Ежегодный доклад IRU 2011

Единство действий во имя лучшего будущего

с 1948 г.

Содержание

5 Предисловие Президента IRU

Автомобильный транспорт – как средство доставки

6 IRU в 2011 году

6 Глобальная сеть
7 Миссия и направления деятельности
8 Структура и членский состав
10 Генеральная Ассамблея
11 Президиум
12 Транспортные советы
13 Комитеты по связи и региональные комитеты
14 Международные комиссии и рабочие группы
15 Организации-партнеры
16 Генеральный секретариат IRU

20 Автомобильный транспорт в 2011году

21 Грузовые перевозки автомобильным транспортом
22 Пассажирские автобусные перевозки
23 Таксомоторные перевозки и прокат автомобилей с водителем
24 Автомобильный транспорт и экономический кризис
26 Автомобильный транспорт и безопасность дорожного движения

28 Устойчивое развитие

30 Инновации
32 Первая конференция по автомобильному транспорту IRU-ЕС на уровне президентства
36 Инфраструктура
40 Использование стимулов
42 Профессиональная подготовка IRU – «Учиться, чтобы учить»
48 Инициатива “Разумный ход”

50 Упрощение автомобильных перевозок

52 Пассажирские автомобильные перевозки, туризм и поездки
54 Евро-азиатские автотранспортные связи
61 Международная торговля и автомобильный грузовой транспорт
65 Безопасность на грузовом транспорте
66 Гармонизация международных правил в области автомобильного транспорта
68 Трудовые ресурсы транспорта: акцент на человеческий фактор
71 Мероприятия в области таксомоторных перевозок

72 Заключение Генерального секретаря IRU

Добиться успеха!

Предисловие Президента IRU

Как Президент IRU я могу с полной уверенностью заявить, что с учетом многочисленных позитивных событий, которые произошли в течение последних нескольких лет, 2010 год останется в нашей памяти необычным годом, ознаменованным значительными, я бы даже сказал, историческими событиями, которые заложат фундамент для успешной деятельности IRU и его членов на глобальном уровне в ближайшие годы.

Никогда прежде за более чем 60 лет своего существования глобальные последствия и концептуальные наработки IRU не вызывали столь положительной реакции на его предложения со стороны правительств из самых различных регионов мира, которые признали, что на стратегическом уровне в этот посткризисный период развитие и дальнейшее упрощение деятельности автотранспорта может реально ускорить экономическое оздоровление посредством стимулирования торговли, прогресса и процветания во всем мире!

И действительно, в дополнение к весьма успешному развитию деятельности IRU на всех направлениях в области упрощения торговли и автомобильных перевозок на Евразийском континенте, новые партнерские связи IRU с основными всемирными и региональными организациями и национальными правительствами в Африке, Северной и Южной Америке, Азии и на Ближнем Востоке сделают 2011 год поворотным годом в истории нашей организации.

Именно поэтому компетентные органы IRU решили, с тем чтобы лучше отреагировать на эти многогранные исторические возможности, создать новый Региональный комитет для Африки в порядке удовлетворения согласованной просьбы правительств и транспортных ассоциаций более чем 20 стран.

Кроме того, Академия IRU зарегистрировала больше аккредитаций, чем когда бы то ни было ранее. Более того, 22 страны-члена Лиги арабских государств (ЛАГ) единогласно решили реализовать на практике соответствующую систему профессиональной подготовки в своем регионе под эгидой Академии IRU.

К числу других исторических событий можно отнести укрепление сотрудничества IRU с отраслью автомобильного транспорта Латинской Америки и подписание соответствующего соглашения с Организацией американских государств (ОАГ), которая объединяет в своем составе 35 стран западного полушария, в порядке укрепления работы по развитию торговли и автомобильного транспорта в целях создания условий для процветания и, в конечном итоге, мира во всем этом регионе.

Именно в этом контексте Генеральная ассамблея IRU решила, по предложению Федерации ФАДЕЕАС и при поддержке Президента Аргентины, провести свою Генеральную ассамблею вместе с «Магистральной конференцией», которая позволит собрать вместе ведущих политических деятелей и представителей международных организаций в Буэнос-Айресе (Аргентина) в 2011 году.

