопробега вокруг Черного моря, осуществления Меморандума о взаимопонимании ЧЭС в целях содействия автомобильным перевозкам грузов в регионе ЧЭС, а также завершение работы над соглашением ЧЭС об упрощении порядка выдачи виз профессиональным водителям.



Автопробег «Черноморское кольцо»

IRU в сотрудничестве с ЧЭС-CAT организовал автопробег вокруг Черного моря под эгидой Генерального секретаря ЧЭС и посла Леонидаса Хрисантопулоса. Автоколонна в составе грузовых машин 12 стран-членов ЧЭС – Азербайджана, Албании, Армении, Болгарии, Грузии, Греции, Молдовы, Румынии, России, Сербии, Турции и Украины за 40 дней преодолела расстояние в 8 500 км с целью привлечь внимание местного населения к будущей черноморской кольцевой автомагистрали, проверить состояние дорожной инфраструктуры по маршруту автоколонны и собрать данные о препятствиях нефизического характера, которые могут возникнуть при строительстве автомагистрали вокруг бассейна Черного моря.

Автоколонна стартовала из Белграда 19 апреля 2007 года по завершении церемонии, организованной по случаю подписания министрами иностранных дел стран-членов ЧЭС Меморандума о взаимопонимании ЧЭС по координации строительства кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, и торжественно завершила свой автопробег 28 мая 2007 года в Стамбуле, где расположена штаб-квартира ЧЭС.

Выводы, сделанные участниками пробега автоколонны грузовиков, были представлены главам государств-членов ЧЭС по случаю 15-й юбилейной встречи ЧЭС на высшем уровне в Стамбуле 25 июня 2007 года и торжественного мероприятия с участием прессы, состоявшегося 26 июня 2007 года.

Научные выводы, сделанные по результатам автопробега

Общие издержки (прямые и косвенные), обусловленные временем ожидания на пограничных переходах в регионе ЧЭС	208 млн. евро
Прямые расходы, связанные с получением разрешений на перевозку	1 млн. евро
Прямые расходы, связанные с получением виз для водителей	10 млн. евро
ОБЩИЕ ИЗДЕРЖКИ, ОБУСЛОВЛЕННЫЕ ЗАДЕРЖКАМИ НА ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДАХ В РЕГИОНЕ ЧЭС	229 млн. евро



Содействие



Автопробег вокруг Черного моря был организован по инициативе генерального секретаря ЧЭС и посла Леонидаса Кризантопулоса с целью пропаганды создания будущей окружной автомагистрали ЧЭС и определения физических дорожных условий и нефизических барьеров на пути автомобильного транспорта, с тем чтобы создать более светлое будущее для грядущих поколений в регионе ЧЭС.



Содействие

Содействие автомобильным перевозкам и вопросы безопасности

Время ожидания на пограничных переходах

Время ожидания на пограничных переходах до сих пор остается основной проблемой автотранспортной отрасли и безошибочным показателем степени содействия, оказываемого торговле и туризму. На многих границах еще слишком много бюрократии, практика контроля не основана на принципе управления рисками и современных средствах проверки, для пересечения границы требуется слишком много документов, процветает волокита и вымогательство денег у водителей в обмен на предоставление необоснованных услуг и т. п. Перегруженные границы являются местами повышенного риска, благоприятными для осуществления любых видов незаконной деятельности, и ежегодно наносят экономике ущерб на миллиарды долларов.

Улучшенный веб-сайт наблюдения IRU за временем ожидания на границах содержит ежедневно обновляемую информацию о времени ожидания на некоторых пограничных переходах. Это средство на базе Интернет должно облегчить повседневную работу водителей и компаний, планирующих маршруты. Его применение можно легко распространить на новые страны и границы в зависимости от потребностей, обусловленных транспортными потоками, однако его эффективность в значительной степени зависит от готовности ассоциаций и других источников информации, например руководства национальных таможенных служб и даже водителей на дорогах, сообщать на регулярной основе информацию о времени ожидания на границах для ее внесения в базу данных системы наблюдения.

IRU предлагает сократить время ожидания на пограничных переходах путем использования устойчивого метода, сокращенно – ПМИ, предусматривающего применение следующих мер, указанных в порядке очередности: П – улучшение Процедур, М – изменение образа Мыслей всех участников (таможенных служб и лиц, пересекающих границу), И – улучшение пограничной Инфраструктуры. Для реализации этого подхода IRU продвигает свою концепцию прежде всего в органах ООН, ВТО, Всемирном таможенном союзе, Всемирном банке, МОТ и ЕС.

IRU International Road Transport Union

31st IRU World Congress
Road Transport, Driving Peace and Prosperity!
Istanbul • 15-16 May 2008

You are here: Home

Select continent from list:

Main menu:



Home

Border delays are a costly handicap for border-crossing road transport. Road carriers of passengers and goods planning their routes are invited to check waiting times at borders on this IRU webpage. Data are compiled every day from Monday to Friday, from information mainly supplied by IRU national associations.

All players, including transport companies and authorities as well as bus or truck drivers with direct experience of waiting times at the observed borders are most welcome to provide such data on this web page.

Let us know if you can also provide reliable daily data for a border crossing point not yet represented on this web

Центр по наблюдению за временем ожидания на пограничных переходах (ЦНВО): www.iru.org/index/bwt-app



7-й симпозиум Сети юридического содействия, Санкт-Петербург

В контексте 6-го симпозиума Сети юридического содействия, состоявшегося в 2006 году в Довиле, ознаменовавшего собой 50-летнюю годовщину Конвенции КДПГ, следующий симпозиум Сети юридического содействия (симпозиумы проводятся раз в два года), организованный совместно с АСМАП, пройдет в Санкт-Петербурге 30 апреля 2008 года.

Этот новый симпозиум, на котором соберутся юристы, специализирующиеся на дорожно-транспортном праве и консультанты по правовым вопросам национальных ассоциаций-членов IRU и автотранспортных компаний из более чем 30 стран, будет посвящен вопросам унификации законодательства и санкций, применяемых к автотранспортным предприятиям. Эта тема позволит проанализировать методы осуществления политики в этой области в различных регионах мира, от Западной Европы до Центральной Азии. В контексте современной глобальной экономики этот симпозиум позволит сравнить различные системы, осуществление которых оказывает повседневное влияние на международных автотранспортных операторов.

Новая форма транспортных накладных способствует компьютеризации процесса обработки товарно-транспортных документов

Основываясь на работе Комиссии IRU по правовым вопросам (CAJ), IRU утвердил новую форму транспортной накладной КДПГ, приняв во внимание опыт работы в области автомобильных перевозок с момента введения последней формы в 1976 году. Новая форма в большей степени отвечает потребностям транспортных операторов, которые за последние 30 лет претерпели существенные изменения.

Новая форма лучше удовлетворяет требованиям перевозчиков и позволяет сосредоточить внимание на введении в действие электронных транспортных накладных КДПГ в 2008 году.

Выдача виз профессиональным водителям

Распространение ограничений, связанных с применением Шенгенского соглашения, на новых членов ЕС в 2008 году приведет к резкому ухудшению ситуации с визами, срок действия которых уже и так неприемлем. IRU вновь заявил о своей позиции по поводу необходимости бесперебойной выдачи профессиональным водителям многократных виз на 24-месячный срок. В соответствии с этой позицией, он приветствует и призывает как можно скорее ввести в действие недавно подписанное двухстороннее соглашение между странами-членами ЕС и странами, не входящими в состав ЕС, которое также охватывает профессиональных водителей. Он призывает другие правительства, например из региона ЧЭС, подписать дополнительные соглашения об облегчении оформления виз и не допустить превращения процедуры выдачи виз в неопротекционистские и дискриминационные барьеры для транспортных операторов из стран, не входящих в ЕС.



Опасные грузы

Группа экспертов IRU по перевозке опасных грузов (GEMD) следит за деятельностью WP.15 ЕЭК ООН, а также за работой по «Оранжевой книге ООН» в порядке отслеживания изменений в области безопасности, включая анализ рисков, в целях обеспечения требуемого уровня безопасности в случае каждого рейса с опасными грузами.

В качестве одного из компонентов новых руководящих принципов IRU по обеспечению безопасности автомобильных перевозок группа экспертов IRU по перевозке опасных грузов (GEMD) разработала специальное руководство для малых и средних предприятий, занимающихся перевозкой опасных грузов автомобильным транспортом.

В 2008 году GEMD IRU совместно с правительственными делегациями при ЕЭК ООН (WP15) продолжит работу над проектом унификации свидетельства ДОПОГ и будет следить за работой над классификацией туннелей, а также за использованием средств телематики в целях укрепления контроля за соблюдением правил перевозки опасных грузов.



