

Ежегодный доклад IRU

2019

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

Содержание

- 5 Приветственная речь Президента IRU:
Автомобильный транспорт – движущая сила прогресса**
- 6 Международная сеть IRU**
 - 7 Миссия IRU
 - 7 Членство в IRU
 - 7 Приоритетные задачи IRU
 - 9 Структура IRU
 - 10 Генеральная ассамблея IRU
 - 11 Транспортные советы IRU
 - 12 Президиум IRU
 - 13 Комитеты IRU по связям
 - 14 Комиссии/Рабочие группы IRU
 - 16 Генеральный секретариат IRU
 - 20 Организации-партнеры IRU
 - 21 Автомобильный транспорт
- 24 Приоритетные задачи IRU: устойчивое развитие и упрощение**
- 25 Приоритетная задача IRU: устойчивое развитие**
 - 26 Изменение климата и CO₂
 - 29 Кризисная ситуация с дизельным топливом
 - 30 Подготовка кадров в IRU
 - 34 Проект IRU НЕЛТИ
 - 37 Стратегия трех «и»: Инновации
 - 38 Стратегия трех «и»: Использование стимулов
 - 40 Стратегия трех «и»: Инфраструктура
- 42 Приоритетная задача IRU: упрощение автомобильных перевозок**
 - 44 Автопробег под эгидой ЭСКАТО-IRU в 2009 году
 - 49 Всемирный конгресс по случаю 60-й годовщины IRU, Стамбул
 - 54 Система МДП
 - 57 Социальные вопросы, связанные с автомобильным транспортом
 - 60 Туризм и пассажирские перевозки автотранспортом
- 64 Региональная деятельность постоянных представительств IRU**
 - 65 Европейский союз (ЕС)
 - 68 Содружество Независимых Государств (СНГ)
 - 70 Регион Ближнего Востока
- 72 Заключительная речь Генерального секретаря IRU:
право на мобильность – одно из основных прав человека**





Автомобильный транспорт – движущая сила прогресса

Приветственная речь Президента IRU

Я горжусь тем, что мне была оказана честь исполнять функции Президента IRU – глобальной организации, играющей важнейшую роль в обеспечении способности автомобильного транспорта, который является источником жизненной силы ВСЕХ стран, и впредь удовлетворять постоянно растущий спрос на устойчивую мобильность пассажиров и грузов. В условиях глобализации нашего мира необходимость в автомобильном транспорте и IRU еще никогда не была так велика.

Начало процессу глобализации было положено 700 лет назад морскими державами, имевшими прямой выход к морю. Последние 200 лет процесс глобализации возглавили международные компании.

Сегодня в результате либерализации рынка и появления сети Интернет каждый из нас является участником

процесса глобализации и каждый из нас уже сотрудничает или соперничает со всеми в этом мире! Вот поэтому автомобильный транспорт, который всегда и везде находится в распоряжении каждого из нас, стал жизненно важным средством производства во всех экономических системах, движущей силой экономического и социального прогресса, а также прогресса в области защиты окружающей среды. Кроме того, автомобильный транспорт, характеризующийся своими уникальными транспортными услугами по перевозке пассажиров и товаров «от двери до двери», позволяет объединять людей и более эффективно распределять материальные блага!

Цель IRU в нашем мире, находящемся в процессе глобализации, – предоставить доступ всем гражданам, всем регионам и всем предприятиям ко всем крупнейшим рынкам мира. Сделав

это, автомобильный транспорт свяжет между собой не только прилегающие к портам внутренние районы, но и все регионы всех стран и, таким образом, принесет мир и процветание.

Глобализация вовсе не означает, что автотранспорт будет действовать лишь на дальних расстояниях. Тем не менее, для того чтобы можно было совершать перевозки из конца в конец, необходимо обеспечить беспрепятственное движение автотранспорта, подобно току в электрической цепи, что позволит развивать туризм и торговлю посредством обеспечения транспортных связей между людьми и предприятиями вдоль каждого маршрута.

С точки зрения IRU для автомобильного транспорта не закрыта ни одна страна!

Принимая во внимание требуемое глобальное развитие туризма и торговли в странах, не имеющих выхода к морю,

правительствам следует признать жизненно важную и незаменимую роль автомобильного транспорта. Приоритеты должны быть расставлены в пользу дальнейшего продвижения, развития, упрощения и надежной работы автомобильного транспорта, что обеспечит дальнейший прогресс!

Это можно сделать только следуя лозунгу: «Единство действий во имя лучшего будущего».

Януш Ляцны

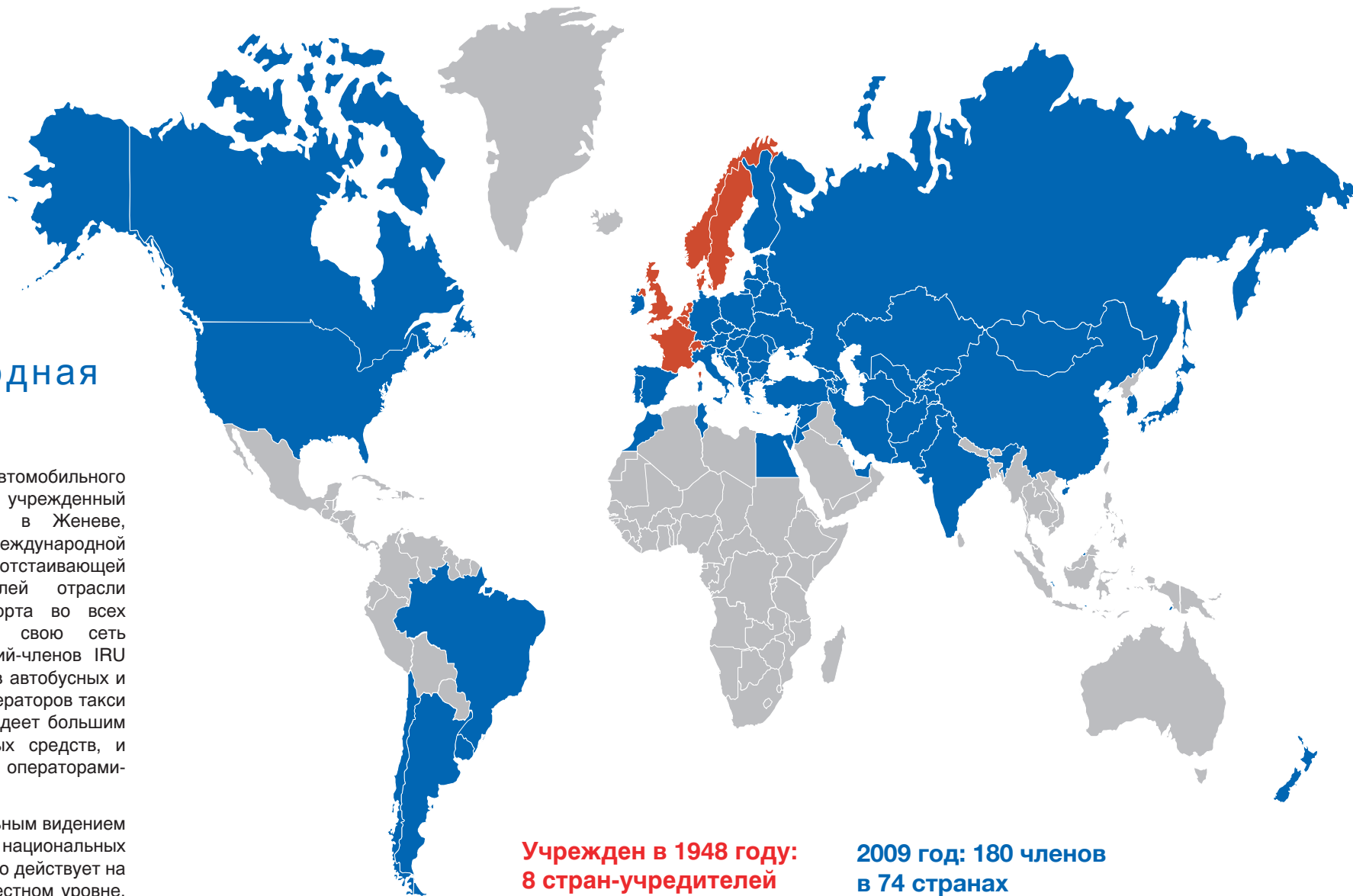


Международная сеть IRU

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 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».



**Учрежден в 1948 году:
8 стран-учредителей**

**2009 год: 180 членов
в 74 странах**

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.

IRU действует вместе со своими членами в целях обеспечения гармоничного развития автотранспортной отрасли и повышения ее репутации. IRU представляет интересы отрасли автомобильного транспорта в государственных органах, частных организациях и средствах массовой информации. IRU содействует развитию сотрудничества и усилению взаимодополняемости с другими видами транспорта.

Членство в IRU

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

Сегодня в состав IRU входят 180 членов, представляющих 74 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 заводы-изготовители транспортных средств, топлива, шин и информационных систем.

Члены IRU используют свои экспертные знания, опыт и политический вес для поддержки своей 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.

Приоритетные задачи IRU

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





Сегодня международная сеть насчитывает 180 преданных своему делу и опытных членов в 74 странах мира

Структура IRU

Демократическая 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.





Высший орган

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 ежегодного доклада о работе организации.

Транспортный совет по грузовым перевозкам



Транспортный совет по грузовым перевозкам:
Слева направо: Роджер Кинг, вице-президент СТМ (РНА, Великобритания), **Пере Падроза, Президент СТМ** (ASTIC, Испания) и Кахрамон Сидикназаров, вице-президент СТМ (AIRCUIZ, Узбекистан).

В Транспортный совет по грузовым перевозкам (СТМ) входят все действительные члены IRU, представляющие компании, которые производят перевозки грузов автомобильным транспортом по найму или за вознаграждение. 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 IRU по пассажирским перевозкам



Транспортный совет по пассажирским перевозкам:
Слева направо: Лариса Вашеткина, вице-президент СТР (БАМАП, Беларусь), **Грэм Смит, Президент СТР** (Великобритания) и Ив Маннартс, вице-президент СТР (FBAА, Бельгия)

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.





Совет– Президиум IRU

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.

Слева направо (стоят): Георги Петров (AEBTRI, Болгария), Антонио Музиньо (ANTRAM, Португалия), Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Дик ван ден Брук Хюмпфрей (EVO, Нидерланды), Владимир Флоря (AITA, Молдова), Ярослав Ханак («CESMAD Bo-hetia», Чешская Республика), Тойво Кулдкепп (ERAA, Эстония), Флоринел Андрей (ARTRI, Румыния).

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

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



Комитет IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта (CLTM):
Слева направо: Кристиан Лабро, вице-президент CLTM (BWVL, Германия), Бертил Дахлин, президент CLTM (SA, Швеция), Флоранс Бертело, вице-президент CLTM (FNTR, Франция).

CLTM является форумом для ассоциаций-членов, на котором они могут рассматривать вопросы, связанные с транспортной политикой ЕС.

В 2008 году CLTM сосредоточил свое внимание на предложениях Европейской комиссии (ЕК) по регламентированию доступа к профессии перевозчика и международному рынку автомобильных перевозок; результатах исследования ЕК, касающегося веса и габаритов тяжелых грузовых коммерческих транспортных средств; новых изменениях правил ЕС, регламентирующих продолжительность управления и отдыха водителей, докладе о ходе работы по проекту реализации тахографов «SMART», экстренной резолюции IRU по кризисной ситуации с ценами на топливо, а также на принятии Европейской комиссией пакета мер по повышению экологических показателей транспорта, который устанавливает новую стратегию интернализации внешних издержек в области транспорта, в том числе нового предложения Европейской комиссии изменить директиву 1999/62 по «евровиньетке».

Бертил Дахлин (SA) был переизбран на должность Президента. Флоранс Бертело (FNTR) и Кристиан Лабро (BWVL) были избраны на должности вице-президентов.

Комитет IRU по связи с СНГ (КС СНГ)



Комитет IRU по связи с СНГ (КС СНГ):
Слева направо: Леонид Костюченко, вице-президент КС СНГ (АсМАП УА, Украина), Владимир Флоря, президент КС СНГ (АИТА, Молдова), Кахрамон Сидикназаров, вице-президент КС СНГ (AIRCUS, Узбекистан).

Комитет IRU по связи с СНГ (КС СНГ) проводит совещания два раза в год с участием представителей ассоциаций-членов IRU из 12 стран СНГ и Монголии.

В июне 2008 году на совещании КС СНГ в Днепропетровске (Украина) обсуждались вопросы, имеющие важное значение для автомобильных перевозчиков в регионе СНГ, а именно: приведение соглашения ЕСТР в части продолжительности управления и отдыха водителей в соответствии с новыми правилами ЕС, а также вопросы технического характера, возникшие в связи обязательным введением в практику цифровых тахографов.

На совещании также были рассмотрены предварительные результаты проекта IRU «Новая Евро-азиатская транспортная инициатива» (НЕЛТИ).

Президент АИТА Владимир Флоря был переизбран на должность президента КС СНГ, а президент АсМАП УА Леонид Костюченко и президент AIRCUS Кахрамон Сидикназаров были избраны на должности вице-президентов.

Первые результаты реализации проекта IRU НЕЛТИ были рассмотрены на 21-м совещании КС СНГ в Женеве.

Международные комиссии, рабочие и целевые группы IRU объединяют в своем составе представителей ассоциаций-членов IRU, обладающих специальными знаниями, которые необходимы для разработки основных направлений политики, и выполняющих функцию консультативного, информационного и исследовательского ресурса.

Международные комиссии IRU и их президенты

по таможенным вопросам (CAD)

Ян Мэйлендер-Ларсен (NLF, Норвегия)

по экономическим вопросам (CAE)

Рудольф Кристиан Бауэр (AISO, Австрия)

по финансовым вопросам (CF)

Рон Уиттл (CPT, Великобритания)

по правовым вопросам (CAJ)

Изабель Бон-Гарсен (AETRI, 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 (ASMAP, Россия)





*Совет Группы по комбинированным перевозкам (GETC). Слева направо: Даниель Торрес, заместитель председателя GETS (BGL, Германия), **Антоанета Иванова, председатель GETS (AEBTRI, Болгария).***



*Совет Группы по перевозкам опасных грузов (GEMD). Слева направо: Роланд Майстер, заместитель председателя GEMD (ASTAG, Швейцария), **Пол Вотерс, председатель GEMD (FEBETRA, Бельгия).***



*по таксомоторным перевозкам и прокату автомобилей с водителем. Слева направо: Нина Низовски, заместитель председателя Группы такси (STL, Финляндия), **Хьюберт Андела, председатель Группы такси («КНВ-Такси», Нидерланды)** и Томас Грац, заместитель председателя Группы такси (BZP, Германия).*

Международные рабочие группы IRU и их председатели

по комбинированным перевозкам (GETC)

Антоанета 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)





Женева – штаб-квартира Генерального секретариата IRU

Генеральный секретариат IRU, возглавляемый Генеральным секретарем, проводит политику, предложенную Президиумом и одобренную Транспортными советами 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 в области упрощения 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, тесно сотрудничает с правительствами соответствующих азиатских стран, включая правительство Китая, и другими компетентными органами, соответствующими государственными ведомствами и коммерческими партнерами для создания единой сети автомобильных дорог, позволяющих производить перевозки «от двери до двери», и связи расположенных вдоль Шелкового пути коммерческих предприятий и превращения новой Евро-азиатской инициативы наземного транспорта IRU (НЕЛТИ) в еще один успешный проект.

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).

Состав Генерального секретариата IRU в Женеве:

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 отдела подготовки IRU

ПАТРИК ФИЛИПП

Руководитель юридического отдела

КАРИН РАТЬЕ

Руководитель отдела устойчивого развития

ЙЕНС ХЮГЕЛЬ

Руководитель технического отдела

ЖАК МАРМИ

Руководитель отдела системы МДП

ЖАН АКРИ



Брюссель– Постоянное представительство IRU при ЕС

В 1973 году IRU открыл в Брюсселе Постоянное представительство при ЕС в целях оказания ассоциациям-членам поддержки в мониторинге и обеспечении обоснованной законодательной базы по всем вопросам, решаемым совместно с институтами ЕС, которые оказывают влияние на автомобильный транспорт. С тех пор Постоянное представительство стало важным участником процесса создания согласованной европейской законодательной базы в области автомобильного транспорта. Постоянное представительство IRU при ЕС осуществляет свою деятельность совместно со всеми членами IRU ЕС с целью продвижения своей позиции во всех Генеральных директоратах Европейской комиссии, Европейском парламенте и, прежде всего, в Транспортном комитете (TRAN), Совете министров транспорта ЕС, его секретариате, а также по линии постоянных представителей государств-членов при ЕС и соответствующих ассоциаций и организаций, базирующихся в Брюсселе, в порядке достижения целей IRU и решения приоритетных задач.