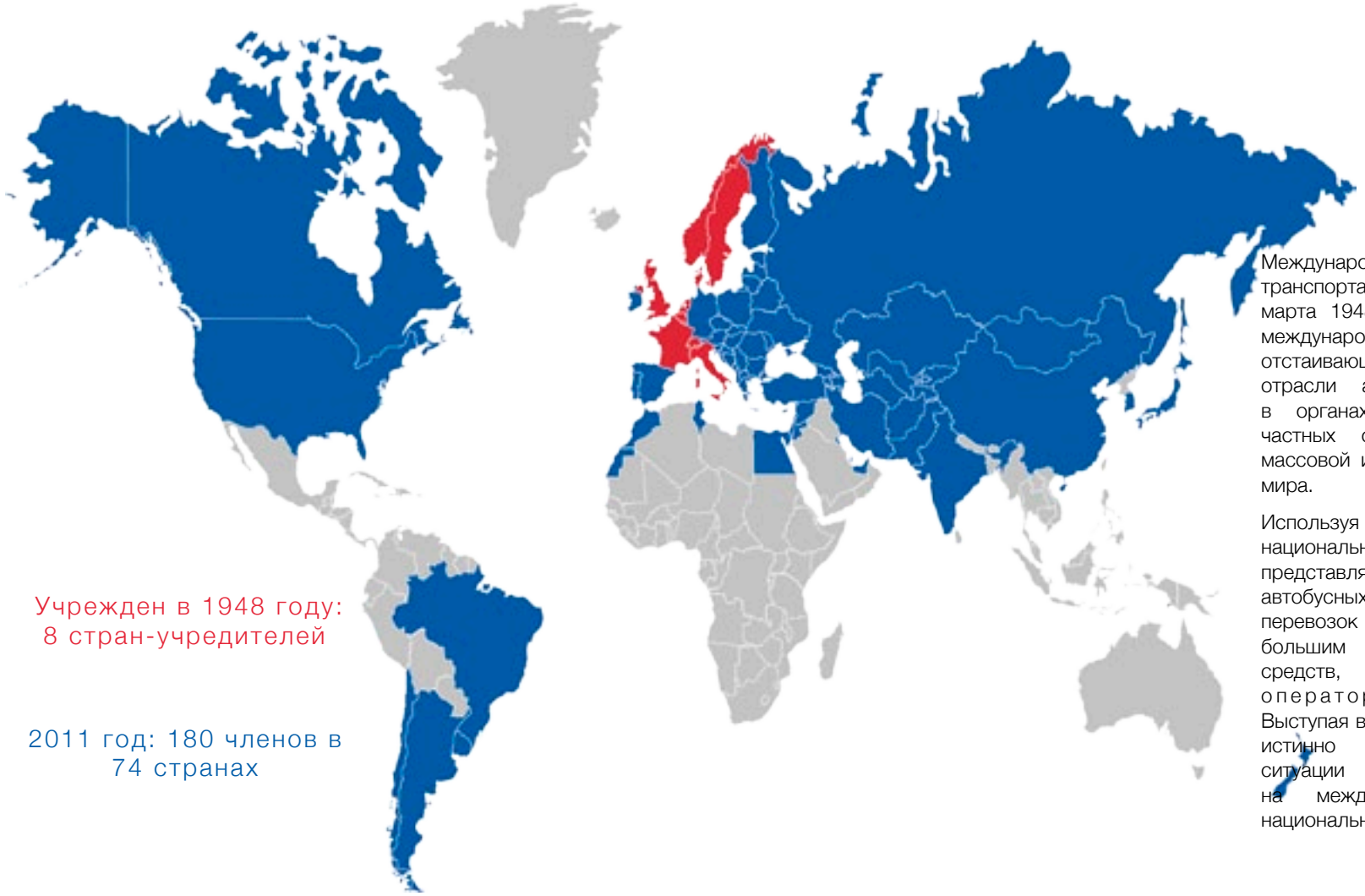
Все эти новые мероприятия, наряду с укреплением сотрудничества IRU с «Глобальным договором ООН» и Службой ООН по вопросам деятельности, связанной с разминированием, дополняют вклад IRU в проведение провозглашенного ООН Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Это – волнующие времена, изобилующие переменами и огромными возможностями для тех в нашей отрасли, у кого есть дух предпринимательства и профессионализма и кто может воспользоваться ими, работая вместе со своим правительством.

Включайтесь в нашу работу по претворению в жизнь лозунга IRU «Единство действий во имя лучшего будущего!»

Януш Лацны

IRU в 2011 году



Учрежден в 1948 году:
8 стран-учредителей

2011 год: 180 членов в
74 странах

Международный союз автомобильного транспорта (IRU), учрежденный 23 марта 1948 года в Женеве, является международной организацией, отстаивающей интересы представителей отрасли автомобильного транспорта в органах государственной власти, частных организациях и средствах массовой информации во всех уголках мира.

Используя свою глобальную сеть национальных ассоциаций-членов, он представляет интересы операторов автобусных, таксомоторных и грузовых перевозок – начиная с тех, кто владеет большим парком автотранспортных средств, и заканчивая отдельными операторами-собственниками. Выступая в этом качестве, IRU обладает истинно глобальным видением ситуации и эффективно действует на международном, региональном, национальном и даже местном уровне.