Содействие

Празднование 50-й годовщины со дня подписания Соглашения ЕЭК ДОПОГ

Выступление Жозе Алберту Франку на заседании Транспортного совета IRU

Председатель WP.15 ЕЭК ООН г-н Жозе Алберту Франку подтвердил важность роли IRU, которую он играл в течение последних 50 лет в деле обеспечения безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом на основе соответствующих правил.

В этой связи он напомнил, что «разработка и введение в действие правил, регулирующих перевозку опасных грузов автомобильным транспортом в Европе, уже с самого начала явилась результатом весьма тесного сотрудничества между правительствами и соответствующими профессиональными организациями, среди которых самую активную роль всегда играл IRU». Он подчеркнул, что Соглашение ДОПОГ, начиная с самого первого проекта в 1957 году и после его вступления в силу в 1968 году, было быстро взято на вооружение автомобильными перевозчиками, которые воплотили его в свои методы работы благодаря весьма активному вкладу IRU в работу WP.15 и посредством разработки новых решений, возникающих проблем практического характера.

Г-н Франку также сказал о приверженности IRU делу профессиональной подготовки и продвижения новых методов после трагических событий в Лос-Альфакесе в конце 70-х годов. Действия, предпринятые IRU в начале 1990-х годов, сыграли, по словам г-на Франку, решающую роль в обеспечении успешной реструктуризации ДОПОГ.

В заключение он подтвердил свое намерение продолжить взаимовыгодное сотрудничество.

МЕРОПРИЯТИЕ IRU



4th Euro-Asian Road Transport Conference IRU Warsaw, 14-15 June 2007

4-я Конференция IRU по автомобильным перевозкам «Европа-Азия» была организована IRU под патронажем министерства транспорта Польши на совместной основе с Ассоциацией международных перевозчиков Польши (ZMPD) и собрала более 600 участников почти из 50 стран мира.

Конференция проводилась параллельно с Советанием на уровне министров, в котором участвовали около 30 министров, обсуждавших тему: «Путь к успеху: проблемы и возможности европейско-азиатского рынка грузовых перевозок».

В своей вступительной речи президент IRU Поль Лареманс сказал: «Наша мечта — достичь благодаря автотранспорту мира и процветания не только в горстке портов и внутренних районов, но во всех регионах. Если 700 лет назад людям удалось связать эти районы, перевоза грузы по Шелковому пути, то почему это нельзя сделать сегодня?»

Участники Конференции рассмотрели оптимальные способы, которые позволят сделать транспортные операции в евро-азиатском транспортном коридоре более выгодными путем снижения затрат и повышения их эффективности.





Ежи Полячек, министр транспорта Польши

«Варшава, в силу своего географического расположения на перепутье основных транспортных дорог, соединяющих Восток и Запад, рассматривается польским правительством как наиболее подходящее место для принятия важных решений, касающихся методов воплощения международной политики в области транспорта».



Ян Бучек, президент ZMPD, Польша

«Министры, принявшие участие в этих варшавских мероприятиях, подтвердили свою готовность устранить существующие барьеры и приступить к созданию системы, которая позволит упростить возврат к Шелковому пути в странах, которые они представляют. От имени транспортных рабочих, я благодарю их за эти важные заявления.»



Ма Сяодун, генеральный директор отдела грузовых перевозок, «COSCO Logistics», Китайская Народная Республика

«В последние несколько лет наблюдается значительный рост спроса на автотранспортные услуги наряду с бурным развитием национальной экономики и международной торговли Китая. Кроме того, 3-я сторона – поставщики логистических услуг – например «COSCO Logistics», выходят на этот рынок ввиду необходимости удовлетворения срочных потребностей клиентов в комплексных услугах, охватывающих хранение, распределение, автомобильные перевозки, экспедирование грузов и т.д.»



Березан Юрий Владимирович, перевозчик, Казахстан

«К сожалению, для перевозчика, существует масса факторов, снижающих рентабельность его деятельности. Эти факторы и другие убытки в области международных автомобильных перевозок усугубляются трудностями с получением виз для водителей и задержками с пропуском машин на границе. В этом причина слишком большой доли порожних рейсов. Кроме того, цены на запчасти и горючее продолжают расти...»



Богуслав Марьян Либерадзки, член Европейского парламента

«Экономические отношения и торговля между Европой и Азией будут развиваться. Эффективный транспорт внесет большой вклад в экономический рост. Устойчивая транспортная система в евро-азиатском коридоре предполагает необходимость новых и справедливых возможностей создания автомобильных, железнодорожных и мультимодальных транспортных систем под управлением эффективных и надежных операторов».

Варшавская декларация IRU

«ПУТЬ К УСПЕХУ: ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЕВРОПЕЙСКО-АЗИАТСКОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК»

Принято в Варшаве, Республика Польша, 15 июня 2007 года (выдержка)

Признание роли автотранспорта приведет всех участников к эффективному решению основных проблем, с которыми сталкивается сегодня автотранспортная отрасль в евро-азиатских транспортных отношениях путем:

отказа правительств от политически неверных стратегий и применения экономических санкций в странах вдоль Великого шелкового пути для обеспечения свободного движения грузового автотранспорта и водителей. Это позволит удержать транспортные расходы, а, следовательно, и себестоимость продукции на конкурентоспособном уровне, что в современной глобальной экономике дает несомненные преимущества и позволяет создавать новые рабочие места;

принятия современного гармонизированного административного законодательства и законодательства в области налогообложения, социальной политики, промышленности и сбыта вдоль всего Великого шелкового пути. Новые законы будут призваны не препятствовать автодорожным перевозкам, а способствовать их развитию, так как от них зависит мобильность людей и товаров;

упрощения административных процедур и требований при пересечении границ для равномерного движения грузов между разными регионами и странами вдоль Великого шелкового пути. Этого можно достичь за счет присоединения к соглашениям в области автомобильного транспорта ООН, ВТО и других торговых и автотранспортных организаций (например, к системе МДП) и эффективного внедрения их принципов, а также за счет упрощения пограничного контроля;

продолжения и успешного завершения раунда переговоров Всемирной торговой организации по стимулированию торговли в Дохе. Необходимо принять соглашения по упрощению юридических процедур для организации беспрепятственного движения транспорта, свободному учреждению транспортных и логистических компаний в странах вдоль Великого шелкового пути, а также инвестированию в них, свободной передаче ноу-хау в области транспорта и логистики для развития международной торговли и грузоперевозок;

поддержки инновационных экспериментальных методов осуществления автоперевозок в качестве жизнеспособного и высокоэффективного варианта грузоперевозок на всех отрезках Великого шелкового пути между Азией и Европой. Вслед за внедрением этих экспериментальных схем наша отрасль разработает план восстановления Великого шелкового пути, рассчитанный на ближайшие 3-5 лет. В нем будут предусмотрены наиболее важные мероприятия для достижения этой цели на уровне отдельного государства, региона и на международном уровне;

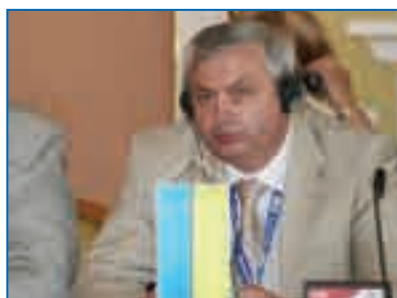
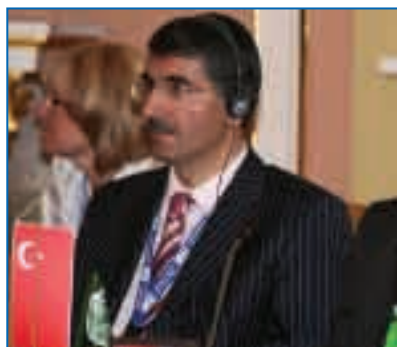
создания стимулов для модернизации евро-азиатской логистической отрасли. Для этого необходимо разработать и применить новые технологические решения для выполнения сложных логистических задач, включая новейшие технологии транспортировки, компьютеризированные информационные и телекоммуникационные схемы и другие современные технические решения;

развития навыков и повышения квалификации транспортных рабочих, в частности водителей, работающих в области автодорожных перевозок. Для этого необходимо привлекать к профессии больше молодых людей и повышать уровень профессионального обучения в области грузоперевозок, предоставляемого всемирной сетью учебных центров Академии IRU;

облегчения процесса получения виз для профессиональных водителей за счет широкого использования долгосрочных многократных виз, упрощения процедуры подачи документов, сокращения времени обработки заявления и установления разумных сборов за оформление визы. Необходимо также использовать услуги ассоциаций автотранспортных предприятий для подтверждения того факта, что заявитель действительно является добросовестным профессиональным водителем;

тесного сотрудничества со всеми субъектами, заинтересованными в повышении безопасности каналов поставок вдоль Великого шелкового пути. Этому поможет использование самых эффективных методов и процессов, накопленных за время существования международных конвенций (например, системы МДП, которая является инструментом безопасной сертификации грузоперевозчиков в соответствии с системой стандартов Всемирной таможенной организации по развитию и упрощению международной торговли). Кроме того, необходимо использовать национальные нормативы и требования безопасности самой автотранспортной отрасли, а также создавать и эксплуатировать безопасные площадки для парковки;

поддержания и эксплуатации дорожной и пограничной инфраструктуры настолько эффективным образом, чтобы справляться с возрастающими потоками местного, регионального и межрегионального грузового транспорта вдоль всех отрезков Великого шелкового пути; постройка недостающих участков для соединения европейской и азиатской сети дорог.