Основные цели:

- отстаивание интересов автотранспортной отрасли в ЕС;
- конструктивное содействие реализации политических инициатив и нормативных актов ЕС, направленных на обеспечение эффективной, устойчивой и экономически благоприятной рабочей среды для автотранспортной отрасли сегодня и в будущем;
- обеспечение справедливой конкуренции во всех процессах формирования политики ЕС в целях защиты автотранспортной отрасли, а соответственно и экономики в целом.

Состав Постоянного представительства IRU при ЕС в Брюсселе:

Глава Представительства

МИКАЭЛЬ НИЛСЕН

Руководитель отдела CLTM и охраны окружающей среды ЕС

МАРК БИЙЕ

Руководитель отдела пассажирских перевозок

ОЛЕГ КАМБЕРСКИЙ

Руководитель отдела по социальным и финансовым вопросам ЕС

ДЕМИАН ВИККАР

Сотрудник по связи с Европейской комиссией

БЕН РЕЙХЕРТ

Младший сотрудник по вопросам формирования политики

РЕМИ ЛЕБЕДА





Москва– Постоянное представительство IRU в регионе СНГ

Постоянное представительство IRU в регионе СНГ открылось в Москве в 1998 году в целях содействия развитию грузовых автомобильных перевозок в регионе СНГ, ускорения интеграции автотранспортных систем и согласования автотранспортного законодательства государств-участников СНГ.

Постоянное представительство IRU в регионе СНГ руководствуется в своей работе директивными указаниями Комитета IRU по связи с СНГ (КС СНГ).

Основные цели:

- 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 упрощения перевозок, например соответствующих договоров ООН;
- обеспечение дальнейшего развития новой Евро-азиатской инициативы наземного транспорта IRU (НЕЛТИ) вместе с правительствами, государственными ведомствами, правительственными партнерами и членами IRU из данного региона в связи с возрождением Шелкового пути в сотрудничестве с правительством Китая;
- создание единого транспортного пространства на территории стран СНГ;
- обеспечение автотранспортных операторов стран СНГ русскоязычными информационными ресурсами.

Постоянное представительство тесно сотрудничает с Координационным транспортным совещанием и Советом по автомобильному транспорту СНГ, Исполнительным комитетом СНГ, 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

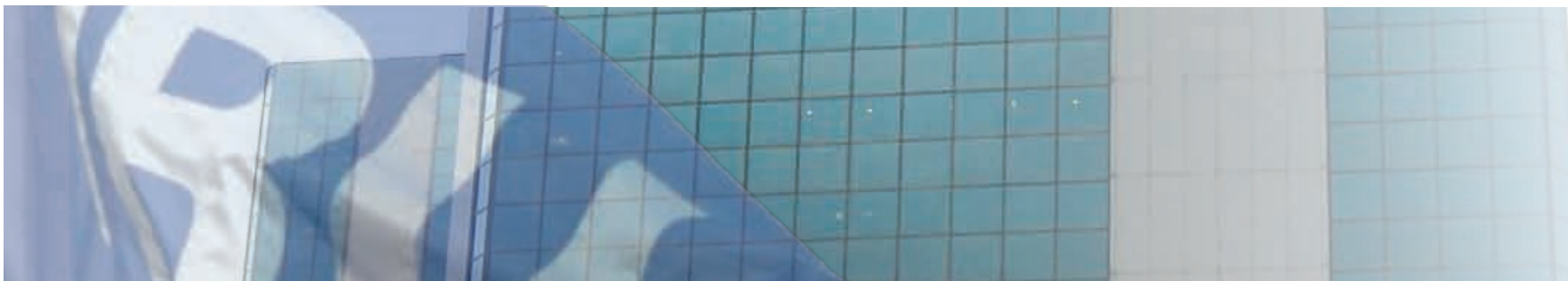
Дмитрий Ларионов

Главный эксперт по таможенным вопросам

Аркадий Шмелев

Специалист по внешним связям

Елена Анфимова



Стамбул– Постоянное представительство IRU в регионе Ближнего Востока

Миссией Постоянного представительства IRU в регионе Ближнего Востока, расположенного в Стамбуле, является упрощение перевозок автомобильным транспортом, вместе с региональными ассоциациями-членами и национальными органами, на перекрестках континентов и в регионах, простирающихся от европейской части Турции и Египта в Африке через весь Ближний и Средний Восток до стран Юго-Восточной Азии, переживающих стремительный экономический подъем. Такая глобальная концепция и региональный подход обязывает Постоянное представительство IRU в регионе Ближнего Востока работать сообща с региональными и международными организациями в различных перспективных регионах этой части света.

Глава Представительства

Хайдар Озкан

Ответственный за проекты

Лобна Ал-Лами

Основные цели

- Продвижение роли автомобильного транспорта в регионе Ближнего Востока совместно с ассоциациями-членами IRU в соответствии с глобальной политикой IRU.
- Обеспечение поддержки в вопросах определения и устранения физических и нефизических барьеров на пути развития автомобильного транспорта, а также надлежащее осуществление важнейших конвенций и соглашений ООН в области упрощения торговли и перевозки грузов и пассажиров в регионе.
- Расширение работы Академии IRU и главным образом общепризнанной на международном уровне программы профессиональной подготовки на основе согласованных международных стандартов.
- Доработка соглашения по организации азиатского автопробега колонны грузовых автомашин под эгидой ЭСКАТО-IRU из Токио и Бангкока в Стамбул с целью демонстрации возможностей автомобильного транспорта в обеспечении взаимосвязи всех предприятий, расположенных вдоль магистралей дорожной сети общей протяженностью 141 тыс. км и покрывающей территорию 32 стран.
- Доработка соглашения по организации автопробега колонны грузовых машин, посвященного безопасности дорожного движения, под эгидой партнерства МЕНА из Абу-Даби в Стамбул в целях повышения осведомленности политических кругов и стимулирования регионального сотрудничества в порядке улучшения безопасности дорожного движения в регионах Ближнего Востока и Северной Африки.





Глобальные партнеры

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

- органы Организации Объединенных Наций (ООН), включая ЮНКТАД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ЭСКЗА, ЮНЕП, ЮНВТО, МОТ, ММО и ВОЗ
- Всемирная торговая организация (ВТО);
- Всемирный банк (ВБ);
- Всемирная таможенная организация (ВТО);
- Международный транспортный форум (МТФ);



Региональные партнеры

- Органы Европейского союза (ЕС), включая Европейскую комиссию; 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 с многими международными ассоциациями, представляющими другие отрасли, непосредственно связанные с торговлей и транспортом.

Автомобильный транспорт: ключевой компонент глобальной экономики

Автомобильный транспорт представляет собой наиболее эффективное средство производства, позволяющее подпитывать современную глобальную экономику, связывая все предприятия со всеми крупнейшими мировыми рынками, объединяя при этом людей и обеспечивая лучшее распределение материальных благ. Таким образом, автомобильный транспорт продвигает экономическое и социальное развитие и обеспечивает устойчивую мобильность населения и перевозку грузов.

Во что обходится чашечка кофе в кафетерии?



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

Показатели работы грузового автомобильного транспорта:

После нескольких лет устойчивого экономического роста мировые рынки, в том числе рынок грузового автомобильного транспорта, были потрясены в 2008 году глобальным повышением цен на дизельное топливо и финансовым кризисом, что привело к замедлению темпов экономического развития, сказавшегося, как следствие, на спросе на автомобильные перевозки грузов. Если нынешняя тенденция сохранится, то это в перспективе приведет к затовариванию складских мощностей.

Ключевые факты и цифры:

- Сегодня автомобильный транспорт перевозит более 90% грузов в стоимостном выражении и более 80% от мирового объема грузов, перевозимых наземными видами транспорта.
- Ежегодно производится четыре миллиона коммерческих транспортных средств. Сегодня в мире эксплуатируется около 90 миллионов коммерческих транспортных средств.
- В год в ЕС, США, СНГ, Китае и Японии грузооборот автомобильного транспорта составляет более 6000 млрд. тонно-км.
- Без автомобильного транспорта не было бы ни ВВП, ни работы.
- В современных экономически развитых странах 85% тоннажа грузов, перевозимых автотранспортом, приходится на расстояния пробега, не превышающие 150 км, что свидетельствует об отсутствии экономически оправданной альтернативы, и менее 1% – на расстояния более 1000 км.

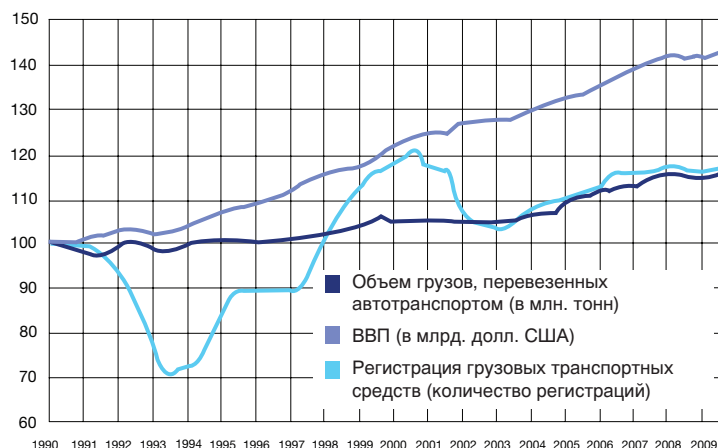


Показатели работы автотранспорта

Ежеквартальные показатели IRU работы автотранспорта, основанные на валовом внутреннем продукте (ВВП), объемах перевозок грузовым автотранспортом и количестве зарегистрированных новых коммерческих транспортных средств весом более 3,5 тонн в отдельных странах ОЭСР, свидетельствуют об умеренном экономическом росте (+1,6%) на конец 2008 года и небольшом увеличении количества зарегистрированных новых транспортных средств (+0,8%) и грузов, перевезенных автотранспортом (+1,8%).

В 2008 году мы стали свидетелями определенной консолидации. Как представляется, автомобильные перевозчики сосредоточили свои усилия главным образом на повышении эффективности своей работы, а не на новых возможностях для инвестиций.

Пример показателей работы автомобильного транспорта см. по адресу: www.iry.org



На автомобильный транспорт приходится менее 1% занятой земли



Источники: ЕК на основе данных Евростата и МДФ

Данные Всемирного банка показывают, что инфраструктура автомобильного транспорта обеспечивает самую большую отдачу от инвестиций



Источник: Всемирный банк

Место городских и междугородных автобусов и такси в экономике

Автоперевозки городскими и междугородными автобусами и такси играют ключевую роль в обеспечении устойчивой мобильности людей. Они гарантируют социальную сплоченность и интеграцию, предоставляя гражданам и туристам безопасные, экологически чистые, гибкие и доступные транспортные услуги. Кроме того сектор автобусных и таксомоторных перевозок создает рабочие места и приносит экономический доход, позволяет направлять расходы потребителей в местную экономику и содействует развитию системы интермодальных и беспересадочных перевозок. Городские и междугородные автобусы и такси повышают сплоченность людей и укрепляют социальное равенство. С учетом старения населения промышленно развитых стран, в последующие 25 лет объем услуг, предоставляемых городским и междугородным автобусным парком, должен увеличиться на 25-30%. Благодаря значительному повышению комфорта и качества обслуживания, а также благодаря услугам, адаптированным к потребностям пассажиров, городские и междугородные автобусы останутся самым доступным коллективным видом транспорта, а его доля на рынке, скорее всего, вырастет.

В Европе на междугородные автобусы приходится 15-25% всех коллективных пассажирских перевозок. Если исчислять транспортную работу коллективного наземного транспорта в пассажиро-километрах, то на городские и междугородные автобусы приходится 9,5%, а на железную дорогу – всего лишь 6,8%. Кроме того, передвижение по железной дороге в два раза дороже, а поездка на автомобиле почти в три раза дороже поездки на автобусе.

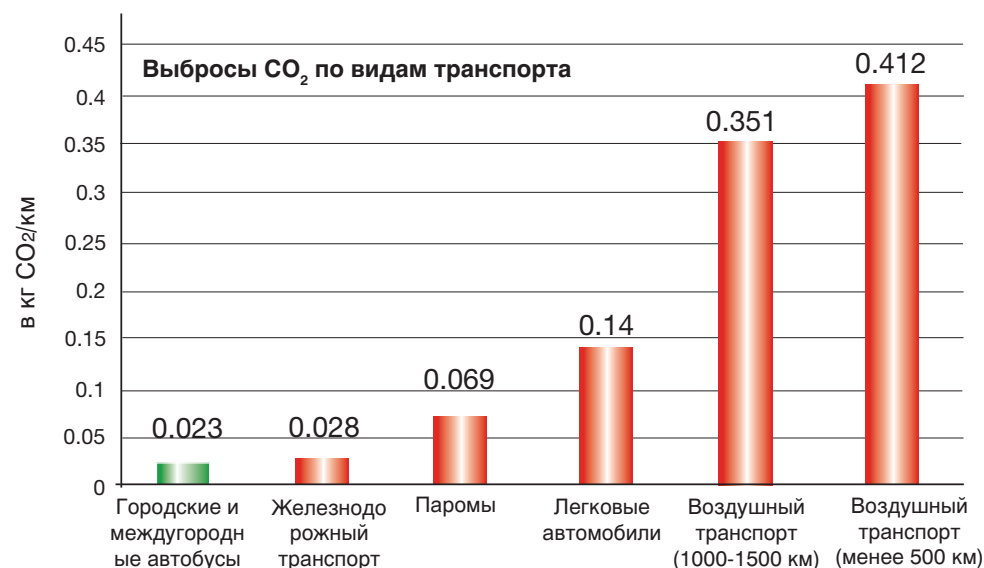
В США и Канаде автобусы являются основным средством передвижения: в 2005 году этим видом транспорта там было перевезено 631 млн. пассажиров. Междугородные автобусы перевозят на 25% больше пассажиров, чем воздушный транспорт, и в два раза больше, чем «Амтрак» и местные железные дороги вместе взятые.

Городские и междугородные автобусы – самый экономичный вид транспорта с точки зрения потребления топлива и выбросов CO₂.

Такси играют важную роль в обеспечении устойчивой мобильности и вклада в экономику и являются неотъемлемой частью системы общественного транспорта. Оказывая жителям и туристам городов круглосуточные, гибкие и индивидуальные услуги по

перевозке «от двери к двери», такси дополняют услуги общественного транспорта и даже могут заменить его в периоды слабого спроса.

Такси также являются основным средством, обеспечивающим мобильность населения в слабо заселенных районах сельской местности, где они служат своего рода средством социального сплочения, поскольку зачастую он является единственным доступным видом транспорта для граждан, не имеющих личного автомобиля, в том числе для инвалидов и людей с ограниченной способностью к передвижению.



Источник: «Европейская комиссия: Энергетика и транспорт ЕС в цифрах», 2005 год





| 24

Приоритетные задачи IRU: устойчивое развитие и упрощение автомобильных перевозок





Устойчивое развитие можно, по своей сути, разделить на три составные части: экономическое развитие, социальное равенство и защита окружающей среды, при этом следует отдавать себе отчет в том, что достичь две последние цели без экономического развития невозможно. С момента первой Встречи на высшем уровне «Планета Земля» в Рио-де-Жанейро в 1992 году, на которой 182 страны приняли Повестку дня на XXI век, наиболее часто употребляемым определением устойчивого развития стало развитие, которое «подразумевает удовлетворение потребностей нынешнего поколения, не угрожая способности будущих поколений удовлетворять их собственные потребности».

С тех пор было признано, что как в экономике, так и в области охраны окружающей среды действует принцип взаимозависимости и что отдельные меры в отрыве от этого контекста ничего не дадут. Плохо продуманная политика будет иметь множество неблагоприятных и негативных последствий как для экологии, так и для экономики.

Пословам швейцарского философа Жан-Жака Руссо (1712-1178 годы), природа лучше человека, который паразитирует на ней. Тем не менее, человек –

единственное существо, которое может сохранить биоразнообразие там, где в обычных условиях может выжить только сильнейший.

Сегодня все большее число стран считают устойчивое развитие западной концепцией, используемой промышленно развитыми странами в неопротекционистских целях: воспрепятствовать развитию новых стран с развивающейся экономикой. Со своей стороны отрасль автомобильного транспорта под эгидой IRU придала принципу достижения экономических, социальных и экологических целей устойчивого развития характер уставного обязательства – первый и пока единственный транспортный сектор, который осуществляет подобную деятельность!

Мировая экономика не может функционировать без автомобильного транспорта, поэтому задача как раз и состоит в том, чтобы обеспечить его совместимость с устойчивым развитием. В этой связи 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 одобрена Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и рекомендована в качестве примера для подражания другим промышленным группам.



Стратегия IRU трех «и», одобренная ЮНЕП



Изменение климата и CO₂

От пальмовой рощи к ледяной пустыне— историю Земли нам могут поведать камни



По мнению геологов, история Земли насчитывает, как минимум, четыре с половиной 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 Берн, 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!

Бытующее сегодня мнение по поводу изменения климата 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 антропогенными выбросами 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.