Глобальная сеть

Миссия IRU

IRU как главный представитель отрасли автомобильного транспорта стремится достичь двойной цели: обеспечение устойчивого развития и упрощение автомобильных перевозок во всем мире.

Эти цели представляют собой два основных компонента, лежащие в основе всех его видов деятельности, главным образом посредством использования программ профессиональной подготовки в целях повышения компетенции в этом секторе и улучшения качества предоставляемых услуг.

Вместе с тем, IRU является не столько группой, представляющей интересы одной отрасли, сколько защитником интересов экономики и общества в целом, поскольку коммерческий автомобильный транспорт – это становой хребет крепкой экономики и динамичного общества.

Миссия IRU состоит в поддержании конструктивного диалога со всеми учреждениями и заинтересованными сторонами, способными влиять на автотранспортную отрасль. IRU также отстаивает свободу потребителей в выборе соответствующего вида транспорта и одинаковый режим для всех видов транспорта, а также содействует сотрудничеству и взаимодополняемости с другими видами транспорта.

IRU действует вместе со своими членами в целях обеспечения гармоничного развития автотранспортной отрасли и повышения ее репутации. Он представляет интересы отрасли автомобильного транспорта в государственных органах, частных организациях и средствах массовой информации.

Деятельность IRU

IRU занимается деятельностью, которая включает следующие компоненты, но не ограничивается ими:

- партнерство со всеми своими действительными и ассоциированными членами и с организациями и отраслями промышленности в целях определения, разработки и продвижения стратегий, представляющих общий интерес;
- мониторинг всех видов деятельности, законодательства, стратегий и мероприятий, которые оказывают воздействие на отрасль автомобильного транспорта, с целью удовлетворения нужд всех соответствующих субъектов деятельности и в сотрудничестве с ними;
- стратегический анализ глобальных проблем в области энергетики, конкуренции и социальных обязательств с учетом сильных сторон и опыта его членов по линии международных комиссий и рабочих групп IRU;
- диалог с межправительственными органами, международными организациями и всеми другими сторонами, в сферу интересов которых входит отрасль автомобильного транспорта, включая широкую общественность;
- сотрудничество со специалистами, разрабатывающими политику, законодательными органами и теми, кто формирует общественное мнение, в целях обеспечения правильной сбалансированности потребностей и интересов всех сторон;
- государственно-частные партнерства с соответствующими органами в целях применения на практике правовых инструментов, таких как Конвенция МДП, находящаяся в ведении ООН, или реализации конкретных транснациональных проектов, таких как возрождение Шелкового пути;
- информирование о роли и важности отрасли, о ее позиции по различным вопросам и о наличии надежных данных и информации;
- оказание практических услуг и информирование операторов автомобильного транспорта, например, о самых последних ценах на топливо, времени ожидания на пограничных переходах, безопасных стоянках, профессиональной подготовке, изменениях в законодательстве, правовой помощи т.п.
- профессиональная подготовка в целях повышения компетенции работников сектора и качества услуг, которые он предлагает, и обеспечения по линии Академии IRU соответствия образовательных стандартов в области автомобильного транспорта международным нормативным актам.

«Единство действий во имя лучшего будущего»

Структура и членский состав

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,

которым помогают в определении транспортной политики IRU:

- Международные комиссии, рабочие группы и целевые группы IRU
- Комитеты IRU по связи и Региональные комитеты.

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

Членский состав IRU

IRU начинал свою деятельность как объединение национальных ассоциаций из восьми западноевропейских стран: Бельгии, Дании, Нидерландов, Норвегии, Соединенного Королевства, Франции, Швейцарии и Швеции.

Сегодня в состав IRU входят 180 членов в 74 странах 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 глобальной сети IRU и дают IRU возможность, на основе его демократической структуры, осуществлять свою деятельность на международном, региональном, национальном и даже на местном уровне. Многообразие и в то же время 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.

Глобальная сеть IRU состоит из преданных своему делу и опытных членов в 74 странах мира

Генеральная ассамблея

Высший орган

Членами Генеральной ассамблеи являются все действительные и ассоциированные члены IRU. Генеральная ассамблея наделена высшими полномочиями и проводит свои сессии дважды в год. Основные функции Генеральной ассамблеи – определение политических и практических целей IRU, а также обсуждение, принятие и доведение до сведения позиции IRU по всем вопросам, связанным с транспортной политикой. В задачи Генеральной ассамблеи также входит назначение независимой аудиторской группы и утверждение ежегодного доклада о работе организации.

Слева направо (стоят): Антониу Моузиньу (ANTRAM, Португалия), Георгий Петров (AEBTRI, Болгария), Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Дик Ван ден Брук Хюмпфрей (EVO, Нидерланды), Владимир Флоря (AITA, Молдова), Ярослав Ханак («CESMAD Bohemia», Чешская Республика), Тойво Кулдкепп (ERAA, Эстония), Леонид Костюченко (АсМАП УА, Украина).