Подписание Варшавского заявления министрами транспорта Азербайджана, Албании, Афганистана, Беларуси, Боснии и Герцеговины, Греческой Республики, Индии, Ирака, Ирана, Казахстана, Кореи, Литвы, Молдовы, Монголии, Польши, Сирии, Словацкой Республики, Словении, Турции, Украины, Финляндии и Чешской Республики.



СОВМЕСТНАЯ ПОЗИЦИЯ ЕВРО-АЗИАТСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

Принято в Варшаве, Республика Польша, 15 июня 2007 года (выдержка)

Министры:

- имея ввиду необходимость решения проблем, возникающих в результате процессов глобализации международной торговли и ее влияния на функционирование транспорта;
- памятуя о необходимости продолжения раунда переговоров ВТО в Дохе на тему облегчения торговли;
- подчеркивая необходимость усиления сотрудничества между Юго-Восточной Азией, Китайской Народной Республикой и Европой;
- принимая во внимание прежние декларации, касающиеся необходимости усовершенствования сети международных транспортных коридоров, в том числе сознавая необходимость приспособления транспортных коридоров к растущим рыночным требованиям в области выполняемых автотранспортной отраслью услуг по перевозке грузов;
- подтверждая, что каждый вид транспорта, в том числе морской и другие виды сухопутного транспорта, играют важную роль во всемирной транспортной сети;
- признавая, что автомобильный транспорт представляет собой эффективный и гибкий инструмент реализации трансконтинентальных операций, а в частности – в случае перевозки дорогостоящих и временно-чувствительных товаров;
- сознавая важность транспорта для мировой экономики, а также стремясь к расширению объема сотрудничества в целях развития международного автомобильного транспорта;
- высоко оценивая участие правительственных учреждений, а также международных организаций в работе по облегчению функционирования автомобильного транспорта;
- полностью сознавая проблемы, которые влечет за собой внедрение транспортных проектов;

постановили усилить совместные действия, имеющие своей целью:

- координацию транспортной политики отдельных стран с точки зрения реализации вышеуказанных целей;
- присоединение к разработке и внедрению конвенций ООН по международному автомобильному транспорту;
- принятие принципов ВТО в отношении свободы транзита, упрощения документов, рационализации сборов и налогов;
- формулирование и поддержку новых решений, касающихся развития автомобильного транспорта;
- создание экономических стимулов для применения решений, благоприятствующих развитию автотранспортной отрасли;
- создание правовых условий для повышения производительности транспортных сетей;
- подписание двусторонних и многосторонних соглашений в области облегчения доступа к рынку международных автомобильных перевозок;
- развитие информационных и коммуникационных сетей, применяемых на автомобильном транспорте;
- развитие комбинированного транспорта, в том числе расширение перевалочных терминалов;
- строительство недостающих дорожных магистралей вдоль Великого шелкового пути, в том числе строительство кольцевых дорог вокруг городских объектов;
- содействие сотрудничеству между транспортными предприятиями и/или правительственными учреждениями, занимающимися вопросами автомобильного транспорта.

Система МДП

Система МДП на службе содействия глобальной торговле

Упрощение перевозки грузов через границу все еще нуждается в глобальных решениях, которые необходимо найти в виде эффективной и безопасной таможенной транзитной системы, а также рационализации и сокращения таможенных формальностей, что позволит ускорить пересечение национальных границ транспортными средствами и перевозку через них грузов. Единственной существующей на сегодня глобальной системой, применяемой во всем мире, продолжает оставаться система МДП под управлением IRU, которая действует примерно в 60 странах.

Поэтому отныне и как никогда ранее IRU будет работать над тем, чтобы система МДП оставалась примером конструктивного сотрудничества между частным и государственным сектором, обслуживая как операторов, так и таможенные службы посредством развития экономики и повышения благополучия в интересах всего общества.

Проблемы МДП, связанные с обеспечением устойчивости системы, останутся в числе важнейших в повестке дня на 2008 год, которой предусматривается дальнейшее обсуждение таких вопросов, как пересмотр Конвенции МДП и компьютеризация процедур МДП. Кроме того, необходимо будет решать и другие важные вопросы:

- непрерывное географическое расширение системы МДП в Азии, а также реализация системы МДП в трех новых Договаривающихся сторонах (Босния-Герцеговина, Черногория и Объединенные Арабские Эмираты);
- широкое применение компьютеризованных средств в целях обеспечения эффективного управления рисками, например новой комплексной системы использования ИТ (AskTIR) в целях оказания содействия ассоциациям в управлении системой МДП и веб-приложения NCTS/TIR в целях поддержания бесперебойной работы системы МДП в ЕС и в рамках экспортно-импортных операций ЕС, осуществляемых с третьими странами;
- усилия, также связанные с управлением рисками, в целях оказания таможенным органам помощи в более полном соблюдении требований приложения 10 к Конвенции МДП, в соответствии с которым вся информация, связанная с завершением операций МДП, должна отсылаться таможнями и получаться государственными и частным партнерами в «тот же день»; и
- необходимость найти компромиссное решение между безопасностью и упрощением торговли в рамках системы Всемирной таможенной организации с целью упростить мировую торговлю и сделать ее безопасной.



Повышение безопасности перевозок на основе системы МДП

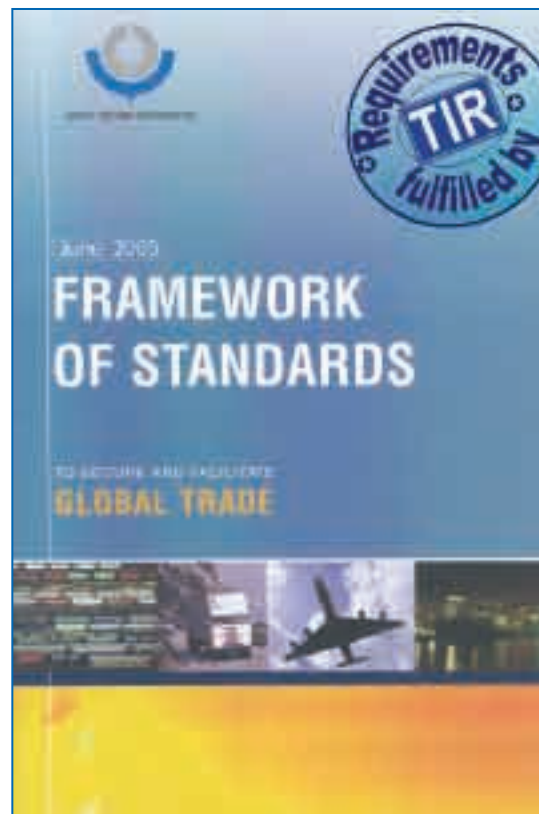
Все лица, задействованные в работе по управлению системой логистики, как из государственного, так и частного секторов, признали на всех совещаниях и семинарах необходимость (11 сентября) поиска эффективных решений по обеспечению глобальной безопасности, которые не могут быть реализованы в контексте сегодняшней глобализации экономики посредством распространения национальных, двусторонних и региональных инициатив в области безопасности.

Выступая на Европейской региональной конференции Всемирной таможенной организации (ВТО), проведенной под эгидой Таможенного управления Венгрии, Генеральный секретарь IRU Мартин Марми сказал руководителям таможенных служб, что система МДП – это уникальный многосторонний правовой инструмент, который позволит реализовать на практике эффективную систему рамочных стандартов безопасности ВТО, включая критерии аккредитации «уполномоченных экономических операторов» (АЕО). Таким образом, система МДП, благодаря взаимному признанию таможенного контроля, может существенным образом содействовать повышению безопасности глобальной торговли и транспорта, в том числе контейнерных перевозок, посредством обеспечения согласованного и надежно контролируемого доступа, заблаговременной информации о грузах и эффективного управления с учетом рисков.