Киотский протокол, который предоставляет право на выбросы CO₂ в обмен на выплату соответствующего налога, представляет собой ничто иное, как договор, основанный на необъективных фактах, который лишь закрепляет право на загрязнение. К тому же, с учетом того что налогообложение ископаемых видов топлива, особенно дизельного, практически везде в 3-4 раза превышает рыночную цену ОПЕК, любое дополнительное налогообложение выбросов CO₂, содержащегося в дизельном топливе,



Фотография предоставлена: «Фликр» www.flickr.com

используемом автотранспортными средствами, никакого эффекта на снижение уровня CO₂ не окажет, а лишь явится новым источником поступлений в национальный бюджет различных стран.

По сравнению с ним Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой, который строится не на неэффективной политике налогообложения, а на серьезных научных фактах, позволивших ликвидировать эти вещества, уже вносит гораздо больший вклад в сокращение производства и использования озоноразрушающих веществ, чем это предполагалось Киотском 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.

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 начали передавать этим «новым мировым заводам» более энергосберегающие технологии, с тем чтобы энергия, особенно энергия, получаемая из ископаемого топлива, использовалась наиболее эффективно и экономно, 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 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 нефтепотребляющих странах, приводит фактически к обратному эффекту, превращая взимание налогов на выбросы CO₂ в простое право загрязнять атмосферу, а не в средство сокращения использования ископаемых видов топлива.

Посетите специальный веб-сайт IRU, посвященный CO₂, по адресу: www.iru.org



Каждый должен экономить нефть за счет ее наиболее эффективного использования, например для работы автотранспорта, и не тратить ее в стационарных установках

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 и, прежде всего, ископаемых видов топлива, которые преимущественно используются не в транспортном секторе, потребляющем всего 6-8%, а сжигаются в стационарных установках по производству электрической и тепловой энергии, на которые приходится более 70% общего



потребления нефти и для которых уже сегодня существуют эффективные альтернативные источники энергии.

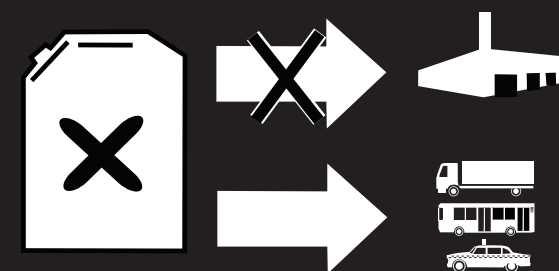
Диверсификация рынков энергоресурсов предполагает необходимость решений и мер на уровне правительства

В принципе, такую политику диверсификации легко осуществить, потому что в подавляющем большинстве случаев стационарное оборудование, на которое приходится существенное потребление ископаемых видов топлива, прямо или косвенно принадлежит государственным организациям. Что касается остального стационарного

оборудования, то правительствам следует строить свою политику диверсификации на соответствующих мерах стимулирования, поощряющих использование новых источников энергии, и на эффективных финансовых мерах, направленных на сокращение использования ископаемых видов топлива.

Сегодня, в условиях глобализации экономики и стремительного роста цен на ископаемые виды топлива, правительствам следует признать незаменимую роль, которую играет автомобильный транспорт в каждой стране в качестве средства производства, связывающего все предприятия и людей, а также способствующего достижению экономических, социальных и экологических целей в

Необходимость диверсификации рынка энергоресурсов



области устойчивого развития, сформулированных в Декларации тысячелетия ООН. Именно поэтому правительствам следует восстановить соответствующие рыночные условия, которые позволят автомобильным перевозчикам переложить издержки на клиентов.

Кроме того, для обеспечения равных условий для всех видов транспорта, правительствам следует ввести на топливо, используемое для профессиональных целей, единый налог, взимаемый со всех пассажирских и грузовых коммерческих перевозчиков, то есть автомобильного, воздушного, железнодорожного и морского транспорта, – при этом акцизные сборы должны быть значительно меньше сегодняшних.

В условиях всеобщего недовольства постоянно растущими ценами на дизельное топливо и, как следствие, высокими налогами на топливо в целом, IRU взял на себя инициативу по организации в июне 2008 года в Брюсселе экстренного совещания, посвященного топливному кризису. Определив ключевые проблемы, участники этого экстренного совещания приняли резолюцию IRU, призывающую правительственные и неправительственные организации:

- признать незаменимую роль, которую играет автомобильный транспорт во всем мире в деле достижения экономических, социальных и экологических целей устойчивого развития;
- не ставить автомобильный транспорт в неблагоприятное положение в результате снятия предложения об интернализации внешних издержек и сокращении общего налогового бремени, которое лежит тяжким грузом на транспортных операторах;
- обеспечить гибкость, которая позволила бы пересмотреть систему налогообложения профессиональных автомобильных перевозчиков.

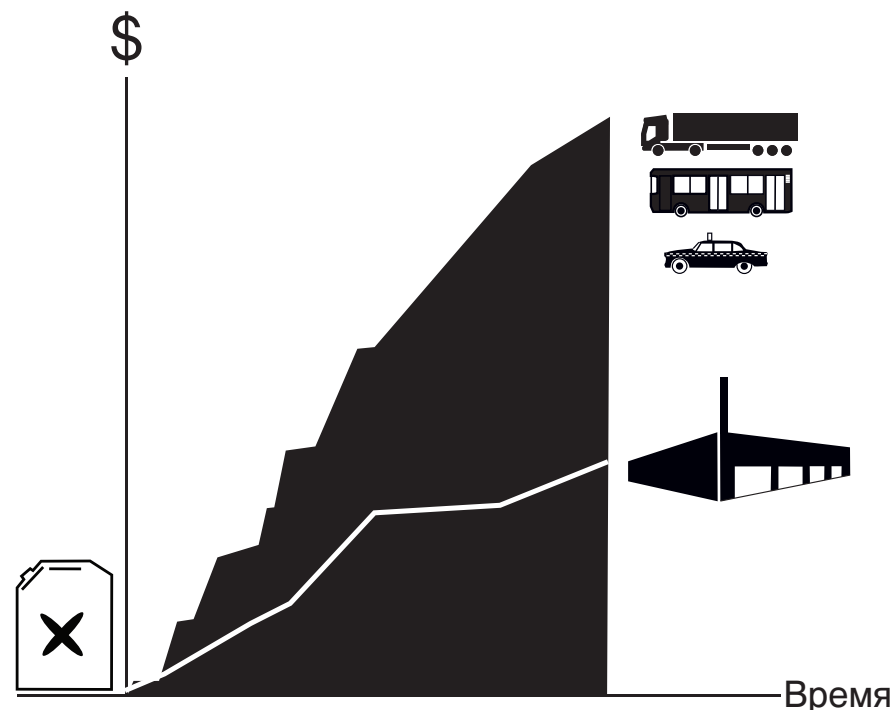
Ассоциация перевозчиков Японии (JTA), организовала в августе 2008 года национальную акцию в связи с высокими ценами на топливо, охватившую 30 крупнейших городов страны, включая демонстрацию и автопробег с участием около 2 300 грузовых машин и 20 тыс. человек, выступивших в знак протеста

против повышения налогов на топливо. Участники этой акции протеста передали японскому правительству свою петицию.

Перед лицом непрекращающегося роста цен на топливо, Американская ассоциация перевозчиков (ATA) тесно сотрудничает по этому вопросу с конгрессом США и уже создала веб-сайт, на котором размещается самая свежая информация о ценах на дизельное топливо и о системе управления расходами на топливо в целом.

Тем временем Европейская комиссия пересматривает свою стратегию взимания пошлин на топливо и может снять свое нынешнее предложение по дизельному топливу для профессиональных перевозчиков с целью выдвинуть новое, в котором будет пересмотрена вся система налогообложения энергоресурсов ЕС. Это новое предложение будет рассмотрено в Европейском парламенте и Совете в 2009 году. IRU настаивает на необходимости введения единого налога на топливо для профессиональных перевозчиков, который должен быть значительно ниже сегодняшнего минимального налога и взиматься со всех пассажирских и грузовых коммерческих перевозчиков, с тем чтобы обеспечить равные условия для всех видов транспорта.

IRU призывает все нефтеочистительные заводы повысить свою эффективность в целях производства такого объема дизельного топлива, который соответствует рыночному спросу.



Подготовка кадров в IRU: профессионализм и международное признание



Подготовка кадров в IRU: в центре внимания – «обучение»

Цель подготовки кадров IRU – объединить усилия и сформировать культуру «обучения» в рамках всех учебных компонентов деятельности IRU – Академии IRU, отдела обучения по вопросам МДП и системы внутренней подготовки IRU.

Академия IRU – обеспечение международного признания

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

Академия IRU вносит свой вклад в повышение безопасности дорожного движения, качества оказываемых услуг и эффективности использования топлива, а также в

укрепление навыков профессиональных водителей эффективно решать завтрашние проблемы, помогая им в свою очередь повысить репутацию автомобильного транспорта.

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.

Глобальная сеть аккредитованных при Академии IRU учебных центров (АУЦ) насчитывает в общей сложности 38 таких центров, расположенных в 32 странах мира. С момента введения сертификата профессиональной компетенции (СПК) в рамках учебной программы по подготовке руководителей в области автомобильного транспорта было выдано более десяти тысяч дипломов.

В 2008 году с аккредитацией FADEEAC FPT в Аргентине и CRTA в Китайской Народной Республике сеть учебных центров АУЦ расширилась еще больше, охватив Азию и Южную Америку.





Программа IRU по ДОПОГ

После введения в действие программы по перевозке опасных грузов (ДОПОГ) в 2008 году 6 АУЦ получили право осуществлять программу подготовки водителей, перевозящих опасные грузы в упаковках или навалом, за исключением взрывчатых веществ (класс 1) и радиоактивных материалов (класс 7). Первое информационное совещание для инструкторов программы Академии IRU по перевозке опасных грузов (ДОПОГ) состоялось в Женеве в апреле 2008 года. В связи с успехом этого мероприятия запланировано второе информационное совещание, которое, состоится в марте 2009 года.

Программа по использованию тахографов

В августе 2008 года Академия IRU ввела в действие программу по обучению навыкам использования тахографов, право на осуществление которой уже получили несколько АУЦ. Эта программа, разработанная совместно с Бельгийским экспериментальным учебным центром (FCBO), использует интерактивные обучающие средства, которые были предоставлены в распоряжение успешно работающих учебных центров на английском, французском, немецком и русском языках. Цель программы – использовать эти средства для обучения водителей правильному использованию аналоговых и цифровых тахографов, а также новым правилам, регламентирующим продолжительность управления и отдыха водителей.

Проект по борьбе с ВИЧ/СПИДом

Академия IRU принимает 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, менеджеров и инструкторов трехстороннюю учебную программу по борьбе с ВИЧ/СПИДом. Современные учебные средства были распространены среди всех ассоциаций-членов IRU и АУЦ, а учебное пособие по ВИЧ/СПИДу применяется по линии программ Академии IRU по подготовке водителей и менеджеров на получение СПК.

Проект подготовки водителей на получение СПК

Директива ЕС о подготовке водителей 2003/59/ЕС, вступившая в силу в сентябре 2008 года, предусматривает, что все водители городских и междугородных автобусов обязаны иметь сертификат профессиональной компетенции (СПК). В сентябре 2009 года аналогичное требование будет распространено и на новых водителей грузовых автомобилей. Эта Директива, которая в значительной мере стимулирует повышение уровня профессионального мастерства в этой отрасли, должна также помочь молодым работникам сделать карьеру за счет своих профессиональных качеств. В 2009 году и впоследствии этому вопросу в Академии IRU будет придаваться высокая приоритетность.



На встрече АУЦ Академии IRU создается глобальная учебная сеть!

Третья встреча АУЦ Академии IRU пройдет в Женеве 29-30 января 2009 года. Темой этой встречи станет «Обмен знаниями». Цель встречи – предоставить возможность АУЦ наладить контакты и обменяться опытом, «ноу-хау» и передовой практикой путем презентации своих проектов, организации интерактивной деятельности и групповых сессий.

Академия IRU в интерактивном режиме

Все программы Академии IRU 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, что способствует облегчению административного бремени АУЦ за счет таких полезных возможностей, как организация и продвижение программы занятий в интерактивном режиме, печатание защищенных от подделки дипломов Академии и многое другое.

Информационные совещания для инструкторов

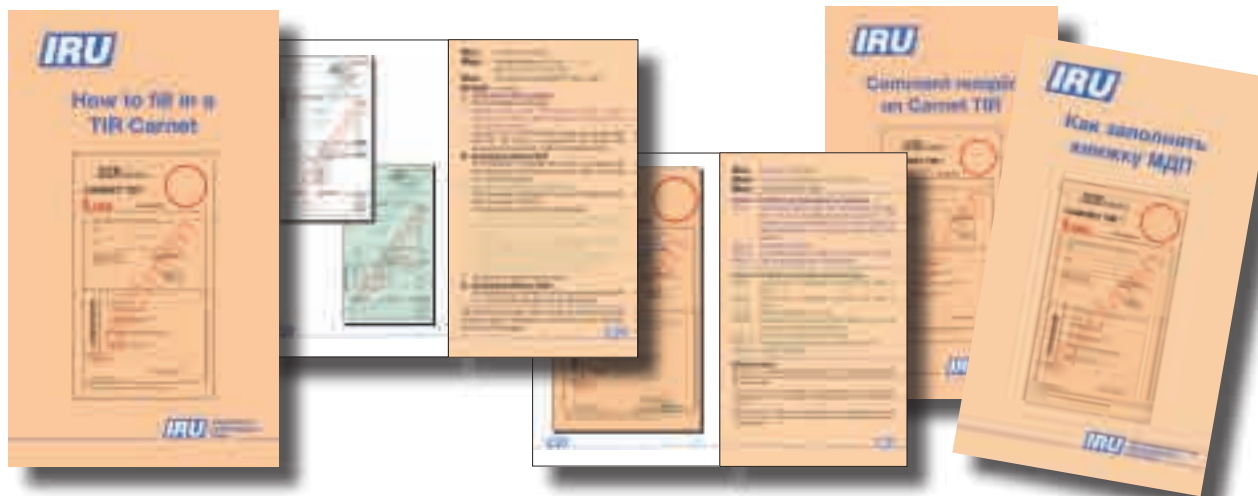
Необходимым условием обеспечения устойчивого и высокого качества обучения является контроль качества. Один из основных критериев контроля качества в наших новых программах касается оценки человеческого фактора. Поэтому Академия IRU начала предлагать информационные (учебные) совещания для инструкторов в целях повышения всех ключевых навыков, необходимых для проведения конкретных учебных программ, а также гарантированного соответствия учебных программ, предлагаемых аккредитованными учебными центрами, стандартам Академии IRU.

Консультативный комитет Академии IRU

В своей деятельности Академия IRU пользуется международным признанием и поддержкой своего Консультативного комитета (ККА). В Консультативный комитет Академии IRU входят представители Всемирного банка, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Международного транспортного форума (МТФ), Европейской комиссии (ЕК), Европейской федерации работников транспорта (ЕФРТ) и Европейского фонда профессиональной подготовки (ЕФП). Академия IRU также получает поддержку со стороны Международной организации труда (МОТ) и Европейского парламента (ЕП).



Организации-члены Консультативного комитета Академии IRU.



Обучение по вопросам МДП

В целях облегчения надлежащего управления и функционирования системы МДП IRU обеспечивает учебную базу и соответствующее содержание программ в целях создания таких условий, в которых участники системы МДП могли бы осуществлять свою деятельность наиболее эффективным образом.

Для того чтобы помочь ассоциациям-членам IRU добиться этой цели, система обучения МДП предлагает широкий спектр возможностей, которые

включают непосредственное обучение в группах, дистанционное обучение, учебные видеоматериалы и брошюры.

Совместная работа с партнерами, например с Всемирной таможенной организацией (ВТО), также имеет целью разработать новый пакет всесторонних дистанционных учебных модулей МДП, которые могут быть адаптированы к роли различных участников, вовлеченных в систему МДП.

Для того чтобы обеспечить лучший доступ к информации, связанной с МДП,

веб-сайт IRU был дополнен материалами по конкретным аспектам МДП, которые могут быть использованы ассоциациями МДП или членами IRU в своих учебных программах и мероприятиях.

Кроме того, система обучения МДП сотрудничает с ассоциациями МДП в целях постоянного улучшения «ноу-хау» и, главным образом, в целях подготовки к публикации брошюры «Как заполнять книжку МДП», которая была успешно переведена на их языки.



Внутренняя подготовка

IRU предоставляет в распоряжение своих работников средства, которые позволят им удовлетворить новые требования и стандарты ИТ и преуспеть в быстро меняющейся рабочей среде, вооружив их информацией и знаниями, необходимыми для усвоения навыков и методов работы, которые им понадобятся для того, чтобы эффективно и рационально выполнять свои профессиональные функции в интересах отрасли автомобильного транспорта.