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

Исполнительный орган Генеральной ассамблеи IRU

Президиум IRU является исполнительным органом Генеральной ассамблеи IRU и отвечает за руководство работой IRU в соответствии с Уставом и регламентом IRU. Он приводит в исполнение все решения, принятые Генеральной ассамблеей, а также содействует ей в достижении целей IRU в области транспортной политики.

Президиум разрабатывает все правила и директивы IRU, необходимые для безопасной и эффективной работы всех служб и рационального управления его деятельностью.

Президиум собирается по мере необходимости.

Президент IRU является одновременно Председателем Генеральной ассамблеи и Президиума.

Транспортный совет IRU по грузовым перевозкам (CTM)

В Транспортный совет по грузовым перевозкам (CTM) входят все действительные члены IRU, представляющие компании, которые производят перевозки грузов автомобильным транспортом по найму и за вознаграждение или на самостоятельной основе. CTM собирается не реже двух раз в год.

В соответствии с Уставом, раз в два года CTM проводит выборы Президента Совета и вице-президентов, а также выдвигает кандидатуры для избрания в Президиум IRU. Основной функцией CTM является определение транспортной политики IRU, обсуждение, принятие и доведение до сведения заинтересованных сторон позиции IRU по всем вопросам, связанным с перевозкой грузов автомобильным транспортом, таким как вопросы пересечения границ, развития рынка грузового транспорта, упрощения торговли и перевозок, а также вопросы безопасности.

Президиум Транспортного совета по грузовым перевозкам:

Слева направо: Питер Калам, вице-президент CTM (RHA, Соединенное Королевство), Пере Падроза, Президент CTM (ASTIC, Испания) и Кахрамон Сидикназаров, вице-президент CTM (AIRCUZ, Узбекистан).

Транспортный совет IRU по пассажирским перевозкам (CTP)

В Транспортный совет по пассажирским перевозкам (CTP) 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. CTP собирается не реже двух раз в год.

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

Президиум Транспортного совета по пассажирским перевозкам:

Слева направо: Хюберт Андела, вице-президент CTP («KNB-Такси», Нидерланды), Грэм Смит, Президент CTP (CPT, Соединенное Королевство) и Ив Маннартс, вице-президент CTP (FBAA, Бельгия).

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

Комитет IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта (CLTM) является форумом для ассоциаций-членов IRU из ЕС, на котором они могут рассматривать вопросы, связанные с транспортной политикой ЕС. CLTM акцентирует свое внимание на будущей транспортной политике ЕС вплоть до 2020 года, весе и габаритах тяжелых грузовых транспортных средств и европейской модульной системе, перевозке живых животных, альпийском транзите грузового транспорта, времени работы на автомобильном транспорте, конкуренции в области грузовых перевозок, общих правилах изъятия для автомобилестроительного сектора, сокращении выбросов CO_2, будущем налогообложении топлива и энергоносителей для транспорта, а также на принятии Комиссией ЕС пакета мер по повышению экологических показателей транспорта, который предусматривает новую рамочную стратегию интернализации внешних издержек в области транспорта, включая новое предложение Европейской комиссии по пересмотру директивы по «евровиньетке».

Президиум Комитета по связи с ЕС в области грузового транспорта:

Слева направо: Кристиан Лабро, вице-президент CLTM (BWVL, Германия), Флоранс Бертело, вице-президент CLTM (FNTR, Франция), Александр Саккерс, президент CLTM (TLN, Нидерланды).

Комитет по связи с Евразией (КС ЕА)

Комитет IRU по связи с Евразией (КС ЕА) является форумом для ассоциаций-членов IRU из Евразии, на котором они могут рассматривать вопросы, связанные с транспортной политикой в регионе. Прежде состоявший из представителей 11 ассоциаций-членов IRU из СНГ, а также Грузии и Монголии, КС ЕА создан на базе Комитета IRU по связи с СНГ (КС СНГ), который был реорганизован в сентябре 2010 года в целях более полного отражения последних изменений в этом регионе и максимально эффективного представления региональных интересов его членов, базирующихся в Евразии.

КС ЕА обращает особое внимание на поддержку различных инициатив IRU, направленных на развитие и дальнейшее упрощение евро-азиатских автотранспортных связей, таких как Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива (НЕЛТИ), Инициатива «Модельное шоссе» (ИМШ) и афганский транзит, а также тесно работает с Организацией «Черноморское экономическое сотрудничество» (ОЧЭС) и Международным транспортным форумом (МТФ) по вопросам использования в регионе автомобильными перевозчиками многосторонних систем разрешений ОЧЭС и ЕКМТ.