IRU также принял участие в совместной международной конференции, организованной в государственно-частном партнерстве с Всемирной таможенной организацией (ВТО) и Федеральной таможенной службой Российской Федерации (ФТС РФ), с участием Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и при поддержке российской ассоциации-члена АСМАП. Участники конференции пришли к заключению, что система МДП может внести эффективный и действенный вклад в повышение безопасности в области внешней торговли и международных перевозок.

Участники этих мероприятий пришли к выводу о том, что реализация системы стандартов ВТО «SAFE» является именно тем решением, которое позволит положить конец бесконтрольному распространению инициатив в области безопасности. Они также пришли к выводу о том, что наилучшим существующим на сегодняшний день многосторонним правовым инструментом, обеспечивающим взаимное признание всех требований в области безопасности системы стандартов ВТО «SAFE», в том числе взаимное признание «уполномоченных экономических операторов», является Конвенция МДП.

С учетом жизненно важной необходимости повышения безопасности, не ставя при этом под угрозу работу по содействию развитию торговли и транспорта, IRU будет сотрудничать со своими партнерами – таможенными органами и правительствами – в целях обмена своим опытом в деле управления системой МДП и будет доводить до сведения директивных органов идею о том, что наилучшим инструментом эффективного соблюдения новых требований в области безопасности, разработанных ВТО, в том числе требований, предъявляемых к АЕО, является именно Конвенция МДП.



CARNET TIR *

Другие транзитные системы

В 2007 году IRU продолжил свою работу с Европейской комиссией и различными национальными таможенными органами в целях преодоления технических трудностей, с которыми столкнулась система НКТС, когда она использовалась для международных перевозок иностранных товаров в пределах Таможенного союза ЕС. Количество таможенных оговорок и уведомлений, к сожалению, продолжало расти несмотря на все попытки преодолеть эти чисто административные трудности. На урегулирование этой ситуации направлен проект, разрабатываемый совместно с ЕС в целях использования НКТС для осуществления операций МДП в направлении ЕС, транзитом по его территории и из ЕС. IRU продолжит работу над этим проектом с заинтересованными договаривающимися сторонами с целью обеспечить, чтобы транспортные операторы были полностью осведомлены о последствиях внесения предстоящих поправок в Европейский таможенный кодекс, воздействие которого на осуществление Конвенции МДП на границе ЕС начиная с 2009 года может оказать весьма негативное воздействие на процесс упрощения порядка пересечения границ.

Сотрудничество IRU с различными международными организациями и учреждениями

Одна из основных целей IRU в его отношениях с различными международными организациями, такими как ЭСКАТО, ЭСКЗА, АУЛТ, ЧЭС, ЕвразЭС и ОЭС, состоит в повышении информированности о дорожной сети Азии и в продвижении целого ряда многосторонних соглашений и международных конвенций, которые находятся в ведении ЕЭК ООН и направлены на содействие развитию внешней торговли и автомобильного транспорта.

В этой связи IRU продолжит наращивать масштабы сотрудничества, имеющего отношение к системе МДП, с различными государственными и частными партнерами, в том числе, помимо ЕЭК ООН, ВТО, учреждений ЕС и национальных органов, с Всемирным банком, Международной организацией по обеспечению безопасности контейнерных перевозок, Торговой палатой США, Европейским советом грузоотправителей, а также с научными и академическими учреждениями, которые занимаются вопросами безопасности и упрощения торговли.

Содействие разработке многосторонних и региональных инструментов в области облегчения перевозок

IRU оказал активную поддержку региональному семинару по осуществлению Конвенции МДП, организованному совместно с таможенными управлениями Италии и Иордании в Аммане в ноябре 2007 года.

Этот семинар, в котором приняли участие представители государственного и частного секторов многих арабских стран, также получил поддержку со стороны АУЛТ. Семинар позволил повысить осведомленность его участников о значительных преимуществах Конвенции МДП для региона Ближнего Востока.

Разработка правил арбитража для автотранспортных операторов

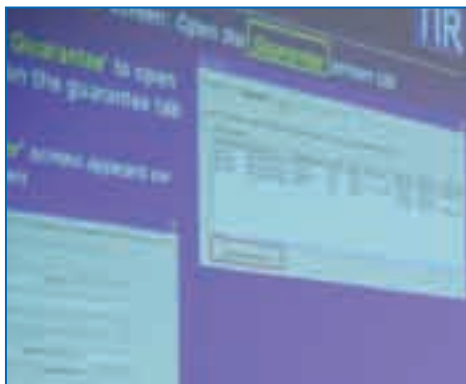
В сотрудничестве с Международной торговой палатой в 2008 году IRU введет в действие новые правила арбитража для транспортных операций, из которых, по меньшей мере, часть приходится на автотранспорт. Разработка таких правил должна содействовать согласованию порядка разрешения конфликтов с участием автоперевозчиков, особенно там, где местные суды не обязательно обладают таким же опытом, как международные арбитражные суды, которые более компетентны в вопросах применения зачастую сложных международных правовых инструментов.

Введение этих правил арбитража позволит предоставить транспортным операторам, их клиентам и обслуживающим организациям дополнительные услуги и в то же время извлечь выгоду из опыта и практики Международной торговой палаты, компетенция которой в этой области уже высоко ценится на международном уровне.

Содействие IRU надлежащему осуществлению Конвенции МДП

IRU проводит профессиональную подготовку по обеспечению надлежащего осуществления Конвенции МДП и требуемой безопасности системы МДП. В последнее время такая подготовка была организована для участников системы МДП из Албании, Боснии-Герцеговины, Дании, Великобритании и Черногории и, в сотрудничестве с Организацией Объединенных Наций, из Северной Африки, Ближнего и Среднего Востока (Алжира, Бахрейна, Египта, Ирана, Ирака, Йемена, Кувейта, Ливана, Ливии, Марокко, Объединенных Арабских Эмиратов, Омана, Палестины, Саудовской Аравии, Сирии, Судана, Туниса и Турции).

Для поддержания максимально высокого уровня безопасности IRU продолжит работу по организации профессиональной подготовки в сотрудничестве с ВТО для различных участников системы МДП, включая сотрудников таможенных органов. В то же время IRU будет уделять особое внимание современным средствам дистанционного обучения, которые станут дополнительным инструментом накопления знаний, связанных с осуществлением Конвенции МДП.





Содействие

Социальные проблемы, связанные с автотранспортом

Важное место среди приоритетных вопросов IRU продолжает занимать социальное законодательство, например, регламентирующее время работы и отдыха водителей и введение в практику цифровых тахографов. Для операторов ЕС новые требования – это уже не прогноз на будущее, а реальность сегодняшнего дня. Однако последующее распространение этих требований по линии Соглашения ЕСТР на гораздо большее число регионов превращает эти изменения в непростую задачу для ЕС. И в этом случае автотранспортная отрасль, как всегда, проявляет свои самые сильные стороны: адаптируемость и восприимчивость к переменам. Вместе с тем нет никаких сомнений в том, что даже для самых эффективных транспортных операторов эти требования станут настоящим испытанием на гибкость и конкурентоспособность.

Правила, регламентирующие время работы и отдыха водителей

В апреле 2007 года на территории 27 стран-членов Европейского союза, вступили в силу новые правила ЕС, регламентирующие время работы и отдыха водителей. Их влияние особенно сильно сказалось в области туризма на междугородных автобусных перевозках ЕС, которые лишились так называемой «12-дневной отсрочки», позволявшей переносить обязательный еженедельный отдых водителей и являвшейся тем самым центральным звеном в планировании графика междугородных автобусных рейсов. Десятки тысяч операторов по перевозке грузов и пассажиров сегодня вынуждены искать новые рабочие стратегии, позволяющие приспособиться к этим изменениям.

Члены IRU составили перечень статей и положений этих правил, которые необходимо разъяснить, с тем чтобы обеспечить их одинаковое и эффективное соблюдение на территории ЕС. Этот перечень был передан Европейской комиссии, которая затем назначила рабочую группу по правовым вопросам с участием IRU для подготовки официальных разъяснений и разработки указаний по обеспечению соблюдения различных положений этих правил. Одновременно IRU продолжает работать непосредственно с правоприменительными органами в целях анализа всех правил в целом и издания меморандума о понимании, касающегося соблюдения.