NELTI - Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива IRU (НЕЛТИ)



От мечты к реальности

Проект НЕЛТИ представляет собой практическую реализацию задач и принципов, которые были согласованы на международном уровне правительствами стран Евро-азиатского региона. IRU содействует развитию автомобильного транспорта в этом регионе посредством расширения евро-азиатских транспортных связей в течение уже более 10 лет в партнерстве со своими национальными ассоциациями, государственными органами, и международными и региональными организациями, такими как ЭСКАТО. Однако в целях упрощения порядка пересечения границ и унификации таможенных процедур проект IRU НЕЛТИ предполагает необходимость осуществления соглашений и конвенций ООН в области облегчения перевозок, в том числе Конвенции МДП.

Проект IRU НЕЛТИ показывает, что грузовые перевозки по Шелковому пути практически осуществимы и эффективны и повысят информированность политических кругов, представителей бизнеса и общественности в целом о наличии альтернатив морскому транспорту. Сегодняшний «слабый ручеек» грузовых автомобилей должен в скором времени превратиться в мощный транспортный поток, берущий начало в Китае, а также в Восточной и Центральной Азии и идущий во все европейские страны и обратно. Такие транспортные потоки будут стимулировать торговлю, инвестиции, туризм и занятость и, тем самым, способствовать увеличению процветания и укреплению мира во всех странах, расположенных вдоль Великого шелкового пути.



Проект IRU НЕЛТИ Презентация в Китае

В июне 2008 года делегации IRU и Торговой палаты Соединенных Штатов встретились с представителями американских, европейских и китайских логистических и транспортных компаний в Пекине и Шанхае. Деловые круги решительно поддержали Новую Евро-азиатскую автотранспортную инициативу, выдвинутую IRU.

Презентация IRU НЕЛТИ в Ашхабаде, Туркменистан

В рамках второй подготовительной конференциикФорумуОБСЕпоэкономике и развитию было подтверждено, что проект IRU НЕЛТИ имеет исключительно важное значение для стран региона Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, поскольку автомобильный транспорт открывает доступ к морю любой стране.

Положительная оценка IRU НЕЛТИ в Минске

В октябре 2008 года один из грузовых автомобилей российской компании «АтримЛогистик», который прошел в рамках проекта НЕЛТИ по Северному маршруту из Узбекистана через Казахстан, Россию и Беларусь, прибыл в Минск, где это событие получило высокую оценку со стороны участников второго Белорусского транспортного конгресса.

Встреча IRU с заместителем Премьер-министра Узбекистана

Делегация IRU встретила с заместителем Премьер-министра Республики Узбекистан Нордихоном Хановым и руководителем Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта Абдурахманом Абдувалиевым для обсуждения транспортных вопросов, представляющих интерес для Узбекистана, в том числе вопроса евро-азиатских транспортных связей.

IRU подчеркнул, что развитие автомобильного транспорта может повысить благосостояние и укрепить мир в Узбекистане и во всех странах, расположенных вдоль Шелкового пути, не требуя при этом дополнительных затрат для развития инфраструктуры. Однако для того, чтобы получить доступ к глобальным рынкам, не имея при этом выхода к морю, правительства должны будут принять меры по облегчению функционирования автомобильного транспорта посредством применения многосторонних соглашений ООН в области облегчения перевозок, с тем чтобы дать автомобильному транспорту возможность двигать прогресс.

В ноябре состоялось подписание Меморандума о взаимопонимании между IRU и правительством Республики Узбекистан о сотрудничестве в рамках проекта НЕЛТИ.



Слева направо: Мартин Марми (IRU), заместитель Премьер-министра Республики Узбекистан Нордихон Ханов, глава Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта Абдурахман Абдувалиев и Януш Лацны (IRU).

Встреча представителей IRU с Премьер-министром Кыргызстана

Помимо целой серии успешных встреч с министрами иностранных дел, экономики и торговли, транспорта и связи, а также с председателем Государственного таможенного комитета Кыргызстана, делегация IRU встретила с Премьер-министром Кыргызстана Игорем Чудиновым. Премьер-министр еще раз подтвердил, что он поддерживает договоренности, достигнутые в результате двухдневных плодотворных обсуждений вопроса о возрождении Шелкового пути с помощью автомобильного транспорта, и заявил, что его правительство полностью поддерживает Новую Евро-азиатскую автотранспортную инициативу IRU (НЕЛТИ) и применение в Кыргызстане конвенций и соглашений ООН в области облегчения перевозок.



Слева направо: Министр транспорта и связи Кыргызстана Нурлан Салайманов, Мартин Марми (IRU), Премьер-министр Кыргызстана Игорь Чудинов, Игорь Рунов (IRU) и Председатель Государственного таможенного комитета Нурлан Ахматов.



Презентация IRU НЕЛТИ в Трабзоне

По случаю первого саммита деловых кругов Шелкового пути, который состоялся в Трабзоне, IRU представил доклад об операциях по доставке грузов, осуществленных в рамках проекта IRU НЕЛТИ. Прибытие в Трабзон грузового автомобиля – участника проекта НЕЛТИ, принадлежащего турецкой компании «Карадениз», явилось конкретным подтверждением успешной реализации проекта.



Круглый стол по проекту IRU НЕЛТИ в Баку

В Баку (Азербайджан) состоялось совещание за круглым столом по проекту IRU НЕЛТИ, в котором приняли участие представители Министерства транспорта Азербайджана, ГУАМ, ТРАСЕКА и ассоциаций - членов IRU из Азербайджана, Грузии и Узбекистана. В целях разработки для правительств этого региона соответствующих рекомендаций по облегчению автомобильных перевозок в грузовом сообщении по Центральному маршруту НЕЛТИ, под эгидой IRU была создана Рабочая группа.



Слева направо: Игорь Рунов (IRU), первый заместитель Министра иностранных дел Андрей Денисов (Россия) и вице-президент Торговой палаты США Гари Литман.

Поддержка IRU НЕЛТИ Министерством иностранных дел России

Делегация IRU встретила с первым заместителем Министра иностранных дел Российской Федерации А. Денисовым и вице-президентом Торговой палаты США Г. Литманом. Г-н Денисов заявил о своей поддержке проекта Новой Евро-азиатской автотранспортной инициативы IRU (НЕЛТИ) в качестве крупнейшего практического шага на пути к более эффективному использованию транзитного потенциала Российской Федерации, а г-н Литман подчеркнул настоятельную необходимость найти альтернативные автомобильные маршруты для перевозки экспортных грузов из Юго-Восточной Азии в Европу и США.



На информационном совещании, посвященном проекту IRU НЕЛТИ, присутствовал Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев.

Презентация проекта IRU НЕЛТИ на совещании за круглым столом промышленников ЕС и России

Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев выступает перед представителями промышленности ЕС и России с изложением своей концепции будущих торговых отношений. Проект IRU НЕЛТИ был выбран в качестве одного из 6 наиболее перспективных новых проектов, вызвавших большой интерес.

Модульная концепция: повышение эффективности транспорта и энергопотребления и комбинированные перевозки

Эффективная транспортная система не только способствует экономическому росту, но и представляет собой одну из наиболее важных переменных, позволяющих решать различные экологические проблемы, в том числе последствия для здоровья, выбросы загрязняющих веществ и глобальное потепление, а также перегруженность дорог и проблемы безопасности дорожного движения. Модульная концепция, которая состоит в соединении существующих составов транспортных средств в целях обеспечения большей провозной способности в расчете на транспортное средство или в адаптации составов транспортных средств к различным местным объектам инфраструктуры, комбинациям различных видов транспорта и коммерческой ситуации, позволит повысить эффективность использования топлива и экологические показатели автомобильного транспорта в условиях большего взаимодействия различных видов транспорта в целом.

В июле 2008 года Консорциум консультантов под руководством компании «Транспорт энд Мобилити Лейвен» представил проект доклада, подготовленный им по поручению Европейской комиссии по вопросу «Последствия адаптации правил и габаритов ДТС, предусмотренных Директивой 96/53/ЕС». **Предварительные результаты показывают, что внедрение в эксплуатацию более длинных и более тяжелых транспортных средств**



(ДТС) в общем и целом принесет европейским странам пользу, поскольку это позволит повысить эффективность, безопасность и экологические показатели автомобильного транспорта, а также снизить транспортные расходы, в результате чего ежегодный уровень выбросов CO₂ снизится, как минимум, на 5 миллионов тонн.

Послужа 62-й Международной выставке коммерческих транспортных средств (MBKT), которая проходила в Ганновере, состоялся совместный международный симпозиум по теме «Эффективность автомобильного транспорта», который пришел к выводу о том, что использование модульной концепции, наряду с новаторскими стратегиями в области логистики, представляет собой наиболее подходящее решение, которое позволит эффективно компенсировать непрерывный рост грузоперевозок и более широко использовать концепцию взаимодействия различных видов транспорта.

Модульная концепция позволит не только повысить эффективность

транспорта, не увеличивая при этом его количество, но и обеспечить более выраженное стремление использовать интермодальные перевозки в автомобильно-железнодорожном сообщении посредством увеличения привлекательности системы комбинированных перевозок, поскольку та часть перевозок, которая осуществляется автомобильным транспортом, станет более эффективной, что, как следствие, позволит снизить общие транспортные расходы по всему маршруту комбинированных перевозок. Вместе с тем ключевым фактором обеспечения успешной реализации и оптимального использования модульной концепции в качестве средства повышения уровня мультимодальной эксплуатационной совместимости транспортных единиц и гарантирования как интрамодальной, так и интермодальной совместимости транспортных средств, является унификация и стандартизация транспортных единиц, погрузочно-разгрузочного оборудования и терминалов.



Представитель IRU выступает перед транспортными операторами в Бразилии

Выступая перед транспортными операторами, принявшими участие в форуме «Безопасность дорожного движения на примере “Вольво” - 2008» в Сан-Паулу, представитель IRU подчеркнул, что для повышения осведомленности правительств и общественности в целом о том огромном прогрессе, который достигнут отраслью автомобильного транспорта в деле сокращения количества аварий с участием коммерческих транспортных средств и радикального снижения уровня выбросов и шумового загрязнения, все партнеры должны делать гораздо больше. Он также обратил особое внимание на необходимость довести до сведения всех и добиться признания этого факта правительствами, что автомобильный транспорт превратился в жизненно важное средство производства и движущую силу укрепления мира и процветания во всем мире.



Лауреаты Премии IRU 2008 года «Лучший международный автоперевозчик СНГ»



Лауреаты 2008 года, получившие специальные сертификаты IRU

Премия IRU «Лучший международный автоперевозчик СНГ» 2008 года

В конкурсе IRU 2008 года «Лучший международный автоперевозчик СНГ» приняли участие 36 компаний из 8 стран. Этот конкурс пользуется все большим признанием среди ассоциаций международных автоперевозчиков и автотранспортных компаний СНГ. Ассоциации предлагают в качестве кандидатов на участие победителей национальных и региональных конкурсов, однако он также открыт для любой компании, желающей принять в нем участие.

Информация, представленная для участия в конкурсе, свидетельствует о значительном экологическом и экономическом прогрессе, а также о профессионализме, достигнутом автотранспортными компаниями в странах СНГ.

Победители:

«К-Авто», Украина (1 – 10 машин)

за защиту окружающей среды и профессиональную подготовку

«Саррали-Транс», Молдова (11 – 50 машин)

за защиту окружающей среды и профессиональную подготовку

«Лори», Россия (+50 машин)

за экономические достижения

Специальные сертификаты были вручены:

«ТЕК ТрансИнвест – НН», Россия

за участие в программах по оказанию помощи сиротам и бездомным детям

«Белинтертранс», Беларусь

за социальные программы, включая строительство жилья для улучшения условий жизни сотрудников

«Диал Транс», Казахстан

за постоянное повышение профессиональной подготовки работников.



Почетные дипломы IRU

На Генеральной ассамблее IRU в октябре 2008 года Президиум наградил почетными дипломами IRU **1560 водителей городских/междугородных автобусов и грузовиков из 25 стран и 22 водителей такси.**

Этими дипломами награждаются, на основании номинаций, представленных ассоциациями - членами IRU, самые достойные водители транспорта, проехавшие не менее 1 миллиона километров, проработавшие не менее 20 лет в области международных перевозок и не допустившие при этом ни одной аварии. Такой труд заслуживает признания, служит примером для молодых водителей и повышает престиж профессии водителя.

Премии IRU «Городской трофей» и «Еврочелендж» в 2009 году

В начале 2009 года IRU обратится с призывом выдвигать кандидатов на получение премий «Городской трофей» и «Еврочелендж».

Премия IRU «Город с удобным автобусным движением» («Городской трофей») присуждается в знак признания и поощрения на глобальном уровне муниципальных органов, которые осуществляют политику, благоприятствующую автобусному туризму. Города, которые вкладывают средства в автобусы, получают экономические выгоды, в то время как те, которые не делают этого, ограничат свои доходы от туризма.

Цель Премии IRU «Еврочелендж» — содействовать более широкому использованию регулярных городских и междугородных перевозок общественным транспортом с использованием городских и туристических автобусов посредством осуществления затратоэффективных, новаторских проектов. Обе эти Премии будут присуждены международным жюри в октябре 2009 года по случаю самой крупной автобусной выставки в Европе — «Басуорлд Кортрейк».



Интернализация внешних издержек: загрязнитель платит – проблема остается!



Профессор Шмидтхен из Саарландского университета и Николет ван дер Ягт, Генеральный секретарь Европейского совета грузоотправителей, выступают в поддержку использования принципа ПСНИ на основе анализа эффективности затрат вместо устаревшего принципа ПЗП

Благодаря своей уникальной способности доставки грузов «от двери до двери» автомобильный транспорт является не только одним из видов транспорта – он также стал жизненно важным орудием производства сегодняшней глобализованной экономики. Автомобильный транспорт, который объединяет людей и улучшает распределение материальных благ, также является средством социального и экономического развития.

В этой связи автомобильный транспорт, как и все другие виды деятельности, оказывает воздействие (внешние издержки) на окружающую среду. Отрасль автомобильного транспорта готова взять на себя свою долю ответственности, при условии что эффективно осуществляемые

меры ограничат его воздействие на окружающую среду.

По этой причине правительства не должны вводить в действие новые обязательства, новые ограничения или новые налоги на автомобильный транспорт под предлогом защиты окружающей среды. Приоритет в работе правительств должен скорее заключаться в улучшении социально-экономического развития посредством облегчения и продвижения автомобильных перевозок.

Все большее число правительств полагает, что интернализация внешних издержек на основе ограниченного и упрощенного подхода в виде принципа «загрязнитель платит» (ПЗП) является панацеей от всех бед. В данном

случае ПЗП ошибочно используется в качестве обоснования для того, чтобы ввести дополнительные налоги на автомобильный транспорт, которые отнюдь не позволяют эффективно решать экологические проблемы.

Правительства не отдадут себе отчет в том, что любая санкция против автомобильного транспорта оборачивается еще большей санкцией против экономики в целом.

Соответствующие изменения в области законодательства совершенно не вписываются в принципы грамотного управления, которые во всех случаях предполагают, что до принятия любого решения любой проект новых правил должен подвергаться надлежащей оценке воздействия, которое они вызовут.

По мнению известных экономистов, ПЗП представляет собой устаревший, чрезмерно упрощенный и узкий подход в силу того, что он не учитывает экономические фундаментальные факторы и никогда не используется в повседневной жизни или в процессе принятия программных решений, за исключением политиков, пытающихся переложить внешние издержки на автомобильный транспорт! В научных экономических кругах основные недостатки ПЗП хорошо известны. В этой связи во многих экономических секторах ПЗП уступил место принципу самых низких издержек (ПСНИ),

за который Рональд Коуз получил Нобелевскую премию.

Этот фундаментальный принцип (ПСНИ) предусматривает, что меры должны приниматься той стороной, которая может предотвратить или снизить ущерб, причинив при этом самые низкие издержки для всей экономики в целом.

Если ПЗП автоматически переносит всю ответственность и все расходы за ущерб на сектор автомобильного транспорта, то ПСНИ предусматривает необходимость проведения расчетов с целью определить, каким образом и на кого следует возложить ответственность за устранение причиненного ущерба, с тем чтобы сделать это наиболее эффективным способом и при минимальных издержках для экономики в целом.

Для того чтобы эффективно обеспечить устойчивое развитие, экономический рост и конкурентоспособность, любая операция по интернализации внешних издержек должна учитывать следующие основные факторы:

1. Интернализация внешних транспортных издержек предполагает необходимость проведения объективного анализа эффективности затрат, как этого требует принцип самых низких издержек (ПСНИ).
2. Интернализация внешних издержек и соответствующие расходы следует

распределять по всем видам транспорта и всем пользователям одновременно.

3. Доходы от сборов за пользование дорогами должны направляться в сектор автомобильного транспорта, а не теряться в общем государственном бюджете и выделяться на поддержку неэффективных видов транспорта. Эти поступления следует рассматривать в качестве стимулов для внедрения новых технологий автомобильных перевозок и использовать для инвестиций в дорожную инфраструктуру, с тем чтобы обеспечить существенное и эффективное ограничение внешних издержек, приписываемых автомобильному транспорту.