Президиум Комитета по связи с Евразией:

Слева направо: Тофик Нурутттллаев, вице-президент КС ЕА (ABADA, Азербайджан), Кахрамон Сидикназаров, президент КС ЕА (AIRCUZ, Узбекистан), Леонид Костюченко, вице-президент КС СНГ (АсМАП УА, Украина).

Региональный комитет IRU по связи со странами ЕврАзЭС

Региональный комитет IRU по связи со странами Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) был учрежден в 2010 году в контексте нового Комитета по связи с Евразией (КС ЕА). В состав этого Регионального комитета входят национальные ассоциации-члены IRU государств-членов ЕврАзЭС, а именно: Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, России, Таджикистана и Узбекистана, а также представители из стран-наблюдателей (Армения, Молдова и Украина).

Этот новый Региональный комитет IRU по связи со странами ЕврАзЭС определяет и отслеживает проблемы и возможности, возникающие в области автомобильного транспорта на территории ЕврАзЭС, в целях максимально эффективного представления интересов сектора посредством разработки соответствующих стратегий и инициатив и привлечения предприятий и соответствующих государственных органов к своей работе в рамках подлинного государственно-частного партнерства. В этих целях IRU приглашает представителей деловых кругов и правительств государств-членов ЕврАзЭС принимать участие в совещаниях и деятельности Комитета.

Международные комиссии и рабочие группы

Международные комиссии и рабочие группы IRU объединяют в своем составе представителей ассоциаций-членов IRU, обладающих специальными знаниями, которые необходимы для разработки основных направлений политики, определенных в транспортных советах IRU и на Генеральной ассамблее, и выполняют функцию консультативного, информационного и исследовательского ресурса.

Международные комиссии IRU и их президенты

по таможенным вопросам (CAD)
Микаела Хавелкова («Cesmad Bohemia», Чешская Республика)

по экономическим вопросам (CAE)
Рудольф Кристиан Бауэр (AISÖ, Австрия)

по финансовым вопросам (CF)
Рон Уиттл (CPT, Соединенное Королевство)

по правовым вопросам (CAJ)
Изабель Бон-Гарсен (AETRI, Франция)

по безопасности дорожного движения (CSR)
Дьюла Кёфалви (MKFE, Венгрия)

по социальным вопросам (CAS)
Жорж Косс (FNTR, Франция)

по услугам для перевозчиков (CSE)
Жозе Рибейру да Круж (ANTRAM, Португалия)

по техническим вопросам (CIT)
Михаил Низов (АСМАП, Россия)

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 (TA)
Хюберт Андела (KNV, Нидерланды)

Организации-партнеры

Глобальные партнеры

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

- Органы ООН (Организация Объединенных Наций), включая ЮНКТАД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ЭСКЗА, ЮНЕП, ЮНМАС, ЮНВТО, МОТ, ММО, ВОЗ и Инициатива «Глобальный договор ООН»;
- ВТО (Всемирная торговая организация);
- ВБ (Всемирный банк);
- ВТамО (Всемирная таможенная организация);
- МТФ (Международный транспортный форум);

Региональные партнеры

- АБР (Азиатский банк развития)
- АУЛТ (Арабский союз наземного транспорта)
- ОЧЭС (Организация «Черноморское экономическое сотрудничество»)
- ЦАРЭС (Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество)
- КТС СНГ (Координационное транспортное совещание Содружества Независимых Государств)
- ОЭС (Организация экономического сотрудничества)
- органы ЕС (Европейский союз), включая Европейскую комиссию, Европейский парламент, Европейский совет
- ЕврАзЭС (Евразийское экономическое сообщество)
- ГУАМ (Организация за демократию и экономическое развитие)
- ИБР (Исламский банк развития)
- ЛАГ (Лига арабских государств)
- ОАГ (Организация американских государств)
- ОБСЕ (Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе)
- ШОС (Шанхайская организация сотрудничества)

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

Генеральный секретариат IRU: Женева

Штаб-квартира Генерального секретариата IRU

Генеральный секретариат IRU, возглавляемый Генеральным секретарем, включает штаб-квартиру в Женеве и постоянные представительства при Европейском союзе (ЕС) в Брюсселе, в регионе Евразии в Москве и в регионе Ближнего Востока в Стамбуле. В нем работают представители около 35 стран.

Привилегированное местоположение штаб-квартиры Генерального секретариата IRU в Женеве облегчает его взаимодействие с многочисленными глобальными межправительственными организациями, которые оказывают влияние на международные перевозки автомобильным транспортом.

Генеральный секретариат IRU оказывает помощь Президиуму и проводит политику, предложенную и одобренную транспортными советами и Генеральной ассамблеей. Он также координирует работу и взаимодействие между различными советами, комиссиями, комитетами по связи и региональными комитетами IRU.