В Женеве секретариат ЕЭК ООН стремится управлять процессом внесения этих правил в Соглашение ЕСТР, однако оговорки, сделанные договаривающимися сторонами, не являющимися членами ЕС, означают, что это будет нелегкой задачей.

Семинары ТЭКСП по социальному законодательству ЕС

В сентябре 2007 года IRU, в сотрудничестве с Европейской комиссией, своими ассоциациями-членами и Европейской федерацией работников транспорта, организовал для транспортных операторов в трех государствах Балтии серию семинаров по правилам, регламентирующим время работы и отдыха водителей, и директиве по профессиональной подготовке водителей.

Семинары, проведенные в Таллине, Риге и Вильнюсе, собрали вместе более 400 транспортных операторов, водителей, представителей профсоюзов и экспертов из государств-членов в целях анализа различий между прежними и новыми правилами, регламентирующими время работы и отдыха водителей, вопроса, касающегося их единообразного соблюдения, и порядка включения в национальное законодательство директивы ЕС по профессиональной подготовке водителей и ее практического осуществления.

Академия IRU была представлена на всех трех семинарах, продемонстрировав еще раз свою ведущую роль в обеспечении высших стандартов профессиональной подготовки на получение СПК. Семинары финансировались отделом Европейской комиссии по вопросам оказания технической и экспертной помощи новым странам-членам ЕС (ТЭКСП).



Сектор междугородных перевозок в автобусном сообщении требует восстановления «12-дневной отсрочки» для своих водителей

IRU обратился к вице-президенту Европейской комиссии Жаку Барро с петицией, под которой поставили свою подпись около 20 тысяч руководителей и водителей компаний, осуществляющих перевозки городскими и междугородными автобусами, из стран-членов ЕС с требованием восстановить 12-дневную отсрочку для водителей международных туристических автобусов на территории Европейского союза.

По требованию IRU Европейская комиссия поручила провести специальное исследование, посвященное изучению роли и значения городского и междугородного пассажирского транспорта в ЕС. В ходе этого исследования будут также рассмотрены последствия отмены 12-дневной отсрочки и возможные меры корректировки.

Цифровые тахографы

После обязательного введения в действие с 1 мая 2006 года директивы об обязательном использовании цифровых тахографов на всех новых зарегистрированных в ЕС транспортных средствах весом более 3,5 тонн, все страны ЕС, за исключением Греции, отныне могут выдавать карточки водителя и утверждать семинары по калибровке, необходимые для поддержки системы. Новые члены ЕС, Болгария и Румыния, начали выдавать свои первые карточки водителя с 1 августа 2007 года. Сложность утверждения типа тахографа, организации системы выдачи карточек и материально-технической базы семинаров нельзя недооценивать. Правительства в регионе ЕСТР, которым необходимо к июню 2010 года завершить одни и те же технические и административные процессы, должны быть хорошо осведомлены о существующих опасностях.

Накопленный за 18 месяцев на территории ЕС практический опыт работы с цифровыми тахографами однозначно свидетельствует о том, что многие проблемы еще не решены. По этой причине IRU удовлетворен тем, что он принимает участие в поддерживаемом по линии ЕС проекте улучшения характеристик этого прибора и всей системы в целом. Данный проект, над которым работают вместе основные заинтересованные стороны, такие как профсоюзы, правоприменительные органы и заводы-изготовители тахографов, имеет целью определить ключевые требования пользователей, которым не отвечает используемый в настоящее время прибор, и разработать для Комиссии рекомендации по внесению изменений в правила использования цифрового тахографа и его технические спецификации. И в этом случае IRU принимает участие в данном проекте со своим перечнем вопросов, которые, по мнению наших членов, должны быть решены в обязательном порядке.





Содействие

Туризм и пассажирские перевозки автотранспортом

Вес туристических автобусов

Исследования, проведенные в 2006-2007 годах по инициативе IRU компанией NEA, определили сочетание факторов, которое приводит к потенциальной перегрузке транспортных средств, вызванной постоянным увеличением порожнего веса автобусов и документально подтвержденным увеличением среднего веса пассажиров и провозимого ими багажа.

Для решения этой проблемы предусмотрены совместные инициативы с участием заводов-изготовителей, а также предложения отрасли в адрес учреждений ЕС изменить директиву 96/53/ЕС, устанавливающую максимальные габариты и вес для международных перевозок, и директиву 97/27/ЕС, регламентирующую массу и габариты для сертификации по типу конструкции.

Доступ к профессии и рынку в Европейском союзе

Большинство предложений IRU, содержащихся в документе с изложением его позиции о доступе к профессии, принятым Генеральной ассамблеей в апреле 2007 года, были включены Европейской комиссией в ее уведомление от 23 мая 2007 года.

IRU требует включения таксомоторных перевозок в систему доступа ЕС к профессии.

Совет IRU по пассажирским перевозкам (СТР) также принял обстоятельную позицию о доступе к рынку перевозок городскими и междугородными автобусами в ЕС, особо подчеркнув необходимость упрощения правил и контрольных документов в условиях обеспечения их более полного соблюдения на всей территории ЕС.

МЕРОПРИЯТИЕ IRU



Перевозки городскими и междугородными автобусами: Партнерство IRU-«Басуорлд»

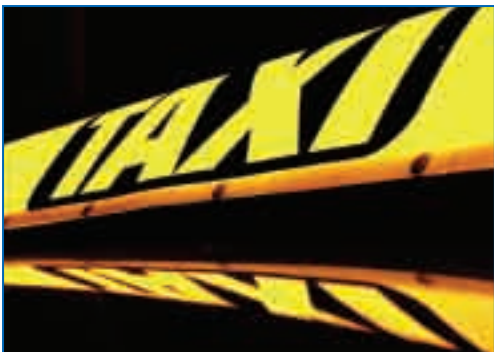
В ходе церемонии открытия 19-й выставки в Кортрейке Президент Поль Лареманс и директор компании «Басуорлд» Люк Глорье подчеркнули тот факт, что грузовой автомобиль – это не междугородный автобус и что в правила ЕС в социальной сфере следует вернуть положение о 12-дневной отсрочке. В ходе этой церемонии были вручены награды IRU победителям соревнований «Городской трофей» и «Еврочеллендж».

Кроме того, в 5-м форуме операторов городских и междугородных пассажирских перевозок в автобусном сообщении приняли участие 120 делегатов и представителей отрасли, центров туризма (Венеция и Дрезден), Европейской комиссии и Американской автобусной ассоциации. Форум был организован совместными усилиями IRU, ВФАТА и ЕТОА.

Участники форума выразили единодушное мнение о том, что междугородные пассажирские перевозки в автобусном сообщении и туризм являются экологически чистой, безопасной и высококачественной альтернативой транспортной политики – правильным стратегическим выбором на будущее.

bus & coach





Содействие

IRU на страже интересов таксомоторных перевозок

Группа такси занимается многими вопросами, которые волнуют всех и представляют интерес для сектора перевозок городскими и междугородными автобусами, например, дизельное топливо, допуск к профессии перевозчика, безопасность дорожного движения, рабочее время и безопасность общественного транспорта. Все эти вопросы рассматриваются совместно с Советом IRU по пассажирским перевозкам, поскольку они регламентируются одними и теми же национальными правилами.

2-й Международный форум по таксомоторным перевозкам 2008 года по качеству услуг

Форум пройдет 7 ноября 2008 года в Кельне (Германия) в рамках самой крупной таксомоторной выставки в мире – «Кёльн Таксимессе». Главной темой форума будет качество обслуживания.



Совместное исследование ЕКМТ-IRU «Улучшение доступа к таксомоторным перевозкам»

Результаты совместного исследования «Улучшение доступа к таксомоторным перевозкам» были представлены в Брюсселе на Европейской конференции министров транспорта.

Это исследование позволило определить два типа конструкции такси, которые могут послужить основой для осуществления политики улучшения доступа к таксомоторным перевозкам:

- Первый тип: такси, обеспечивающие доступ в салон в инвалидной коляске: эти автомобили могут перевозить большую часть (но не всех) пассажиров, передвигающихся в инвалидных колясках, а также других инвалидов;
- Второй тип: стандартные такси: автомобили со специальными приспособлениями, предназначенными для более удобного их использования инвалидами, однако эти такси могут перевозить лишь тех пассажиров, пользующихся инвалидными колясками, которые способны пересесть на кресло такси.