4. Во всех вопросах, касающихся интернализации внешних издержек в сфере автомобильного транспорта, следует применять ПСНИ (на основе анализа эффективности затрат), а не экономически устаревшую и нерациональную концепцию ПЗП, поскольку она не позволяет решить эту проблему. В заключение следует отметить, что интернализация внешних издержек без проведения соответствующего анализа эффективности затрат или за счет применения ПЗП просто приведет к ситуации, в которой: «загрязнитель платит, а проблема остается»!

Правительства должны принять меры уже сейчас!

IRU требует, чтобы правительства прекратили «наказывать» автомобильный транспорт и, как следствие, экономику в целом, сняв несоответствующее современным требованиям и провокационное предложение по поводу интернализации внешних издержек и снизив общее финансовое и тяжелое налоговое бремя, которое приходится нести автотранспортным перевозчикам.

Нынешние изменения в законодательстве ЕС, регламентирующие интернализацию внешних издержек:

- Европейская комиссия представила в июле 2008 года пакет мер по повышению экологических показателей транспорта, которые представляют собой своего рода рамочную стратегию интернализации внешних издержек на транспорте, включая предложение изменить Директиву 1999/62 по «евровиньетке».
- Эта работа началась в Совете в июле и в Европейском парламенте в сентябре, хотя, как предполагается, Парламент вряд ли примет свой доклад в первом чтении до марта 2009 года.



Любая санкция против автомобильного транспорта оборачивается еще большей санкцией против экономики в целом

Автомобильный транспорт является самым зарегулированным видом транспорта. Для того чтобы он мог оказывать обществу свои жизненно важные услуги, автомобильный транспорт следует упростить.

Упрощение имеет целью устранить административные, финансовые и физические барьеры, мешающие работе автомобильного транспорта и, как следствие, экономическому развитию за счет расширения торговли и туризма.

Мнение IRU по этому вопросу однозначно: любая санкция против автомобильного транспорта просто оборачивается еще большей санкцией против экономики в целом. В этой связи не только важно сделать транспорт лучше, не увеличивая при этом лишь количество транспортных средств, — это важно и в интересах общества, с тем чтобы этот вид наземного транспорта, который в настоящее время является двигателем экономического прогресса во всех уголках мира, не подвергался санкциям. Поэтому настоятельно необходимо сделать так, чтобы все лучше знали о том, что автомобильный транспорт играет жизненно важную роль, и чтобы он получал поддержку со стороны всех национальных и международных политических органов.



Фотография предоставлена: «Глоубтракер – 2008» www.globetrucker.com



IRU призывает выдавать водителям годовые многократные визы

Трудности с получением виз для профессиональных водителей в значительной мере ставят автомобильный транспорт и экономику в целом в невыгодное положение. IRU стремится обеспечить выдачу годовых многократных виз для водителей за счет оперативных, дешевых и простых процедур прохождения заявок. Упрощенные процедуры выдачи виз следует продвигать за счет разработки двусторонних и многосторонних региональных механизмов посредством заключения и надлежащего осуществления специальных соглашений о визовом режиме для профессиональных водителей.

Распространение Шенгенского соглашения на новые государства - члены ЕС еще больше усугубляет трудности в плане получения и использования виз. IRU настоятельно рекомендует как можно скорее ввести в действие соответствующие соглашения между ЕС и странами-нечленами ЕС об упрощении порядка выдачи виз для профессиональных водителей и призывает также другие правительства, например тех стран, которые расположены в регионе ЧЭС, подписать дополнительные соглашения об упрощении порядка выдачи виз и предостерегает от использования процедуры выдачи виз для создания неопротекционистских и дискриминационных барьеров для автотранспортных перевозчиков из стран, не являющихся членами ЕС.

Выступление IRU на сессии Группы экспертов ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям

Выступая на сессии Группы экспертов ЕЭК ООН по евро-азиатским транспортным связям, IRU представил информацию о своей многогранной деятельности, направленной на возрождение Шелкового пути, включая Новую Евро-азиатскую автотранспортную инициативу IRU (НЕЛТИ) и азиатский автопробег колонны грузовых автомобилей, который будет совместно организован в 2009 году IRU и ЭСКАТО.

IRU рекомендует ВТО обеспечить свободный транзит грузов, автотранспортных средств и их водителей!

IRU проинформировал Группу ВТО по переговорам, касающимся упрощения торговли, о необходимости распространения права на свободу транзита автомобильного транспорта не только на грузы, но и на транспортные средства и водителей, которые их перевозят, путем внесения соответствующих изменений в статью 5 ГАТТ, включая усиление принципа недискриминации. Это прекрасно налаженное сотрудничество с ВТО в области упрощения автомобильного транспорта нашло подтверждение в участии заместителя Генерального директора ВТО Валентина Ругвабиза, который выступил осенью на Генеральной ассамблее в Женеве.





Автопробег под эгидой ЭСКАТО – IRU в 2009 году



Международные автопробеги колонны грузовых автомобилей в 2009 году

IRU и Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) объявили в Стамбуле в мае 2008 года о проведении азиатского автопробега колонны грузовых автомобилей под эгидой ЭСКАТО-IRU. После этого обе организации сформировали совместную группу по этому проекту и сейчас поддерживают структурное сотрудничество в целях продвижения этого крупнейшего проекта и планирования его организации в сотрудничестве с членами IRU и государствами-членами ЭСКАТО.

В рамках Ближневосточного и североафриканского партнерства по безопасности дорожного движения (МЕНА), организованного Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Западной Азии (ЭСКЗА) и Глобальным партнерством по безопасности дорожного движения (ГРСП) в Дохе, было также решено наладить сотрудничество с IRU в целях организации в 2009 году автопробега колонны грузовых автомобилей в рамках МЕНА, посвященного безопасности дорожного движения, из Абу-Даби в Стамбул. Следует также отметить, что выводы, сделанные по результатам этого нового проекта, будут представлены на Конференции министров по безопасности дорожного движения, которое состоится в Москве в ноябре 2009 года.



Совместный центр IRU по наблюдению за временем ожидания на границах (IRU-BWTO) по адресу: www.iru.org

Время ожидания на границах до сих пор представляет собой одну из важнейших проблем для всех перевозчиков. Оно обусловлено не увеличением интенсивности движения или отсутствием соответствующих объектов инфраструктуры, а практически исключительно неадекватными пограничными процедурами. Время ожидания на границах можно рассматривать в качестве «лакмусовой бумажки», позволяющей проверить уровень упрощения торговли, туризма и автомобильных перевозок.

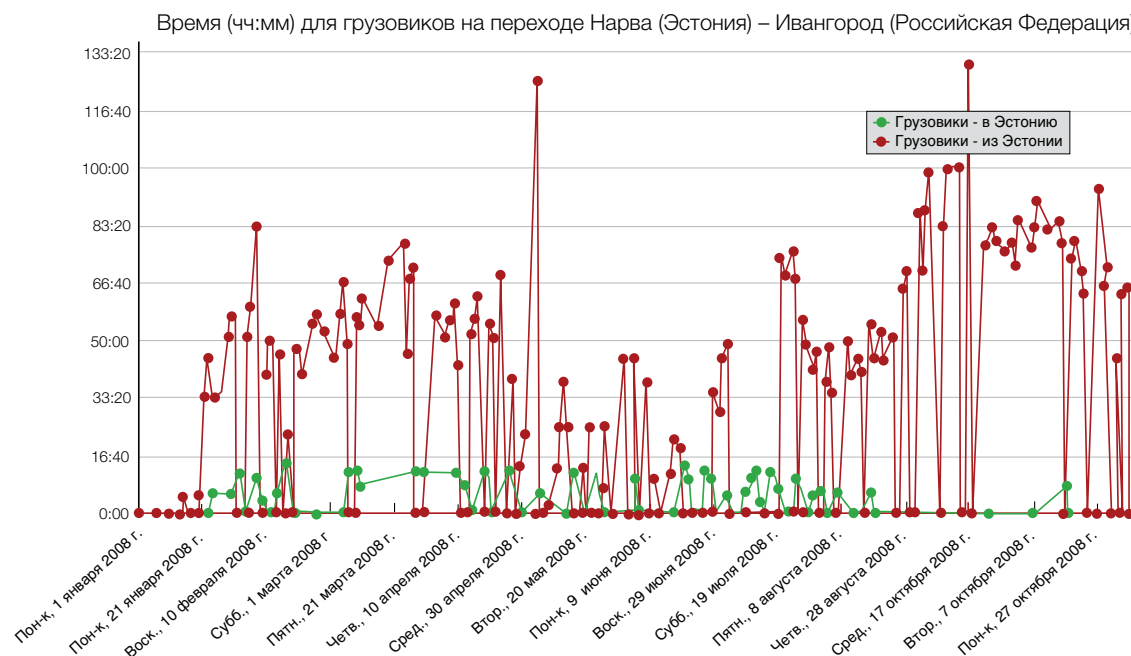
На многих пограничных переходах до сих пор слишком много бюрократических проволочек. Практика контроля отнюдь не строится на принципах управления с учетом рисков и современных технологиях проверки. Необходимость предъявления слишком большого числа документов и бюрократизм создают почву для вымогательства у водителей денег за необоснованные услуги. Таким образом, перегруженные границы представляют собой места высокого риска, в которых совершаются все виды противозаконной деятельности и что обходится экономике в миллиарды долларов в год.

Время ожидания на границах оказывает негуманное воздействие на водителей, сотрудников, осуществляющих контроль на границе, и население, которое проживает в зоне перегруженных пограничных переходов.

Сокращение времени ожидания на границах должно стать одним из основных приоритетов правительств, которые должны ежедневно предоставлять данные для обновления веб-страницы IRU-BWTO в системе Интернет, которая может быть расширена за счет включения информации о любом пограничном переходе в мире, который сталкивается с аналогичной проблемой. Это средство на базе Интернет дает нужную информацию лицам, которые принимают решения, и облегчает повседневную работу водителей и специалистов компаний по планированию маршрута перевозок.

IRU выступает за сокращение времени ожидания на границах путем использования устойчивого метода, известного под сокращением ПМИ, где П – означает улучшение Процедур (например, посредством осуществления нового приложения 8 к Конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, М – изменение образа Мыслей всех участников (сотрудники служб пограничного контроля и их клиенты) и И – улучшение пограничной Инфраструктуры, которую следует рассматривать в качестве последнего и самого дорого подхода.

Ежедневное время ожидания на пограничных переходах на веб-сайте IRU-BWTO по адресу: www.iru.org



Дополнительный протокол к КДПГ по электронной накладной («e-CMR»)

Он основан на итогах работы Комиссии IRU по правовым вопросам (CAJ), принявшей активное участие в разработке нового образца накладной, которая будет в большей степени удовлетворять потребности транспортных операторов, включая возможность использования электронной версии накладной. После восьми лет переговоров Рабочая группа ЕЭК ООН по автомобильному транспорту приняла текст нового протокола. Сейчас IRU призывает правительства быстро подписать и ратифицировать этот протокол, поскольку он позволит упростить использование электронных накладных на простой и согласованной основе, в качестве альтернативного варианта бумажным версиям, в интересах международных перевозок в автомобильном сообщении.



7-й симпозиум юристов Сети юридического содействия IRU

На 7-ом симпозиуме юристов Сети юридического содействия IRU, организованном совместно с ассоциацией-членом IRU АСМАП в Санкт-Петербурге в апреле 2008 года, юристы, специализирующиеся на дорожно-транспортном праве, и представители отрасли автомобильного транспорта из 25 стран пришли к выводу о том, что необходимой предпосылкой достижения лучшего понимания и более

эффективного обеспечения применения правил, регламентирующих автомобильные перевозки, является согласованное осуществление простой и прозрачной нормативно-правовой основы. Для достижения этой цели приоритетное внимание необходимо уделить упрощению, уточнению и, прежде всего, совершенствованию работы по обеспечению применения существующих правил, а не созданию новых.



Изабель Бон-Гарсен (AFTR, Франция) (в центре) ведет симпозиум. Ей помогают Франсиско Санчес-Гамборино (AS-TIC, Испания) и Умберто де Гретто (IRU)



Слева направо: Мартин Марми (IRU), Генеральный секретарь CRTA Лимей Ван, генеральный директор департамента международного сотрудничества Министерства связи Цзюй Чэнчжи (КНР) и Януш Лацны (IRU)



Умберто де Претто (IRU) выступает на конференции AITWA в Дели (Индия)



Слева направо: Юлиан Генков (IRU), сотрудник Совета национальной безопасности Йондонсурен Джаргалсайхан (Монголия), Мартин Марми (IRU), советник Постоянного представительства Монголии при Отделении ООН в Женеве Дагва Батмунх и Петер Краус (IRU).

IRU укрепляет взаимное сотрудничество с Китаем

Представители IRU встретились с делегацией высокого уровня Китайской Народной Республики, возглавляемой генеральным директором департамента международного сотрудничества Министерства связи КНР Цзюй Чэнчжи. Обсуждения были сосредоточены на осуществлении семи ключевых глобальных многосторонних договоров ООН по вопросам облегчения перевозок, таких как Конвенция МДП.

IRU содействует упрощению и безопасности перевозок в Индии

Выступая на международной конференции ассоциации-члена IRU Всеиндийской ассоциации перевозчиков (AITWA) в Дели и на международной конференции, организованной Мумбайским университетом на тему «Исследования транспортных систем в Мумбаи» IRU призвал индийские власти и членов Конфедерации индийской промышленности (КИП) применять глобальные многосторонние договоры в области упрощения перевозок и безопасности, такие как Конвенция МДП, в целях устранения барьеров на пути автомобильного транспорта и торговли с их торговыми партнерами в Южной Азии.

IRU укрепляет работу по упрощению перевозок и профессиональной подготовке в Монголии

Делегация IRU встретилась с представителями Совета национальной безопасности Монголии и Постоянного представительства Монголии при Организации Объединенных Наций для обсуждения способов осуществления Конвенции МДП в Монголии в целях облегчения и развития автомобильного транспорта в стране. Генеральный секретарь IRU Мартин Марми уточнил: «Для автомобильного транспорта не существует недоступных ему стран, при условии что для этого приняты соответствующие меры по упрощению перевозок. Это также верно и в случае Монголии, которой следует развивать систему перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом в ее отношениях с сопредельными государствами, с тем чтобы воспользоваться преимуществами глобализации».





Фотография предоставлена: «Фликр» www.flickr.com

Группа экспертов IRU по перевозке опасных грузов (GEMD) сосредотачивает свою работу главным образом на мониторинге развития ситуации в области обеспечения безопасности, включая анализ рисков, работу по стандартизации и приведение в соответствие существующих требований и определений ДОПОГ, с тем чтобы все стороны, принимающие участие в системе перевозок, могли более эффективно выполнять возложенные на них обязанности. В 2009 году в связи с новой Директивой ЕС, регламентирующей перевозки опасных грузов внутренним водным транспортом, IRU будет очень внимательно следить за работой совместного совещания ЕЭК ООН по телематике (прикладные программы ИТС) в целях усиления положений, регламентирующих перевозку опасных грузов автомобильным транспортом. Использование прикладных программ ИТС должно производиться на добровольной основе, с тем чтобы грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель сохраняли за собой свободу выбора вида транспорта, который они намерены использовать, и не должно стать средством, которое может поставить какой-либо один вид транспорта в более невыгодное положение по сравнению с другим. Группа IRU GEMD продолжит, в сотрудничестве с ассоциацией-членом Португалии ANTRAM и правительственной делегацией Португалии в ЕЭК (WP.15), осуществление проекта по унификации свидетельства ДОПОГ (глава 8.2) и будет следить за работой по уточнению обязанностей лиц, которые производят разгрузку, в части обеспечения безопасности погрузочно-разгрузочных операций.

IRU GEMD также включит публикацию нового варианта ДОПОГ-2009 в мероприятия Академии IRU и в течение 2009 года разместит переведенные варианты письменных инструкций на веб-сайте IRU www.iru.org



Всемирный конгресс по случаю 60-й годовщины IRU «Автотранспорт на пути к миру и процветанию»



Всемирный конгресс IRU собрал вместе свыше 1900 участников из практически 70 стран, в том числе Президента Турецкой Республики д-ра Абдуллаха Гюля и Президента СССР (1990-1991 годы) Михаила С. Горбачева, а также 30 министров транспорта, которые обсудили тему «Возрождение Шелкового пути» и отразили ее в принятой ими резолюции в ходе Конференции министров.



Януш ЛАЦНЫ,
Президент IRU

«Настоящий Конгресс дает государственным органам, лицам, разрабатывающим политику, представителям средств массовой информации и широкой общественности возможность глубже понять исключительную и незаменимую роль, которую играет автомобильный транспорт в обеспечении доступа людей и предприятий во всех странах и регионах ко всем мировым рынкам. 2008 год – это особый год. Он знаменует собой 60-ю годовщину IRU.»



Михаил С. ГОРБАЧЕВ,
Президент СССР (1990-1991 гг.)