Основные задачи

Генеральный секретариат IRU в Женеве сотрудничает со своими тремя постоянными представительствами и членами IRU в целях координации работы по осуществлению глобальных рабочих программ и решению приоритетных задач организации. В этих условиях IRU, в соответствии с мандатом ООН, проводит работу по осуществлению на практике таможенной транзитной системы МДП.

Генеральный секретариат IRU также работает в тесном взаимодействии с правительствами стран Европы, Азии, Ближнего Востока, Африки и Южной Америки, а также с другими компетентными органами, соответствующими государственными ведомствами и коммерческими партнерами в порядке обеспечения доступа, с помощью системы автомобильных перевозок «от двери до двери», всех коммерческих предприятий к крупнейшим мировым рынкам и дальнейшего развития торговли и автомобильного транспорта в странах, не имеющих выхода к морю, во всех регионах мира.

Состав Генерального секретариата IRU в Женеве:

Генеральный секретарь
Мартин Марми

Первый заместитель Генерального секретаря
Умберто де Претто

Руководитель отдела грузовых перевозок и упрощения
Юлиан Генков

Руководитель отдела пассажирских перевозок
Олег Камберский

Руководитель отдела внешних связей
Жюльет Эбеле

Директор финансового отдела
Эрик Бенуа

Директор информационной службы
Филипп Грожан

Руководитель отдела профессиональной подготовки IRU
Патрик Филипп

Руководитель отдела устойчивого развития
Йенс Хюгель

Руководитель технического отдела
Жак Марми

Руководитель отдела системы МДП
Марек Ретельски

Брюссель – Постоянное представительство IRU при ЕС

В 1973 году IRU открыл в Брюсселе Постоянное представительство при ЕС в целях оказания ассоциациям-членам IRU из ЕС поддержки в информационном обеспечении законодательной базы по всем вопросам, решаемым совместно с учреждениями 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 из ЕС в соответствии с принятой ими программой работы. Оно сотрудничает и продвигает свою позицию во всех Генеральных директоратах Европейской комиссии, Европейском парламенте и, прежде всего, в Транспортном комитете (TRAN), Совете министров транспорта ЕС и 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

- дальнейшее 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 и предотвращение необоснованного бремени, возлагаемого на автотранспортную отрасль.

Состав Постоянного представительства IRU при ЕС в Брюсселе:

Глава Представительства
Микаэль Нилсен

Руководитель отдела грузовых перевозок и охраны окружающей среды ЕС
Марк Бийе

Руководитель отдела пассажирских перевозок ЕС
Олег Камберский

Руководитель отдела по социальным и финансовым вопросам ЕС
Дамиан Виккар

Сотрудник по связи с Европейской комиссией
Бен Рейхерт

Сотрудник по вопросам формирования политики
Реми Лебеда

Генеральный секретариат IRU: Москва

Состав Постоянного представительства IRU в Евразии в Москве:

Заместитель Генерального секретаря
Игорь Рунов

Главный эксперт по вопросам политики
Дмитрий Ларионов

Главный эксперт по таможенным вопросам
Аркадий Шмелев

Специалист по внешним связям
Елена Анфимова

Основные цели:

- дальнейшее продвижение интересов сектора автомобильного транспорта в Евразии;
- огласование автотранспортного законодательства стран в регионе Евразии, прежде всего путем присоединения к ключевым многосторонним конвенциям и соглашениям ООН в области упрощения торговли и международных перевозок автомобильным транспортом; развитие автомобильного транспорта в Евразии посредством содействия реализации Новой Евро-азиатской автотранспортной инициативы IRU (НЕЛТИ) в тесном сотрудничестве с правительствами, государственными ведомствами, межправительственными организациями и ассоциациями-членами IRU;
- оказание информационных услуг на русском языке автомобильным перевозчикам в регионе Евразии.

Постоянное представительство IRU в Евразии

Постоянное представительство IRU, открытое в начале в регионе СНГ в Москве в 1998 году, сейчас расширило сферу своей деятельности, распространив ее на континент Евразии, для корректировки своей работы с учетом последних геополитических изменений и более эффективного представления интересов своих членов в этом регионе.

Постоянное представительство проводит работу по содействию деятельности IRU и Академии IRU, оказанию поддержки устойчивому развитию грузовых автомобильных перевозок в регионе СНГ вместе со своими национальными ассоциациями-членами и соответствующими компетентными органами и ускорению интеграции автомобильного транспорта посредством согласования законодательства евразийских стран.

www.iru-eapd.org

Постоянное представительство IRU в регионе Ближнего Востока

Целью Постоянного представительства IRU в регионе Ближнего Востока, открытого в Стамбуле в 2005 году, является упрощение перевозок автомобильным транспортом, в сотрудничестве с национальными ассоциациями-членами и органами, на перекрестках континентов и в регионах, простирающихся от европейской части Турции и Египта в Африке до всего Ближнего Востока.