Таксомоторные парки, используемые сегодня для перевозок «от двери до двери», должны включать эти два типа транспортных средств. Доля каждого типа в таксомоторном парке должна варьироваться в зависимости от места, как в пределах страны, так и в пределах ряда стран. Решать этот вопрос должны национальные и местные органы власти.

В докладе рассматриваются, на основе прогнозируемых нужд пассажиров, наиболее реалистичные среднесрочные и долгосрочные проекты для заводов-изготовителей и доработчиков, определяются способы, с помощью которых операторы могли бы содействовать улучшению доступа к такси путем обеспечения всесторонней подготовки и взаимодействия с пассажирами-инвалидами, и предлагаются методы, с помощью которых правительства могли бы стимулировать и поощрять улучшение конструкции автомобилей и соответствующей инфраструктуры в предусмотренные сроки.

Интеграция такси в систему общественного транспорта

Такси и автомобили, сдаваемые напрокат с водителем, во многих городах являются неотъемлемой частью общественной транспортной системы. Они дополняют общественный транспорт и могут даже заменить его в период слабого спроса. Они могут стать жизненно способной и безопасной альтернативой частным автомобилям.

5th Euro-Asian Road Transport Conference



Almaty, 11-12 June 2009

На партнерских началах



«Возрождение Шелкового пути: от мечты к реальности»

Присоединяйтесь к нам! www.iru.org



A yellow taxi cab is shown in motion at night, with blurred city lights in the background. The car is a sedan, and its rear and side are visible. The background consists of horizontal streaks of light from buildings and streetlights, suggesting a fast-moving vehicle. The text is overlaid on the bottom left of the image.

**Деятельность постоянных
представительств IRU**

Другая деятельность IRU



Европейский союз (ЕС)

Доступ к профессии автотранспортного оператора

Европейская комиссия приняла новое предложение по регламентированию доступа к профессии автотранспортного оператора в ЕС.

Это новое предложение является весьма существенной переработкой существующего законодательства, укрепляющей и изменяющей действующие правила допуска к профессии и взаимное признание дипломов.

IRU считает, что это новое предложение является шагом вперед на пути к упрощению правил ЕС, их согласованному включению в национальное законодательство стран-членов и укреплению контроля за их соблюдением.

Доступ к рынку автомобильных перевозок

Европейская комиссия приняла новое предложение по регламентированию общих правил доступа к рынку автомобильных перевозок в ЕС. Это предложение объединяет и изменяет правила, которые сегодня содержатся в четырех различных законодательных актах ЕС, касающихся доступа к рынку.

IRU считает, что новые предложения по доступу к международному рынку автомобильных грузовых перевозок и пассажирских перевозок городскими и междугородными автобусами направлены на обеспечение дальнейшей гармонизации, упрощения и уточнения правил, укрепления контроля за их соблюдением, улучшения условий конкуренции для операторов из различных стран и более эффективной и устойчивой организации перевозки и хранения грузов, а также потоков пассажиров и туристов на территории ЕС. Один важный аспект, которому необходимо и впредь уделять особое внимание – дальнейшее согласование порядка аттестации водителей в рамках систем выдачи водительских прав в ЕС и ЕКМТ.

Новое определение грузовых перевозок автомобильным транспортом в третьи страны следует уточнить с целью избежать снижения эффективности работы грузового автотранспорта и сокращения его вклада в устойчивое развитие транспортной логистики и общую транспортную работу всех видов транспорта в Европе. Национальное законодательство, имеющее отношение к транспортным накладным, необходимо согласовывать и впредь в целях улучшения контроля за соблюдением правил, регламентирующих перевозки в третьи страны, а также сведения к минимуму административного бремени и затрат операторов.





Другая деятельность IRU

Встреча IRU с вице-президентом Европейской комиссии Жаком Барро

Делегация высокопоставленных представителей IRU — в составе Президента IRU Поля Лареманса, избранного Президента Транспортного совета по грузовым перевозкам Пере Падроса, Президента Европейского совета грузоотправителей и члена Президиума IRU Дика ван ден Брука Хюмфрея, Президента Комитета по связи с ЕС Бертила Дахлина, президента АСМАП Леонида Костюшенко (Украина), и представителей Генерального секретариата Мартина Марми и Петера Крауса — встретила с вице-президентом Комиссии ЕС и уполномоченным по вопросам транспорта Жаком Барро для обсуждения актуальных проблем в области автомобильного транспорта и, более конкретно, таких как: необходимость укрепления государственно-частного партнерства между Европейским союзом и IRU; время ожидания на внешних границах ЕС, а также обусловленное им негативное влияние на работу операторов транспорта и внешней торговли и экономики ЕС в целом; восстановление 12-дневной отсрочки в сфере автомобильных перевозок в международном сообщении, модульная концепция; упрощение порядка выдачи виз; и обеспечение безопасности зон стоянки в основных транспортных коридорах Европы. Итоги этой встречи были восприняты IRU с большим удовлетворением. В ближайшие месяцы работа в этом направлении будет продолжена.



Зеленая книга «Формирование новой культуры городской мобильности»

Европейская комиссия опубликовала «Зеленую книгу» под названием «Формирование новой культуры городской мобильности», которая представляет большой интерес для операторов как грузовых, так и пассажирских перевозок, в том числе и таксомоторных. Эта публикация дала толчок организации новой серии консультаций заинтересованных сторон. До настоящего момента IRU принимал активное участие в большинстве предварительных консультаций. В результате авторы «Зеленой книги» приняли во внимание несколько предложений со стороны транспортного сектора, например, по нормам «EURO», такси, туризму и инфраструктуре грузовых автомобильных перевозок. В дальнейшем необходимо будет приложить совместные усилия с ассоциациями-членами в целях продвижения позиции отрасли и воздействия на будущую политику ЕС по таким ключевым вопросам, как взимание платы за проезд в городах, оказание минимальной помощи в приобретении грузовых автотранспортных средств, создания автобусных терминалов и признания таксомоторного парка в качестве неотъемлемого элемента системы общественного транспорта.

Текущие вопросы

Новые предложения по регулированию доступа к профессии и рынку были подробно рассмотрены в рамках полномочий Португалии, исполняющей функции Председателя ЕС. Эти два вопроса будут окончательно рассмотрены в рамках полномочий сначала Словении, а затем Франции, которые будут исполнять эти функции впоследствии. Ожидается, что в порядке развития этих вопросов будет проведена работа по плану действий в области логистики грузовых перевозок, опубликованного в октябре 2007 года, и Зеленой книге городского транспорта, опубликованной в сентябре 2007 года.

Другими приоритетными направлениями является мониторинг использования цифровых тахографов, введение новых правил, регламентирующих время работы и отдыха водителей, а также поиск решений остальных проблем отрасли. IRU примет активное участие в подготовке к введению в действие системы модульного взимания сборов с грузовых автомобилей на трансъевропейской дорожной сети и обсуждению намерений стран-членов и местных органов власти постепенно вводить все большее количество сборов, связанных с защитой окружающей среды, и ограничений на движение автомобилей большой грузоподъемности.

Семинар IRU - ФТА по контролю за соблюдением правил

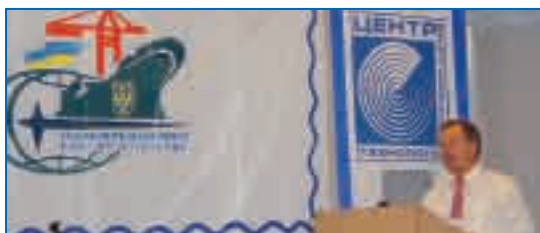
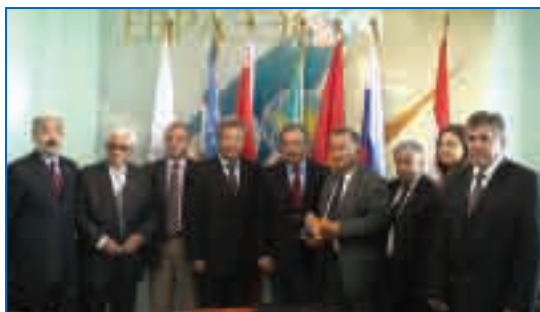
IRU провел совместный семинар «Будущее реализации нормативно-правовых актов для коммерческого автотранспорта в Европе» вместе со своим членом из Соединенного Королевства – Ассоциацией грузового автотранспорта (FTA). Семинар имел целью стимулировать диалог и укрепить сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами в целях обеспечения согласованного контроля за соблюдением действующих правил в области автомобильного транспорта в Европе.