«Как отдельные люди, обычные граждане, мы все пользуемся автомобильным транспортом. С рождения и до смерти все мы нуждаемся в услугах, оказываемых автомобильным транспортом, и все мы пользуемся ими. Города очищаются от мусора, магазины заполняются товарами, доставляемыми автомобильным транспортом, и когда они открываются каждое утро, мы можем с радостью воспользоваться всем тем, что они предлагают.»



Д-р Абдуллах ГЮЛЬ,
Президент Турецкой Республики

«Мы продолжаем строить автомобильные дороги, из которых самым последним примером может служить сооружение Черноморской кольцевой автомагистрали. Мы уже практически полностью завершили ее строительство в Турции. Я верю, что она также будет завершена и в других регионах вокруг Черного моря. В этой связи Шелковый путь когда-нибудь дойдет до самого центра Азии, как это было раньше. Я верю, что через 10 лет, а может быть и через пять, мы станем свидетелями полного возрождения Шелкового пути.»

Всемирный конгресс по случаю 60-й годовщины IRU



Лауреат Почетной премии IRU «Гран-при» – Бартель Грин



Януш ЛАЦНЫ, Президент IRU

«В нашем современном обществе обычные люди оказываются в чрезвычайных ситуациях и совершают героические поступки. Благодаря незамедлительным, профессиональным и мужественным действиям г-на Грина дети на борту автобуса, потерявшего управление, были спасены.»

БАРТЕЛЬ Грин, лауреат Почетной премии IRU «Гран-при» 2008 года

«Я не думаю, что я сделал что-то выдающееся. Однако я очень рад, что мне удалось предотвратить что-то худшее, что могло случиться с теми детьми в автобусе, потерявшем управление.»



«АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, ДОРОГА К МИРУ И ПРОЦВЕТАНИЮ»

единогласно принятая Генеральной ассамблеей IRU и 1900 участниками из 70 стран в Стамбуле (Турция) 16 мая 2008 года

(Выдержка)

IRU вместе со своими членами и автомобильными перевозчиками должны работать в рамках истинного государственно-частного партнерства с правительствами в целях укрепления мира и процветания на основе следующих принципов.

1. признание незаменимой роли автомобильного транспорта

– Правительства

Понимая, что любое современное общество и экономика требуют эффективных автомобильных перевозок «от двери до двери»;

– Автотранспортная отрасль

Предоставляя уникальные «от двери до двери» эффективные профессиональные и высококачественные услуги экономике и обществу в целом;

2. упрощение автомобильных перевозок

– Правительства

Признавая, что автомобильный транспорт является наиболее регулируемым видом транспорта, который нужно упрощать и продвигать, чтобы нести мир и процветание;

Следуя конвенциям ООН и соглашениям ВТО, также как и другим многосторонним правовым инструментам с целью упрощения международной торговли

и свободного перемещения людей, грузов, автотранспортных средств и их водителей;

Обеспечивая справедливую конкуренцию путем принятия систем налогообложения, включая только автомобильную инфраструктуру, и укрепляя и гармонизируя правила допуска к автотранспортной профессии и рынку;

Усиливая безопасность международного автотранспорта и торговли путем применения Конвенции МДП ООН, чтобы реализовать все требования безопасности Рамочных стандартов ВТО;

– Автотранспортная отрасль

Обеспечивая высочайшее качество услуг путем профессиональной подготовки, обеспечиваемой через сеть учебных центров при Академии MCAT;

Принимая обязательства внедрять законы по безопасности и упрощению, а также правила и руководства отрасли;

3. обеспечение устойчивого социально-экономического и экологического развития

– Правительства

Предоставляя реальные стимулы для ускорения распространения инновационных транспортных технологий и передового опыта в отрасли;

Признавая, что растущая потребность в автомобильном транспорте является следствием экономического роста и социального прогресса, и что автомобильный транспорт уже покрывает расходы, связанные с ущербом, нанесенным инфраструктуре и окружающей среде;

Определяя в каждой стране энергетическую политику, основанную на диверсификации использования топлива;

Улучшая дорожную безопасность путем целевой направленности на научно определенные основные причины ДТП с участием коммерческих транспортных средств;

Принимая прогрессивные социальные акты с тем, чтобы удовлетворять потребности водителей и компаний, так же как и растущую потребность в мобильности;

– Автотранспортная отрасль

Продолжая улучшать статистику дорожной безопасности посредством выполнения обязательств по безопасности и путем предоставления соответствующего обучения водителям;

Сокращая энергопотребление и воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду через изменение самого источника

этого воздействия и внедряя в отрасли передовую инновационную практику;

Расширяя взаимодействие различных видов транспорта с помощью современных транспортных узлов;

Создавая благоприятное окружение, репутацию и социальные условия для привлечения в профессию молодежи;

4. соединение бизнеса на рынках всего мира

– Правительства

Содействуя автомобильному транспорту путем реализации необходимых многосторонних инструментов упрощения, позволяющих взаимодействие бизнеса на всех мировых рынках, т.к. для автомобильного транспорта нет стран, к которым у него нет доступа;

– Автотранспортная отрасль

Продвигая Новую Евро-азиатскую автотранспортную инициативу (НЕЛТИ) наряду с основными транспортными коридорами завтрашнего дня при поддержке правительств.

Этой Декларацией MCAT и его ассоциации-члены подтверждают свое обязательство работать, основываясь на принципах государственно-частного партнерства, на пути к миру и процветанию во всем мире.



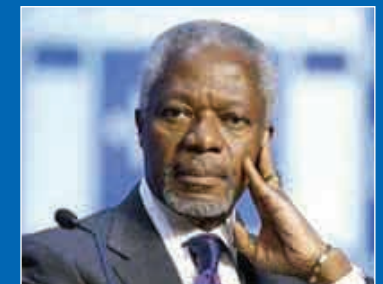
Всемирный конгресс по случаю 60-й годовщины IRU

Бинали Йилдирим, министр транспорта, Турция

«Сегодняшнее требование к выдаче виз, время ожидания на пограничных переходах, формальности и самые различные ограничения, применяемые к беспрепятственному перемещению товаров, лиц и услуг, оказывают отрицательное воздействие не только на транспортную отрасль, но и на социальные и культурные взаимоотношения. Поэтому устранение барьеров на пути автомобильного транспорта, которое играет существенную роль в экономическом развитии и повышении благосостояния людей, будет стимулировать укрепление мира во всем мире и повышение социального процветания.»

Кофи А. Аннан, бывший Генеральный секретарь ООН

«В какие бы уголки мира я не заезжал во время моих поездок, я вижу, что автомобильный транспорт играет незаменимую роль в перевозке людей и грузов. Автобусы дальнего следования, городские автобусы, такси и грузовики, как большие, так и маленькие, обеспечивают мобильность людей и экономическую деятельность, как в развитых, так и в развивающихся странах. Страны и общества, у которых нет адекватной дорожной сети или систем автомобильного транспорта, не могут развивать свою экономику или привлекать инвестиции на цели производства. Я разделяю лозунг Всемирного конгресса по случаю 60-й годовщины IRU, который гласит, что автотранспорт ведет к миру и процветанию.»



СОВМЕСТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ СТАМБУЛЬСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ МИНИСТРОВ ПО ВОПРОСУ О ВОЗРОЖДЕНИИ ШЕЛКОВОГО ПУТИ

53

Принята в Стамбуле, Турецкая Республика, 16 мая 2008 года
(Выдержка)

МИНИСТРЫ,

- учитывая необходимость решать задачи глобализации с обеспечением благоприятных последствий для торговли, туризма и транспортных сношений во всем мире;
- подчеркивая необходимость более тесного экономического и социального сотрудничества между различными регионами мира;
- будучи убеждены в том, что взаимосвязанная сеть торговых путей имеет большое значение для взаимодействия регионов;
- принимая во внимание быстрый рост торговли азиатских стран во всем мире в последние несколько лет, что свидетельствует о необходимости создания и эффективной эксплуатации трансконтинентальных транспортных связей;
- подтверждая, что рост торговли между Европой и Азией свидетельствует о необходимости развития наземных транспортных коридоров в целях облегчения торговых потоков;
- считая, что в настоящее время существует много азиатских стран, не имеющих выхода к морю, экономика которых недостаточно интегрирована в глобальную экономику;
- подчеркивая необходимость улучшения евро-азиатских транспортных путей посредством, как строительства транснациональных магистралей, так и завершения недостающих звеньев межконтинентального значения;

- признавая, что автомобильный транспорт представляет собой высокоэффективный и гибкий вид транспорта, позволяющий связать воедино соседние страны и регионы;

- признавая важное значение регионального и международного сотрудничества в целях создания бесперебойной системы перевозок;

- подтверждая, что повышение спроса на автомобильный транспорт между Азией и Европой предполагает необходимость использования эффективных прибыльных и конкурентоспособных транспортных коридоров, таких как древний Шелковый путь;

- признавая важность упрощения доступа к рынкам с учетом необходимости продолжения раунда переговоров Всемирной торговой организации в Дохе и его положительного воздействия на упрощение международных перевозок в автомобильном сообщении;

- поддерживая мероприятия и инициативы, осуществляемые целым рядом субъектов деятельности по развитию евро-азиатских транспортных связей;

- выражая удовлетворение по поводу участия государственных учреждений, профессиональных ассоциаций и международных организаций в работе по упрощению международных перевозок автомобильным транспортом;

решили укрепить совместные действия с целью:

- координировать национальную и региональную транспортную политику в порядке создания и содержания

высококачественной инфраструктуры вдоль евро-азиатских наземных транспортных маршрутов;

- тесно сотрудничать в целях разработки совместных проектов инфраструктуры и предпринимать совместные действия по устранению всех барьеров на пути международных грузоперевозок автомобильным транспортом;

- обмениваться информацией о наиболее эффективных видах практики, связанной с развитием инфраструктуры и надземных сооружений;

- продолжить работу по созданию и реализации проектов, представляющих общий интерес для развития транспортных коридоров стран, не имеющих выхода к морю;

- внедрять технологические новшества в развитие транспортных коридоров, позволяя тем самым применять комплексный подход с учетом интересов различных видов транспорта;

- сосредоточить усилия в области упрощения торговли на коридорах, имеющих жизненно важное значение для развития торговли;

- присоединяться, осуществлять и укреплять Конвенции ООН в области международных автомобильных перевозок;

- осуществлять Правила ВТО в отношении свободы транзита, упрощения документации, рационализации сборов и налогов;

- подписать двусторонние и многосторонние соглашения об упрощении доступа к международным

транспортным рынкам в соответствии с принципами уже существующих международных конвенций;

- улучшить условия пересечения границ, поскольку длительное время ожидания на пограничных переходах приводит к огромным убыткам для экономики и ненадежности транспортных операций;

- создать экономические стимулы в целях применения таких решений, которые способствуют разработке и реализации устойчивых логистических и технических инноваций в секторе автомобильного транспорта;

- развивать комбинированные перевозки, включая расширение перевалочных терминалов;

- построить недостающие дорожные связи в сетях, имеющих важное значение;

- продвигать и поощрять сотрудничество и диалог с транспортной отраслью;

- разрабатывать и поддерживать новые подходы к улучшению и продвижению репутации автомобильного транспорта;

предложили

- всем заинтересованным сторонам участвовать в эффективном и постоянном диалоге в форме государственно-частного партнерства в целях обеспечения прогресса на пути к достижению целей, определенных в настоящей Декларации.

Конференция Министров состоялась в рамках Всемирного конгресса IRU, проведенного в Стамбуле 15-16 мая 2008 года.

Система МДП – лучшее средство осуществления Рамочных стандартов безопасности ВТО, включая статус УЭО и упрощения торговли и автотранспорта



Система МДП является единственным имеющимся сегодня многосторонним средством, способным упростить международную торговлю и перевозки и повысить ее безопасность на глобальном уровне. Она была ратифицирована 68 Договаривающимися сторонами и в настоящее время действует в 56 странах. Ее географический охват будет продолжать расширяться и в будущем.

После публикации в 2005 году Рамочных стандартов безопасности ВТО страны начали корректировать свое национальное законодательство в целях осуществления этих новых требований в области безопасности.

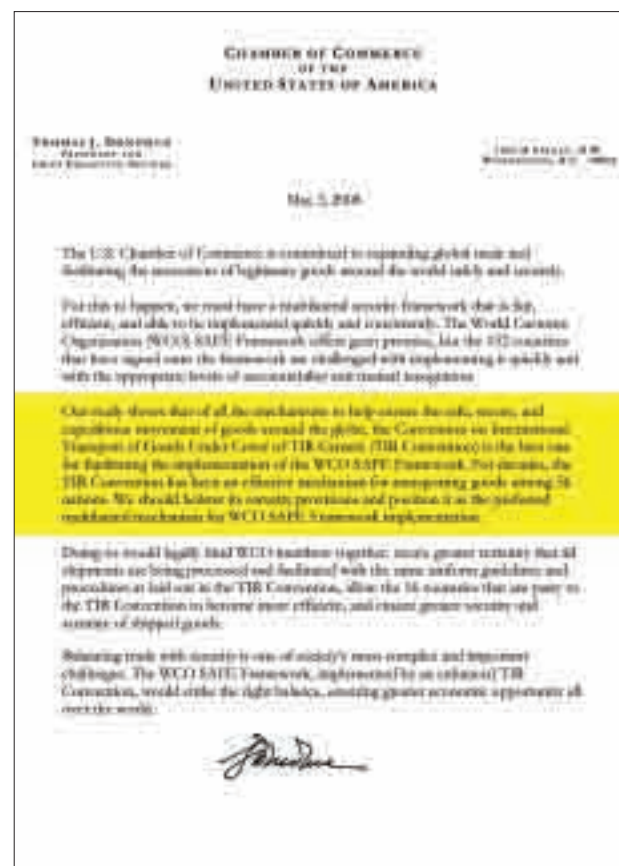
Однако в системе безопасности ВТО нет положений, имеющих целью обеспечить взаимное признание национальных проверок или статуса

национального уполномоченного экономического оператора (УЭО). В этой связи у стран не оставалось иного выбора, кроме как вести многочисленные двусторонние переговоры с каждым из своих торговых партнеров.

В мае 2008 года Торговая палата США опубликовала исследование, которое четко подтверждает, что Конвенция МДП является наиболее эффективным средством осуществления Рамочных стандартов безопасности ВТО, в том числе статуса УЭО.

С тех пор органы ООН и Конвенция МДП рассматривают возможность внесения незначительных поправок в Конвенцию МДП с целью привести ее в полное соответствие с Рамочными стандартами безопасности ВТО.

IRU будет продолжать работу в партнерстве со своими членами, правительствами, ВТО и ЕЭК ООН, с тем чтобы дать всем субъектам торговли на глобальном уровне и международным автомобильным перевозчикам по линии системы МДП не только средство упрощения торговли, но и уникальный многосторонний инструмент по осуществлению новых требований, предусмотренных Рамочными стандартами безопасности ВТО.



Система предварительного электронного декларирования IRU МДП (IRU МДП-ПЭД) позволит владельцам книжки МДП удовлетворять с 1 января 2009 года новые требования ЕС

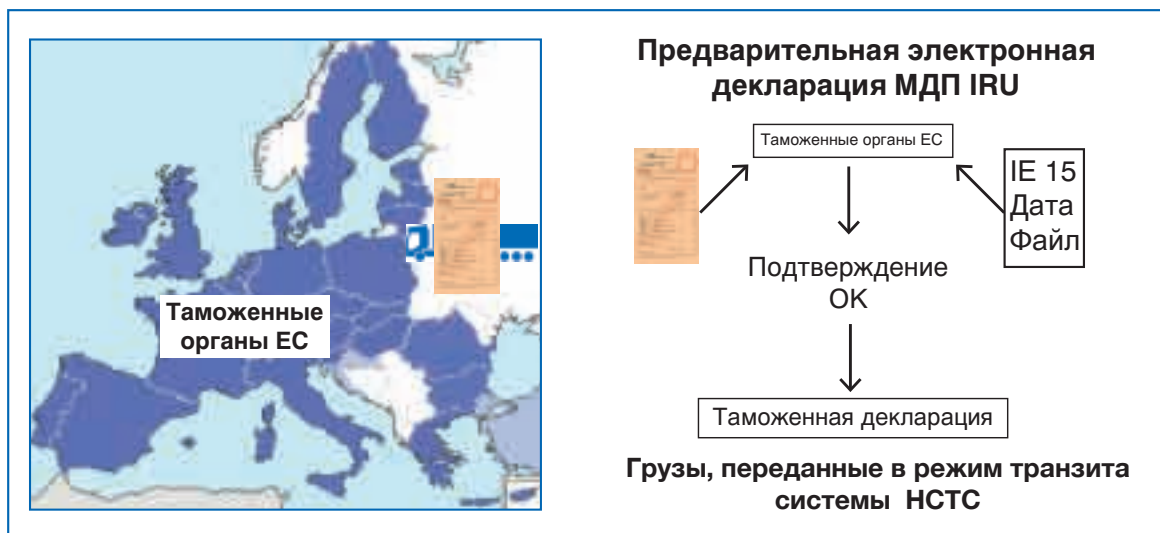
Начиная с 1 января 2009 года книжки МДП будут приниматься на территории ЕС только в том случае, если данные, содержащиеся в книжке МДП, были представлены заблаговременно.

IRU разработал в партнерстве с несколькими таможенными органами из государств-членов ЕС прикладную программу на базе Интернет с тем чтобы дать уполномоченным владельцам книжки МДП возможность представлять бесплатно содержащиеся в их книжках МДП данные в электронной форме, не прибегая в этих целях к услугам третьих сторон или посредников.

Система предварительного электронного декларирования МДП, разработанная IRU (IRU МДП-ПЭД) имеет целью предоставить в распоряжение владельцев книжек МДП, независимо от их национальной принадлежности и места жительства, единую стандартную программу, которую они могут использовать в своих отношениях с таможней. Уполномоченные держатели должны будут только ввести с клавиатуры требуемые данные и направить их заблаговременно в электронной форме таможенным органам. Когда грузовой автомобиль подъезжает к таможне отправления или к пограничному переходу, таможенным органам необходимо только сопоставить электронные данные с данными в книжке МДП и ввести электронную декларацию в их внутренние таможенные системы.

Эта прикладная программа уже подтвердила свою способность сокращать время ожидания на границах, упрощая, тем самым, торговлю и международные автомобильные перевозки, а также административные процедуры, выполняемые таможенными органами.

Программа IRU МДП-ПЭД позволит владельцам книжки МДП выполнять требование ЕС на предмет представления в целях повышения безопасности с 1 июля 2009 года предварительных деклараций перед отправлением/прибытием.





Проблемы, стоящие перед системой МДП

Требование увеличить практически на 100% предельную сумму гарантии МДП с 50 тыс. долл. США до 60 тыс. евро, установленное органами МДП ЕЭК ООН, обусловило необходимость реализации эффективных средств управления с учетом рисков, таких как передача данных в систему «Safe TIR» в реальном масштабе времени, а также IRU МДП-ПЭД. В этой связи IRU и его члены активизировали свои контакты с заинтересованными органами в целях решения этих задач.

Для того чтобы упростить международные перевозки грузов, IRU и его ассоциационные члены будут также призывать правительства присоединяться к Конвенции МДП и Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года и применять новое приложение 8 к этой Конвенции.

В частности, будет активизировано сотрудничество IRU с таможенными органами Китайской Народной Республики и ассоциацией-членом IRU CRTA на основе индивидуальных учебных методик.

IRU продолжит взаимодействие с Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) на основе меморандума о взаимопонимании в целях содействия использованию МДП в странах-членах ОЭС и соседних странах, главным образом в Саудовской Аравии, Пакистане и Индии, включая повторное введение в действие системы МДП в Афганистане.

Социальные вопросы, связанные с автомобильным транспортом: необходимость приведения в соответствие ЕСТР и правил ЕС

57



Осуществление Соглашения ЕСТР от Атлантического до Тихого океана – проблема, которая выходит далеко за пределы ЕС

Одним из приоритетов в работе IRU является желание добиться создания сбалансированной и устойчивой нормативно-правовой базы регулирования социальных вопросов в отрасли автомобильного транспорта. Введение в практику цифрового тахографа и новых правил, регламентирующих продолжительность управления и отдыха, сильно нарушило сложившийся баланс, повысив в какой-то мере гибкость в работе, но необязательно предложив взамен обещанные выгоды в плане повышения благосостояния водителей. **Кроме того, распространение в будущем этих двух важнейших нормативных обязательств на гораздо более обширный регион, простирающийся от Атлантического до Тихого океана, по линии Соглашения ЕСТР создает не просто проблему для ЕС, а нечто гораздо более существенное.**

Приведение в соответствие текста правил ЕС и Соглашения ЕСТР

Заключенное в рамках Организации Объединенных Наций Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств (ЕСТР), уже с момента своего принятия стало играть жизненно важную роль в содействии развитию евро-азиатского рынка автомобильного транспорта. Это Соглашение, представляющее собой общий свод правил, регламентирующих время управления и отдыха водителей и использование регистрационного оборудования в целях обеспечения соблюдения этих правил, создает одинаковые условия для всех международных рейсов в автомобильном сообщении в пределах всего ЕС, более обширного европейского континента и за его пределами.

Однако Договаривающиеся стороны - нечлены ЕС все чаще и чаще выражают озабоченность по поводу предлагаемой гармонизации ЕСТР с правилами ЕС, регламентирующими продолжительность управления и отдыха водителей, и по поводу нереального предельного срока (июнь 2010 года) обязательного введения в практику цифровых тахографов, подлежащих установке на новые транспортные средства, используемые для перевозок в режиме ЕСТР.

Договаривающиеся стороны Соглашения ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, оспаривают правомерность нынешнего графика введения в практику этого устройства и ставят под сомнение способность стран - нечленов ЕС реализовать эту меру без той же помощи, которой воспользовались государства - члены ЕС. Кроме того, они выделяют некоторые конкретные положения правил ЕС, регламентирующих продолжительность управления и отдыха водителей, которые нельзя просто перенести в Соглашение ЕСТР в связи с кардинально иными географическими и эксплуатационными условиями осуществления транспортных операций в соответствии с тем и другим сводом правил.

IRU принимает меры с целью обеспечить согласование на основе реалистичного учета нынешних реалий всеми Договаривающимися сторонами, ЕЭК ООН и Европейской комиссией.



Социальные вопросы, связанные с автомобильным транспортом: необходимость обеспечения соблюдения и установки цифрового тахографа

Текст правил ЕС 561 следует уточнить с целью обеспечить одинаковый режим обеспечения соблюдения

Ассоциации - члены IRU составили список статей и положений, содержащихся в правилах Европейского сообщества 561/2006/ЕС, регламентирующих время управления и отдыха водителей, которые необходимо уточнить, с тем чтобы обеспечить справедливое и эффективное применение этих правил в пределах всего ЕС.

Сейчас необходимо выяснить практическое значение руководящих указаний ЕС, проверив, действительно ли они используются во время инспекций на дорогах. Если нет, то тогда Европейская комиссия должна будет разработать более жесткие положения, которые позволят обеспечить согласованное применение этих правил одинаковым образом на всей территории ЕС.

Еще одна связанная с этим приоритетная задача заключается в решении проблем, выявленных ассоциациями - членами IRU в отношении «общего водительского бланка аттестации ЕС», который должен использоваться для записи некоторых видов деятельности, которые не регистрируются тахографом. Вместо того чтобы упростить, как предполагалось, всю работу, этот бланк ЕС лишь усложнил документацию, которую должен вести водитель. Этот вопрос будет рассмотрен в приоритетном порядке IRU в 2009 году.



Фотография предоставлена: БДО

Многочисленные недостатки цифрового тахографа все еще нуждаются в устранении

Хотя сегодня, после внедрения цифрового тахографа в 2006 году, все страны-члены ЕС, за исключением Греции, могут выдавать карточки водителей и утверждать калибровочные мастерские, которые нужны для поддержки системы цифрового тахографа, все же многие перевозчики сталкиваются с практическими проблемами в повседневной эксплуатации этого устройства.

Широкий круг проблем, отраженных в документе IRU с изложением позиции «Практические и технические проблемы, касающиеся цифрового тахографа», все еще нуждается в разрешении.

Работа по усовершенствованию технических спецификаций цифрового тахографа сосредоточена на реализации «проекта тахографа SMART». Этот проект,

в котором активно участвует IRU, предусматривает разработку детальных предложений по решению многих проблем, которые обусловлены техническими спецификациями этого устройства и которые перечислены в документе IRU с изложением позиции. В этой связи был составлен перечень приоритетных вопросов с четкой рекомендацией о том, что Европейская комиссия должна включить в 2009 году решения таких вопросов в законодательство ЕС с использованием так называемой процедуры «коммитологии». Дополнительные вопросы и практические проблемы осуществления, связанные с этим устройством, также должны быть решены посредством анализа всего свода правил о цифровом тахографе, который должен быть начат в 2009 году.

12 дней

для того, чтобы спасти автобусный туризм в Европе

Сектор автобусных перевозок требует восстановления положения об «отступлении от 12-дневного периода»

IRU передал вице-Президенту Европейской комиссии Жаку Барро и Председателю Комитета Паоло Коста петицию, под которой поставили свою подпись около 20 тысяч водителей и руководителей компаний из стран-членов ЕС с требованием восстановить положение об отступлении от 12-дневного периода непрерывного управления для водителей международных туристических автобусов в Европейском союзе.

IRU также согласовал с Европейской федерацией работников транспорта (ЕФРТ) условия восстановления этого положения в законодательстве ЕС, регламентирующем продолжительность управления и отдыха водителей.

В июне 2008 года на пленарном заседании Европейского парламента

подавляющее большинство участников проголосовали за специальную поправку, предусматривающую восстановление в правилах ЕС, регламентирующих продолжительность управления и отдыха водителей, положения об отступлении от 12-дневного периода на основе полностью принятых рекомендаций социальных партнеров (IRU и ЕФРТ). IRU призывает Совет министров транспорта ЕС быстро принять решение, с тем чтобы операторы автобусных перевозок ЕС могли пользоваться этим отступлением начиная с января 2009 года. IRU также требует сохранить отступление от соблюдения 12-дневного периода управления в аналогичном Соглашении ЕЭК ООН, устанавливающем продолжительность времени управления и отдыха (ЕСТР).





Фотография предоставлена: «МАН Групп»

Правительства должны принять меры в отношении веса туристических автобусов

Проверки на дорогах показали, что городские и междугородные автобусы эксплуатируются – в том случае, когда они полностью заполнены, – с превышением максимального предельного веса. IRU инициировал научное исследование, которое позволило выявить ряд факторов, ведущих к потенциальному превышению веса междугородных автобусов, таких как постоянное увеличение веса транспортных средств в порожнем состоянии и документально подтвержденные данные об увеличении среднего веса пассажиров и их багажа.

В настоящее время проводится совместная работа с заводами-изготовителями по решению этих вопросов, а соответствующие предложения отрасли представлены учреждениям ЕС в целях изменения Директивы 96/53/ЕС, устанавливающей максимальные габариты и максимальный вес для международных перевозок. Эти предложения предусматривают увеличение максимально разрешенного веса двухосных автобусов с 18 до 19 тонн, а также внесение поправки в Директиву 97/27/ЕС, касающейся массы и габаритов для целей сертификации по типу конструкции.

IRU предлагает ЕЭК ООН заключить соглашение «ОмниБУС»

IRU в сотрудничестве с ассоциациями-членами и рядом государственных ведомств из государств - членов ЕЭК ООН разработал предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами (ОмниБУС).

В будущем многостороннее соглашение о международных регулярных перевозках городскими и междугородными автобусами должно, как ожидается, существенно облегчить функционирование этого вида транспорта путем создания справедливой и согласованной нормативно-правовой базы, контрольных документов и, в конечном итоге, процедур обеспечения соблюдения этих правил с одновременным снижением административного бремени и расходов как для властей, так и для операторов.

Партнерство «Басуорлд»

IRU уже длительное время сотрудничает с компанией «Басуорлд» в целях развития перевозок городскими и туристическими автобусами и повышения репутации этого сектора. В октябре 2009 года в Кортрейке (Бельгия) по линии Европейского отделения «Басуорлд» состоится шестой Форум операторов городских и междугородных перевозок в автобусном сообщении.

6-я Конференция СНГ по пассажирским перевозкам

Ежегодная конференция СНГ по проблемам автомобильных перевозок в 2008 году была посвящена вопросам перевозок городскими и междугородными автобусами и устойчивой мобильности населения в регионе СНГ. Эта конференция, организованная IRU в партнерстве с Координационным транспортным совещанием СНГ и при поддержке Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), собрала 150 участников (органы управления, исследователи, торговые ассоциации, компании, туроператоры и средства массовой информации) из 10 стран и 10 российских регионов.

Конференция рассмотрела законодательство в области пассажирского транспорта в странах СНГ. Также были рассмотрены вопросы развития автобусного туризма в регионе СНГ; присоединения к международному Соглашению, поддержанному ЕЭК ООН, по организации регулярных автобусных перевозок в Европе; продвижения и использования системы классификации автобусов IRU с помощью звездочек; и организации государственно-частного партнерства для эффективного осуществления городских и междугородных пассажирских перевозок.

Городские и междугородные автобусы: устойчивое решение проблемы мобильности на XXI век

Выступая на конференции по случаю Международной европейской автобусной выставки 2008 года по теме «Города в движении», вице-президент IRU Грэм Смит подчеркнул, что городские и междугородные автобусы являются самым безопасным видом транспорта, а также самыми экологически чистыми транспортными средствами и обеспечивают при этом услуги высочайшего качества. Несмотря на эти сильные стороны, отрасль перевозок в автобусном сообщении должна, по его мнению, объединить свои усилия и работать вместе с промышленностью и партнерами на уровне правительства с целью предложить гражданам еще лучшие услуги, с тем чтобы стать для потребителей и всех граждан самым лучшим средством передвижения.



IRU на страже интересов таксомоторных перевозок

Группа IRU «Такси и прокат автомобилей с водителем» занимается многими вопросами, которые волнуют и представляют интерес для сектора таксомоторных перевозок, например такими, как дизельное топливо, доступ к профессии перевозчика, безопасность дорожного движения, доступ к такси инвалидов, бортовые электронные устройства сбора данных, экологические зоны и общественный транспорт. Все эти вопросы рассматриваются совместно Группой IRU по такси и СТР.

Интеграция таксомоторных перевозок в систему общественного транспорта

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

IRU выступает за признание вклада таксомоторных перевозок в обеспечение устойчивой мобильности в качестве неотъемлемой части системы коллективного и общественного транспорта, в том числе за отражение этого момента в плане действий ЕС по городскому транспорту.





Добровольные руководящие принципы IRU для руководителей и водителей в целях улучшения доступа к такси

На своем совещании в Стамбуле в мае 2008 года Группа IRU «Такси и автомобили, сдаваемые на прокат с водителем» приняли добровольные руководящие принципы IRU для операторов и водителей в целях повышения качества услуг, за счет увеличения доступности такси для пассажиров-инвалидов. Эти принципы были разработаны в партнерстве с организациями, представляющими интересы инвалидов и лиц с нарушенной способностью к передвижению. Они были размещены на веб-сайте IRU на английском, немецком, русском и французском языках в целях доведения их до сведения ассоциаций - членов IRU и всех заинтересованных пользователей.

В 2009 году эти руководящие принципы будут изложены в сжатом виде и изданы в качестве контрольного перечня вопросов, удобного в пользовании.



2-й Международный форум IRU по таксомоторным перевозкам



Во втором Международном форуме IRU по таксомоторным перевозкам, организованном в партнерстве с ассоциацией-членом IRU BZP, который состоялся в ноябре 2008 года в Кёльне (Германия) на тему «Рынок и качество: инициативы правительства и отрасли в целях гарантии качества таксомоторных услуг», приняли участие около 200 ведущих операторов таксомоторных перевозок и представителей органов регулирования.

Обсуждения были сосредоточены на вопросах регулирования/либерализации рынка таксомоторных перевозок в Европе, Азии, Америке и Океании и его воздействии на качество услуг, предлагаемых таксомоторными компаниями. Отрасль представила также свои предложения по повышению качества обслуживания.



Слева направо: Нина Низовски, заместитель председателя Группы такси (STL, Финляндия), Хюберт Андела, председатель Группы такси («КНВ-Такси», Нидерланды) и Томас Грац, заместитель председателя Группы такси (BZP, Германия).



Допуск к профессии автомобильного перевозчика

В своей работе в 2008 году, посвященной рассмотрению предложения Европейской комиссии, касающегося доступа к профессии перевозчика, Европейский парламент и Совет достигли важных положительных результатов для автомобильного транспорта.

Европейский парламент принял в первом чтении в мае 2008 года свой доклад о допуске к профессии. В докладе содержатся некоторые важные поправки, касающиеся определения руководителей транспортных предприятий, более четкого изложения проблемы серьезных и повторных незначительных нарушений, места учреждения и финансового положения.

В июне 2008 года министры ЕС приняли политическое соглашение, изменяющее первоначальное предложение практически в том же смысле, что и изменения, предложенные Европейским парламентом. Это политическое соглашение в настоящее время дорабатывается и примет форму документа с изложением общей позиции, который необходимо представить Европейскому парламенту до второго чтения.

IRU призывает ускорить процесс решения этого важного нормативного акта с целью завершения этой работы до следующих европейских выборов в июне 2009 года.

Доступ к рынку автомобильных грузовых и пассажирских перевозок в автомобильном сообщении

В 2008 году Европейский парламент обсудил новое предложение Европейской комиссии о доступе к рынку автомобильных грузовых и пассажирских перевозок и доступу к рынку перевозок в автобусном сообщении. Европейский парламент принял свой доклад в первом чтении, а Совет министров транспорта ЕС достиг политического соглашения по этому вопросу в июне 2008 года во время исполнения функций Председателя ЕС Словенией.