В семинаре приняли участие около 100 представителей Европейской комиссии, Парламента, правительств стран-членов, национальных органов по контролю за соблюдением правил в области автотранспорта, члены IRU и представители автотранспортной отрасли. Участники семинара определили целевые и единообразные меры контроля за соблюдением правил в области автомобильного транспорта, начиная с согласования правил, регламентирующих время работы и отдыха водителей, и заканчивая эксплуатационной пригодностью транспортных средств, как ключевого элемента обеспечения бесперебойной и конкурентоспособной работы автомобильного транспорта в ЕС.

Весенний коктейль IRU

Это престижное ежегодное мероприятие состоялось в феврале 2007 года в Брюсселе. На нем присутствовало более 250 представителей европейской транспортной отрасли, учреждений ЕС, членов IRU и государств-членов ЕС, а также министр транспорта Болгарии г-н Петар Мутафчиев.





Содружество Независимых Государств (СНГ)



Другая деятельность IRU

Гармонизация автотранспортного законодательства государств-участников СНГ

После успешного 2006 года, когда многие государства-члены СНГ расширили свое участие в многосторонних конвенциях и соглашениях ЕЭК ООН по облегчению автомобильных перевозок, деятельность Постоянного представительства IRU в регионе СНГ достигла в этой области нового уровня. Основное внимание уделялось преимуществам, которые может получить та или иная страна, принимающая участие в конвенциях ООН, а также обязательствам, которые вытекают из такого участия. Это и стало темой последнего аналитического доклада, представленного в качестве отдельной публикации Постоянным представительством IRU в конце 2007 года.

Что касается согласования технических стандартов в государствах-членах СНГ, то в этой связи была продолжена работа с целью создать условия для введения на территории всего региона СНГ единых весовых сертификатов для автотранспортных средств и свидетельств профессиональной пригодности для автотранспортных операторов. Оба этих проекта были инициированы Комитетом IRU по связи с СНГ.

Миссии в Китай

Важным событием в марте 2007 года стал визит в Китай представителей четырех ассоциаций из Грузии, Казахстана, Украины и Молдовы. Организация торговых перевозок из Китая в Европу является одной из основных целей китайского правительства, которое провозгласило ускоренное промышленное развитие Северо-западного региона Китая своей приоритетной задачей. «Соединение с Востоком, осуществление экспорта на Запад с целью возродить славные времена Древнего шелкового пути», – так китайцы сформулировали свою цель в Синьцзян-Уйгурском автономном районе Китая.

Делегация IRU, в которую вошли представители международных транспортных операторов из Беларуси, Польши, России, Турции и Узбекистана посетили несколько контрольно-пропускных пунктов на китайско-казахстанской границе. В ходе встреч с представителями китайской таможни в Урумчи, столице Синьцзян-Уйгурского автономного района, и на контрольно-пропускных пунктах для грузового автотранспорта «Дулат», «Алашенкоу» и «Хоргос» делегация имела возможность ознакомиться с техническими аспектами международных пассажирских и грузовых перевозок по дорогам из Китая в Казахстан. Встречи с представителями китайских деловых кругов еще раз подтвердили актуальность деятельности IRU, направленной на возрождение Великого шелкового пути. Все участники поездки разделили взгляд, что Китай активно готовится влиться в международный автотранспортный рынок: Китай инвестирует в дорожную инфраструктуру и центры логистики, готовится к ратификации Конвенции МДП и модернизирует свой автопарк.

Расширение сотрудничества с региональными организациями

Генеральным секретарем IRU Мартином Марми и генеральным секретарем ЕврАзЭС Григорием Рапота был подписан меморандум о взаимопонимании. Меморандум о взаимопонимании выводит уже длящиеся три года отношения между IRU и ЕврАзЭС на новый уровень и определяет основные направления совместной работы и приоритетные проекты.

Перспективное соглашение о сотрудничестве было подписано Генеральным секретарем IRU Мартином Марми и председателем Исполнительного комитета Координационного транспортного совещания (КТС СНГ) Чингизом Измаиловым. Это соглашение предусматривает сотрудничество, направленное на развитие трех проектов в области инфраструктуры для региона СНГ, в том числе проект по возрождению Великого шелкового пути.

Совещания «за круглым столом»

Связи IRU с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) были значительно укреплены. В Батуми (Грузия) Постоянным представительством IRU совместно с ОБСЕ было организовано совещание «за круглым столом», которое было посвящено проблемам инфраструктуры стран, не имеющих выхода к морю. После этого в Душанбе (Таджикистан) состоялся целый ряд совместных мероприятий.

Текущие вопросы

Основные цели Постоянного представительства IRU в СНГ на 2008 год следующие:

- дальнейшее развитие транспортного законодательства в странах региона СНГ и и дальнейшее присоединение к конвенциям ЕЭК ООН и соглашениям в области автомобильного транспорта;
- сотрудничество с межгосударственными экономическими организациями в регионе СНГ, ЕврАзЭС, Шанхайской организацией сотрудничества, ЧЭС, ГУАМ и Исполнительным комитетом СНГ, а также с инкорпорированными организациями, такими как Координационное транспортное совещание и Межгосударственный совет по автотранспорту;
- содействие в работе по возрождению Шелкового пути, в частности по линии экспериментального проекта НЕЛТИ и региональных конференций, посвященных этому проекту;
- обеспечение доступа к грузовым автоперевозкам в регионе СНГ, в том числе изучение проблем, связанных с пересечением внутренних и внешних границ СНГ;
- обеспечение регулярных информационных услуг для ассоциаций региона СНГ через русскоязычный веб-сайт IRU, публикация проектов, информационных бюллетеней, обзоров, аналитических отчетов и основных материалов по автотранспортной отрасли и т.д.





Регион Ближнего Востока



Другая деятельность IRU

Сотрудничество с ассоциациями-членами

В октябре в Стамбуле состоялось ежегодное совещание членов IRU из региона Ближнего Востока, которое дало участникам возможность обсудить будущую деятельность Постоянного представительства и обменяться идеями и информацией о важных проблемах в области автомобильных перевозок в регионе.

Кроме того, Постоянное представительство способствовало сотрудничеству национальных ассоциаций региона в рамках проекта возрождения Шелкового пути, который пройдет через Кавказ и районы Ближнего Востока.

Сотрудничество с международными партнерами

ЭСКЗА ООН: IRU принял участие в межрегиональных семинарах, организованных ООН в Каире и Абу-Даби. Принимающей стороной выступала ЭСКЗА ООН. На встрече в Каире IRU просили ознакомить собравшихся с выводами, касающимися автопробега вокруг Черного моря.

ЭСКАТО ООН: IRU принял участие в различных встречах и мероприятиях ЭСКАТО, которые в основном были связаны с созданием азиатской автомагистрали, повышением безопасности дорожного движения в Азии и Тихоокеанском регионе, а также с организацией работы в условиях глобализации. Итогом этих встреч и параллельных двусторонних контактов стало заключение соглашения между ЭСКАТО и IRU об организации в 2008 году во время работы 31-го Всемирного конгресса IRU совместного автопробега колонны грузовых машин из Токио в Стамбул через Бангкок.

АУЛТ: Сотрудничество с Арабским союзом наземного транспорта началось с подписания в Женеве меморандума о взаимопонимании генеральными секретарями IRU и АУЛТ. Президент АУЛТ посетил штаб-квартиру IRU в Женеве. IRU также провел с АУЛТ несколько двусторонних встреч и совместных мероприятий в целях незамедлительного и успешного осуществления этого меморандума о взаимопонимании.

ЧЭС (Организация Черноморского экономического сотрудничества): После подписания в Сочи меморандума о взаимопонимании между IRU и ЧЭС, Генеральный секретарь ЧЭС посетил штаб-квартиру IRU в Женеве. По этому случаю генеральные секретари двух организаций приняли совместное решение организовать автопробег колонны грузовых автомобилей вокруг Черного моря, который позволил значительно укрепить сотрудничество между IRU и ЧЭС.