Основным вопросом в ходе этого обсуждения явилось определение грузовых перевозок в третьи страны, по которому остаются разногласия между Европейским парламентом, который склонен к обеспечению полной либерализации к 2014 году, и Советом, подход которого к либерализации рынка гораздо более осторожен. Переговоры по поиску компромисса проходят в настоящее время и продолжатся в 2009 году. IRU принимает меры с целью добиться принятия решения по этому важному вопросу законодательства до европейских выборов в июне 2009 года.



Европейский парламент рассматривает вопрос доступа к профессии перевозчика и рынку.





Делегация IRU встречается с государственным секретарем Франции по вопросам транспорта и Председателем Транспортного совета ЕС

Делегация IRU встретила с Президентом транспортного совета ЕС Домиником Бюссро для обсуждения ключевых приоритетов автомобильного транспорта в качестве основы для сотрудничества в период исполнения Францией функции Председателя Совета ЕС. Обсуждаемые вопросы включали нынешние инициативы Европейской комиссии по решению проблем изменения климата и устойчивого развития, безопасность дорожного движения и способы наиболее эффективного осуществления правил, регламентирующих внутренний рынок. Г-н Бюссро высоко оценил позицию IRU и признал, что Совет ЕС должен работать в тесном контакте с IRU по существующим решениям, имеющим целью ослабить или устранить самые серьезные проблемы, с которыми сталкивается сегодня торговля и европейский автомобильный транспорт.



Пакет мер по повышению экологических показателей транспорта и «евровиньетка»

В июле 2008 года Европейская комиссия представила пакет мер по повышению экологических показателей транспорта с изложением рамочной стратегии интернализации внешних транспортных издержек, которые включают предложение изменить Директиву 1999/62 по «евровиньетке».

В июне 2008 года IRU организовал пресс-конференцию с целью добиться применения инициативы Комиссии по интернализации внешних издержек ко всем видам транспорта и пользователям в одно и то же время для достижения экологических целей ЕС. Было сочтено неприемлемым, что сектор грузовых автомобильных перевозок один должен нести бремя дополнительного увеличения налогов в отсутствие параллельных мер, которые можно было бы предложить в отношении других видов и пользователей транспорта в порядке обеспечения одинаковых условий работы и эффективного снижения всех внешних издержек.

Кроме того, было четко указано, что использование принципа «платит загрязнитель» представляет собой отжившую экономическую модель, которая не обеспечит наиболее оптимальное соотношение «затраты-выгоды» в Европе. При проведении необходимого анализа эффективности затрат IRU призвал использовать принцип самых низких издержек, который следует применять для выяснения вопроса о том, надо ли производить интернализацию каких бы то ни было внешних издержек, и если надо, то в каком объеме.

В заключение IRU призвал направлять все нынешние и потенциальные будущие сборы, взимаемые с автомобильного транспорта, на инвестиции в сферу автомобильных перевозок в целях эффективного смягчения создаваемого ими внешнего воздействия на окружающую среду, что четко закреплено в пакете предложений по повышению экологических показателей транспорта.



Вице-президент ЕС Жак Барро выступает перед членами IRU на весеннем коктейле IRU

Весенний коктейль IRU, который ежегодно проводится в Брюсселе параллельно с предусмотренным Уставом весенним совещанием Комитета IRU по связи в области грузового транспорта, стал одним из основных культурных событий в календаре транспортных подразделений Брюсселя. На этом весеннем коктейле, на котором присутствовали члены IRU из 27 государств - членов ЕС и известные субъекты деятельности в сфере европейского транспорта, представители европейской транспортной отрасли, европейских учреждений и государств-членов, почетным гостем был Жак Барро – вице-Президент Комиссии и на тот момент Комиссар по транспорту.



Слева направо: члены Европейского парламента Матьё Грош и Зита Гурмаи, Януш Лацны (IRU), заместитель Генерального директора ДГ ТРЕН Золтан Казацаи и член кабинета Комиссара Таджани Йохан Фридрих Колсман.

Прения в Европейском парламенте по случаю 60-й годовщины IRU

Члены Европейского парламента Матьё Грош (Бельгия), Зита Гурмаи (Венгрия) и Ари Ватанен (Финляндия) провели в Европейском парламенте рабочий ужин по случаю 60-й годовщины IRU, на который было приглашено около 160 гостей из учреждений ЕС, а также должностные лица из национальных представительств, журналисты и представители ассоциаций - членов IRU для обсуждения вариантов и наиболее подходящих мер в ответ на нынешние актуальные проблемы в области транспорта в ЕС, включая растущий спрос на автомобильные перевозки, поставки энергоносителей, устойчивую мобильность населения и грузов и воздействие на окружающую среду.



Директор Отдела наземного транспорта ДГ ТРЕН Энрико Грильо Паскварелли (крайний справа) обменивается мнением.





Акцент на региональные государственно-частные партнерства

В рамках заседания КТС СНГ IRU и его члены из СНГ встретились с представителями 10 транспортных государственных учреждений для обсуждения целого ряда важных вопросов, касающихся развития автомобильного транспорта, включая:

- присоединение к конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН в области упрощения автомобильных перевозок;
- сохранение системы квот ЕКМТ;
- введение в практику единого международного сертификата взвешивания автотранспортных средств;
- административные барьеры и рейтинг, показывающий уровень либерализации рынка в странах СНГ;
- организация автопробегов по автомагистрали Е-40 и других маршрутах ЕврАзЭС;
- поддержка проекта IRU НЕЛТИ.

Глава Представительства IRU в регионе СНГ Игорь Б. Рунов был награжден медалью «Почетный работник транспорта СНГ» за его выдающийся вклад в дело развития транспорта в СНГ.

ЕврАзЭС

Генеральный секретарь Мартин Марми встретился с Генеральным секретарем ЕврАзЭС Таиром Мансуровым для обсуждения хода работы по осуществлению меморандума о взаимопонимании между двумя организациями. Они отметили факт достижения существенного прогресса, в том числе, в деле присоединения стран ЕврАзЭС к международным конвенциям ЕЭК ООН по упрощению перевозок.

ГУАМ

В рамках саммита ГУАМ (Организация за демократию и экономическое развитие, которая объединяет Грузию, Украину, Азербайджан и Молдову) Генеральный секретарь IRU Мартин Марми и Генеральный секретарь ГУАМ Валерий Чечелашвили подписали в июле 2008 года меморандум о взаимопонимании, который даст возможность объединить усилия ГУАМ и IRU в интересах развития транзитного потенциала региона и придаст новый импульс в работе государственно-частного партнерства.

Главы государств Грузии, Украины и Азербайджана, которые присутствовали на саммите, подписали совместное заявление, в котором они поддержали проект IRU НЕЛТИ.



Главы государств на Саммите ГУАМ



Мартин Марми (IRU) выступает перед главами государств и министрами.



Генеральный секретарь ГУАМ Валерий Чечелашвили подписывает МоВ IRU - ГУАМ с Марином Марми (IRU).





Фотография предоставлена: «Глоубтракер – 2008» www.globetrucker.com

Президент IRU выступает перед министрами иностранных дел ЧЭС

По случаю 18-го совещания Совета ЧЭС Президент Януш Лацны выступил перед министрами иностранных дел Организации Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС), подчеркнув «успешную работу государственно-частного партнерства между Советом ЧЭС и IRU по дальнейшему развитию, упрощению и обеспечению надежности автомобильных перевозок в регионе ЧЭС».



Министр иностранных дел Турции Али Бабахан (слева) и Президент IRU Януш Лацны

IRU и УРТА ЧЭС укрепляют сотрудничество

В целях более эффективного продвижения интересов отрасли автомобильного транспорта в рамках Организации «Черноморское экономическое сотрудничество» (ЧЭС) укрепляется взаимодействие между IRU и УРТА ЧЭС.

IRU и Секретариат ЧЭС поддержали реализацию экспертного исследования, имеющего целью рекомендовать правительствам ЧЭС прагматические альтернативные пути осуществления Межправительственного меморандума о взаимопонимании ЧЭС, касающегося упрощения автомобильных грузовых перевозок в регионе.



Слева направо: Президент УРТА ЧЭС Владимир Флоря (слева), вице-президент ТОВВ Халим Мете и Мартин Марми (IRU).

IRU и ОЭС подписывают МоВ

IRU подписал меморандум о взаимопонимании с Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) в Стамбуле в мае 2008 года в целях содействия в работе по упрощению автомобильных перевозок и более широкого применения системы МДП в государствах-членах ОЭС.



IRU подписывает МоВ с ОЭС в лице Директора Отдела транспорта и связи Мохаммада Мирзаи Кахага (в центре) в присутствии Директора Отдела транспорта ЭСКАТО Барри Кэйбла (крайний справа).

IRU и АУЛТ объединяют силы в целях осуществления МДП в Саудовской Аравии

IRU также продолжил сотрудничество с Арабским союзом наземного транспорта (АУЛТ) в целях развития совместной деятельности в районе Среднего Востока и в регионе в целом. Обе организации провели совместное совещание с представителями министерства транспорта Королевства Саудовской Аравии и решили организовать в Эр-Риаде специальный семинар IRU для информирования представителей компетентных органов этой страны о преимуществах системы МДП в деле упрощения и развития торговли и о необходимости развивать профессиональную подготовку по линии Академии IRU.



Президент АУЛТ Халед Аль Намлах, заместитель Министра транспорта Королевства Саудовская Аравия Абдулазиз Аль-Охали, Мартин Марми (IRU) и Министр транспорта Королевства Саудовская Аравия Мохаммед Ибрахим Аль-Омран



Заключительная речь Генерального секретаря IRU



«Свобода означает разнообразие, но в то же время и мобильность. Она дает возможность тем, кто сегодня обездолен, занять завтра привилегированное положение и в процессе этого движения позволяет практически каждому, независимо от социального положения, жить более полной и богатой жизнью».
Милтон Фридман

После празднования 60-й годовщины IRU сейчас более чем целесообразно напомнить о том, что 60 лет назад Всеобщая декларация прав человека Организации Объединенных Наций закрепила мобильность в качестве одного из основополагающих прав человека.

Фактически, принцип признания и защиты свободы передвижения был впервые признан Киром Великим – основателем Персидской империи Ахеменидов – в его Хартии прав человека, документально отраженной на клинописном цилиндре Кира в 539 году до новой эры. Позднее, в 1215 году, в Англии право на передвижение было закреплено в статье 42 Великой хартии вольностей, в которой говорится, что любой человек, в том числе торговцы, может выезжать из Королевства и возвращаться в него безопасно и беспрепятственно по суше или по морю.

Мобильность в качестве одного из очевидных основных прав человека также находит подтверждение в том факте, что в течение всей истории одним из первых решений, которые всегда принимали тираны после прихода к власти, было ограничение

права на передвижение. Даже сегодня самым суровым наказанием с точки зрения прав человека является взятие кого-либо под стражу.

Как подтверждает множество исторических фактов, мобильность, по сравнению с оседлым образом жизни, обеспечивает существенные преимущества. В истории эволюции человека все антропологи согласны с тем, что гомо сапиенс произошел от гомо эректус – первого предка человека, который ходил действительно прямо и имел больший мозг, который развивался в силу соответствующего положения его головы. Однако более важно то, что развитие человека является непосредственным результатом более выраженной потребности в мобильности.

История свидетельствует, что кочевые племена долгое время властвовали над оседлыми. Кочевники представляли собой своего рода средство коммуникации между оседлыми народами, передавая информацию, новые идеи, новую культуру, новые средства, товары и т.п. Действительно, кочевой образ жизни, а, следовательно, и мобильность – иными словами транспорт – всегда играл жизненно важную роль в деле активизации социально-экономического развития.

Развитие современной экономики и все крупнейшие социально-экономические прорывы были всегда связаны с улучшением мобильности или транспорта вследствие наличия новых сетей связи – дорог в Римской империи, почтовых систем в XVI веке,

железных дорог в XIX веке — и, наконец, с тем, что объясняет возникновение IRU и его ассоциаций-членов, а именно, двигателем внутреннего сгорания, созданного в начале XX века.

Появление через несколько лет первого грузовика и системы автомобильных перевозок «от двери до двери» привело к значительной модернизации транспорта, который задает темпы глобализации, экономического роста и процветания во всех случаях, в которых улучшение и облегчение мобильности производится за счет использования автомобильного транспорта.

Начиная с XIII века, после того как древний Шелковый путь, который оставался основным торговым маршрутом в мире, был закрыт, многие страны оказались отрезанными от внешнего мира и лишились возможности развиваться в связи с появлением системы морских перевозок.

Фактически, каждый раз, когда автомобильный транспорт ставится в невыгодное положение, будь то в результате разрушения дорожной сети, политических ограничений или неопротекционистских мер, таких как новые запреты, обязательства или налогообложение, социально-экономический рост прекращается.

Мы не должны забывать о том, что Великая депрессия в 1930-е годы, которая последовала за финансовым крахом 29 октября 1929 года, была вызвана преднамеренным прекращением международной торговли и перевозок! Мы также должны помнить

драматические последствия нефтяных кризисов 1970-х, 1980-х и 2000-х годов для торговли и транспорта, а также для экономического развития, когда правительства вместо того, чтобы диверсифицировать использование неэкономно сжигаемых ископаемых видов топлива в стационарных установках — там, где существовали надежные альтернативы, — или снизить цены на дизельное топливо путем снижения чрезмерно завышенных дискриминационных налогов, не делали ничего, а если и делали, то мало.

С учетом важности мобильности для развития, огромная разница в налогах на топливо и в режиме нормативного регулирования различных видов транспорта совершенно непонятна. Морской транспорт, который обеспечивает перевозки только «от порта до порта» также всегда пользовался топливом, которое не облагалось налогом, и полной свободой. Железнодорожный и воздушный транспорт, который также пользуется безналоговыми энергоносителями и финансовым участием правительств в национальных компаниях, работает в условиях очень благоприятного нормативного режима. Кроме того, нормативно-правовая база, регламентирующая работу воздушного транспорта, включает главным образом не запрещения или обязательства, а «восемь свобод»! Как это ни парадоксально, но при сопоставлении важности и качества оказываемых транспортных услуг, автомобильный транспорт, несмотря на то что это единственный вид

транспорта, который может объединять людей, производить материальные блага и улучшать их распределение благодаря своим уникальным услугам «от двери до двери», которые могут быть предложены каждому, везде и в любое время, оказался, в ряду всех остальных видов транспорта, намного больше зарегулированным и облагаемым высокими налогами.

Автомобильный транспорт, который является единственным видом транспорта, позволяющим правительствам выполнять возложенное на них основное обязательство перед своими гражданами, каковым является обеспечение основополагающего права человека на мобильность, должен развиваться и упрощаться по линии национального законодательства в целях обеспечения процветания за счет устойчивой мобильности людей и грузов во всем мире.

Если право на мобильность является одним из прав человека, закрепленных во Всемирной декларации прав человека ООН и в многочисленных национальных конституциях, то тогда в большинстве случаев государственную политику можно точнее всего определить как тираническую. Действительно, свобода передвижения — одно из основных прав, которое ущемляется только в условиях диктатуры.

Иными словами, содействие мобильности или перевозкам ставит тиранию в трудные условия. В нынешней финансовой ситуации следует как никогда помнить о том, что попытка поставить под сомнение автомобильный

транспорт, мобильность или свободный выбор вида транспорта, включая свободу транзита грузовых автомобилей и водителей, всегда предполагает увеличение экономических трудностей и, хуже того, вызов демократии.

Если обеспечение соблюдения права на мобильность во Всемирной декларации ООН в 1948 году не привлекло слишком большого внимания со стороны общественности, то это, несомненно, произошло не потому, что это право человека было не столь важным, а по той причине, что в то время, также как и сегодня, это право было всегда очевидным. И тем не менее, сегодня об этом праве надо говорить больше и снова обеспечить его соблюдение.

Как подтверждается Декларацией Всемирного конгресса в связи с 60-летием IRU, которая была посвящена возрождению Шелкового пути, связывающего Тихий и Атлантический океаны, и как явствует из Совместной декларации министров, сегодня автомобильный транспорт, как никогда ранее, способствует укреплению мира и дальнейшего процветания. Поэтому вся отрасль автомобильного транспорта, представленная IRU, будет и впредь стремиться вместе с правительствами и международными организациями обеспечить уважение этого основного права человека на мобильность под лозунгом «Единство действий во имя лучшего будущего».



Мартин Марини

5th Euro-Asian Road Transport Conference



Almaty, 11-12 June 2009



Присоединяйтесь к нам!
www.iru.org

**«Возрождение Шелкового пути:
от мечты к реальности»**

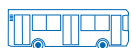
Принимающая сторона



*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.



Единство действий во
имя лучшего будущего



с 1948 г.

**International Road Transport
Union, Secretariat General**

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

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

**IRU Permanent Delegation
to the European Union**

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

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

**Постоянное представительство
IRU в регионе СНГ**

Россия
123610 Москва
Краснопресненская 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 and Region**

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

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