Текущие вопросы

Основной целью Постоянного представительства IRU в регионе Ближнего Востока в 2008 году станет активная пропаганда роли автотранспорта в регионе Ближнего Востока, а также защита его интересов на уровне национальных правительств и региональных и международных организаций совместно с ассоциациями-членами IRU. В этих целях Постоянное представительство будет проводить следующую работу:

- оказание поддержки деятельности органов ООН по распространению и надлежащему осуществлению конвенций и соглашений ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта в регионе;
- повышение общей осведомленности о региональных потребностях и всемирной значимости признанной на международном уровне системы профессиональной подготовки на основе единообразных международных стандартов, применяемых Академией IRU в целях повышения эффективности отрасли в интересах экономики и общества в целом;
- облегчение доступа к услугам транспортных операторов, как это было доказано на практике компанией «Виалтис», которая приняла во внимание их потребности и повысила качество их операций и рентабельность;
- IRU будет координировать организацию азиатского автопробега колонны грузовых автомобилей ЭСКАТО ООН-IRU, который пройдет в два этапа: Токио (Япония) – Бангкок (Таиланд) – Стамбул (Турция). Этот автопробег, утвержденный Комитетом ЭСКАТО по вопросам глобализации в Бангкоке, будет приурочен к церемонии открытия 31-го Всемирного конгресса IRU, который состоится 15 мая 2008 года в Стамбуле;

Основной целью азиатского автопробега колонны грузовых автомобилей является подтверждение региональной целостности азиатской сети автомобильных дорог общей протяженностью в 141 тыс. км, которая покрывает 32 азиатские страны и простирается от Токио на востоке до Стамбула на западе.





Перемены – ЭТО ЖИЗНЬ

**Самое непостижимое
в мире – это то, что он
постижим.**

Альберт Эйнштейн.

XXI век, который зачастую называют веком информации, на самом деле, стал веком дезинформации из-за слишком большого количества информации. Это настолько верно, что во всех самых важных вопросах сегодня этот взрыв информации, распространяемый всеми информационными средствами, сводится в большинстве случаев к единообразному мышлению и политически корректным догмам, диктуемым изменчивыми тенденциями. Таким образом, если начиная с эпохи просвещения, благодаря способности человека разумно мыслить и отличать плохое от хорошего, знания его непрерывно развивались, он накапливал практический опыт и развивал моральные ценности, то сегодняшнее разнообразие мнений и критическое мышление открыло путь к комфорту, создаваемому поисковыми средствами, бороздящими по волнам догматики и принципа предосторожности.

Как сказал Дидро: «Только страсть, великая страсть, может поднять душу до великих дел». Поэтому мы изо дня в день должны отличать миф от реальности.

Если говорить об инфраструктуре,

то после падения Берлинской стены и исчезновения биполярного мира были приняты важнейшие решения с целью объединить людей и экономику Европы и Азии. Именно в этом контексте в 1993 году Европейский союз положил начало программе ТРАСЕКА (транспортный коридор «Европа-Кавказ-Азия»). Однако несмотря на сотню проектов в области оказания помощи и инвестиций, в дополнение к миллионам евро, выплаченным многочисленным консультантам, и несмотря на то, что в период 2000-2020 годов объем международных перевозок в автомобильном сообщении, по прогнозам, удвоится, сегодня мы можем лишь с удивлением и сожалением констатировать, что ТРАСЕКА представляет собой ни что иное, как миф, – ни один из запланированных объектов инфраструктуры так и не был создан.

И в то же время, как это ни парадоксально, Китай благодаря своей дальновидности и целеустремленности, создал систему автомагистралей не только на своей территории, но и в направлении портов соседних стран и основных мировых рынков.

По сути, сегодня можно добраться из Бангкока в Северный Китай, не съезжая с автодороги. Также абсолютно верно и то, что проект по возрождению легендарного Шелкового пути, который ведется с 1997 года, сегодня совершил гигантский шаг вперед на пути к его реализации. Фактически, именно под руководством Китая, Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Монголия,

Заключительная речь Генерального секретаря

Таджикистан и Узбекистан недавно подписали соглашение о создании в ближайшие десять лет автодорожной инфраструктуры, которая должна связать Азию с Европой и, конечно же, со Ближним Востоком, Турцией и Россией. Финансирование этого проекта, который обойдется примерно 20 млрд. долларов будет производиться под эгидой Азиатского банка развития.

Скрытая же правда заключается в том, что сегодня в силу догматических причин, наземными видами транспорта осуществляется менее 1% торговли между Европой и Азией через эти страны, которые в прежние времена являлись мировыми центрами торговли и обмена. Реальность такова, что важность автотранспорта на службе торговли в условиях нарастающей экономической мощи Азии и Ближнего Востока очень сильно недооценивается, в особенности европейскими странами.

Что касается изменения климата, то в силу единообразного мышления и бытующей политически корректной догмы был создан миф, согласно которому причиной глобального потепления является исключительно использование ископаемых видов топлива и выбросов CO₂ в атмосферу. Однако истина заключается в том, что история Земли, запечатленная в скальных породах, доказывает, что наша планета уже прошла через множество циклов потепления-похолодания, и даже в самом центре Европы климат много раз изменялся от субтропического, когда на ее территории росли пальмовые деревья, до холодного, когда ее покрывали ледники. Однако,

используя предполагаемую связь между выбросами CO₂ и изменением климата в качестве доказательства причинно-следственных связей, надо помнить, что выходить за пределы здравого мышления все же не следует.

Миф заключается в том, что в автотранспортной отрасли биологическое топливо или водород может легко заменить ископаемые виды топлива. Однако правда заключается в том, что ископаемое топливо, которое облагается большими налогами и все еще считается в автотранспортной отрасли «черным золотом», пока не имеет никаких рентабельных альтернатив. Вместе с тем истинно глобальная политика в области энергетики позволила бы легко заменить ископаемые виды топлива, используемые в стационарном оборудовании, где уже давно существуют рентабельные альтернативы, например, в секторе энергетики и производства тепла, на который приходится более трех четвертых всего потребления нефти.

Во многих странах и стратегиях охраны окружающей среды бытует миф, что эффективней и безопасней, когда это представляется возможным, перевозить грузы железнодорожным или морским транспортом и соединить порты железной дорогой, а сферу деятельности автотранспорта ограничить лишь конечной доставкой.

Правда же заключается в том, что Китай стал крупнейшим мировым производителем. До 80% товаров, поступающих в продажу через основные

производственно-сбытовые системы, произведены в Китае. Вся торговля между основными мировыми рынками, например в США, Европе, Азии, Ближнем Востоке и Африке, осуществляется через очень ограниченное число все более и более перегруженных портов, в которые грузы доставляются все более и более крупными контейнеровозами.

И здесь правда заключается в том, что эта концентрация основной части мировой торговли всего лишь в 30-40 портах мира не только привела к возникновению «узких мест», простоям и ненужным издержкам, но и к неблагоприятному эффекту, который проявляется в тревожном нарастании «эрозии» внутренних территорий в тех районах и странах, которые не имеют прямого доступа к портам.

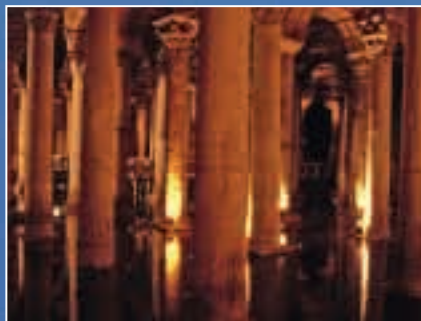
Еще одной абсолютно непризнанной истиной, постоянно игнорируемой слишком многими правительствами, является то, что автотранспорт – благодаря профессионализму транспортных операторов и высокому качеству оказываемых им незаменимых транспортных услуг «от двери до двери» – является единственным средством не только доставки грузов из Китая на основные мировые рынки, но и обеспечения связи между всеми коммерческими предприятиями и компаниями этих стран, открытых для мировой торговли.

Правда заключается в том, что автотранспорт – единственный вид транспорта, который отвечает большей части жестких экологических стандартов, – является не только

единственным экологически чистым видом транспорта, но и единственным видом транспорта, который объединяет людей и позволяет более эффективно распределять материальные блага.

И в заключение, к вопросу об автотранспорте, энергетике и изменении климата. Эмиль Золя предостерегал нас в свое время о вредном влиянии единообразного мышления, когда он написал, что мы создаем опасность, заявляя каждое утро, что она существует. Вот поэтому для любого осведомленного и ответственного ученого, специалиста или чиновника, обладающего рациональным складом ума, существующее сегодня общепринятое мышление, наносящее вред автотранспорту, должно стать источником мотивации и стимулом для проявления упорства. Как сказал однажды Шарль Пегй: «Тот, кто не говорит о правде, когда знает правду, становится соучастником лжецов и обманщиков».

Мартин Марми



31-й Всемирный конгресс IRU

Автотранспорт на пути к миру и процветанию!

Стамбул, 15-16 мая 2008 года

Присоединяйтесь к нам!

www.iru.org



*Единство действий во
имя лучшего будущего*

IRU

с 1948 г.

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

**International Road Transport Union,
Secretariat General**

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

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

**IRU Permanent Delegation to the
European Union**

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

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

**Постоянное представительство
IRU в регионе СНГ**

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

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

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

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

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