Постоянное представительство IRU в регионе Ближнего Востока работает совместно со своими ассоциациями-членами и соответствующими региональными и международными организациями в целях содействия устойчивому развитию и дальнейшего упрощения торговли и перевозок автомобильным транспортом в контексте стремительно развивающейся мировой экономики.

Основные цели

- дальнейшее продвижение интересов сектора автомобильного транспорта в регионе Ближнего Востока;
- согласование автотранспортного законодательства стран в регионе Ближнего Востока, прежде всего путем присоединения к ключевым многосторонним конвенциям и соглашениям ООН в области упрощения торговли и международных перевозок автомобильным транспортом;
- повышение общей осведомленности о необходимости и важности общепризнанной на международном уровне профессиональной подготовки в соответствии с согласованными международными стандартами и продвижение учебных программ и мероприятий Академии IRU;
- оказание поддержки в работе по организации и участию в региональных форумах, семинарах и конференциях по автомобильному транспорту в регионах Лиги арабских государств, ОЭС и ОЧЭС, в том числе по дальнейшей разработке системы многосторонних разрешений ОЧЭС;
- оказание технической помощи и поддержки заинтересованным правительствам в целях улучшения или пересмотра национального законодательства в области транспорта в порядке упрощения торговли и развития автомобильного транспорта.

Состав Постоянного представительства IRU в регионе Ближнего Востока в Стамбуле:

Глава представительства
Хайдар Озкан

Специалист по проектам
Талал Аль Вахаиби

Специалист по связи и мероприятиям
Суле Акар

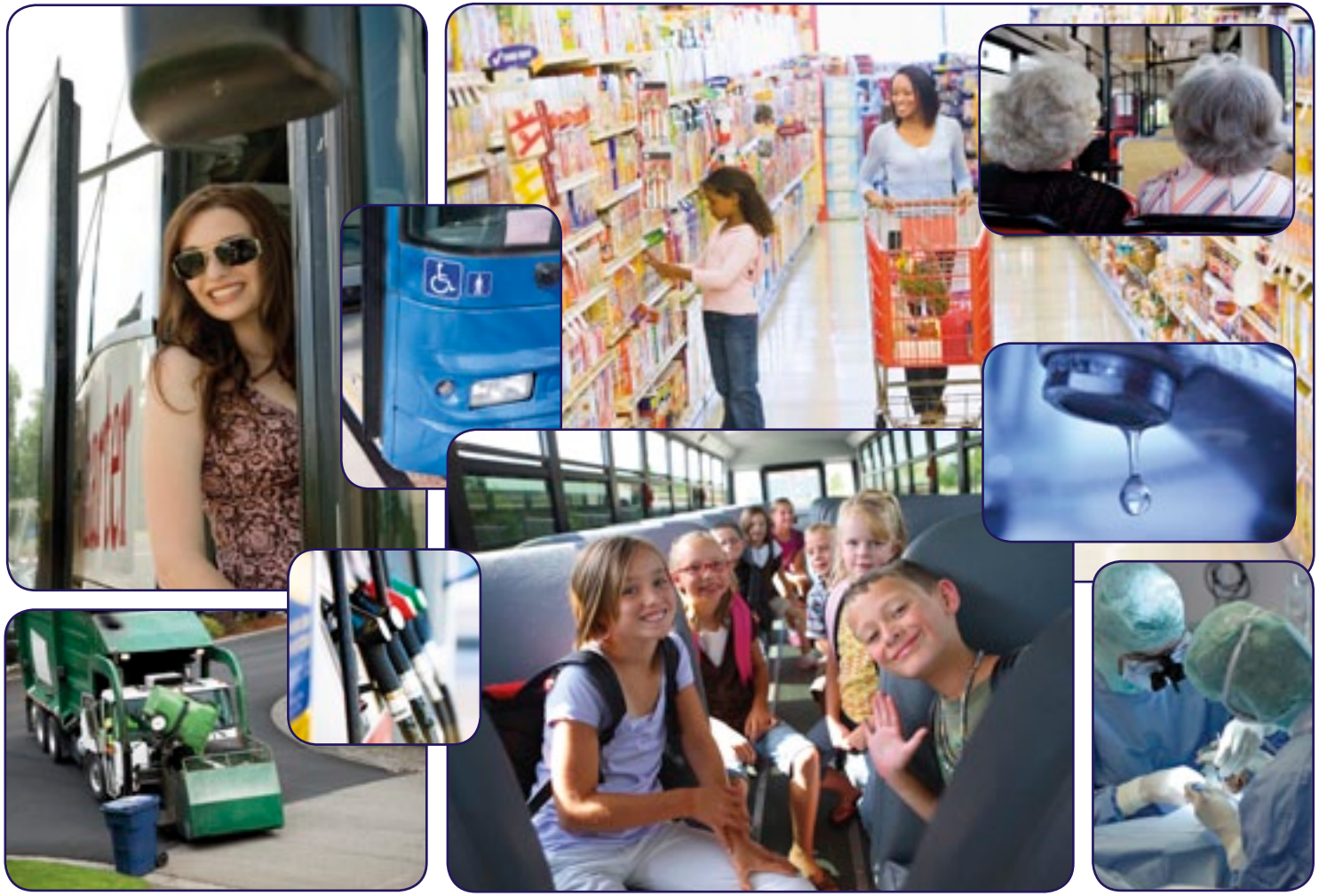
Автомобильный транспорт в 2011 году

Автомобильный транспорт: ключевой компонент улучшения повседневной жизни каждого из нас

Автомобильный транспорт – это становой хребет сильной экономики и динамичного общества. Поэтому вполне правомерно и необходимо сохранить эту отрасль, жизненно важную для экономического роста, социального развития, процветания и, в конечном счете, мира и играющую ключевую роль в жизни каждого из нас как в промышленно развитых, так и развивающихся странах.

Вследствие этого автомобильный транспорт представляет собой наиболее эффективное средство, которое позволяет обеспечить доступ всех предприятий ко всем крупнейшим мировым рынкам, продвигать торговлю, создавать рабочие места, обеспечивать лучшее распределение материальных благ и сплачивать всех людей. По этой причине любая санкция против автомобильного транспорта оборачивается еще большей санкцией против экономики в целом.

Важной частью всей истории развития отрасли автомобильного транспорта является устойчивый прогресс. Сегодня грузовые автомобили, городские и междугородные автобусы и такси гораздо безопаснее, эффективнее, чище и более малошумные, чем раньше. Они воплощают в себе самую современную технологию в лучшем смысле этого слова и обеспечивают более высокое качество жизни, чем то, которое мы имеем сегодня.



«Автомобильный транспорт объединяет человечество ...»

Грузовые перевозки автомобильным транспортом

Грузовой автотранспорт является важным связующим звеном между производителями, коммерческими предприятиями и потребителями: он обеспечивает им свободу в выборе места базирования благодаря своей уникальной гибкости. Эта свобода в свою очередь помогает развивать более справедливую систему распределения материальных благ и рабочих мест между городскими и сельскими районами. Грузовики являются единственным средством, позволяющим подъехать ко многим заводам, магазинам, ресторанам и жилым домам: они перевозят все – от телевизоров и компьютеров до купальных костюмов, зубной пасты, лекарств, детских игрушек, продуктов питания и строительных материалов – все товары по производственно-сбытовой цепочке от предприятия до местных магазинов и порога вашего дома.

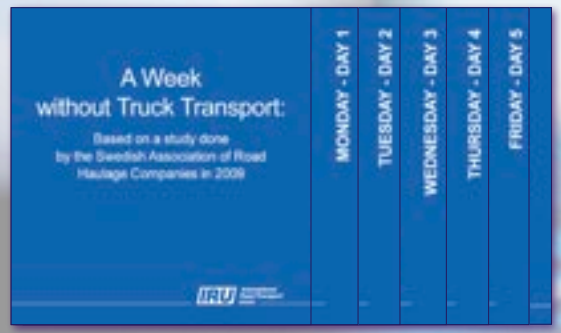
Ключевые факты и цифры:

- Сегодня автомобильный транспорт перевозит в среднем более 90% грузов в стоимостном выражении и более 80% от объема грузов, перевозимых наземными видами транспорта.
- В год только в ЕС, США, СНГ, Китае и Японии грузооборот автомобильного транспорта составляет более 6000 млрд. тонно-км!
- 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.
- Грузовой автомобильный транспорт является крупнейшим источником рабочих мест. Он обеспечивает работу 6,5 миллионам человек только в ЕС и почти 9 миллионам в США. Многие другие зарабатывают себе на жизнь в отраслях, связанных с грузовыми перевозками автотранспортом, например, производство грузовых автомобилей, их техническое обслуживание и ремонт, розничная продажа, лизинг, страхование, коммунальное хозяйство, строительство, сфера услуг, горное дело и сельское хозяйство.
- Каждое изделие на каждой полке в магазине, на каждом рабочем месте или в каждом доме в тот или иной момент его изготовления или распределения побывало на борту грузовика.
- Фактически, любой другой вид транспорта и чуть ли не каждое предприятие нуждается в услугах грузового автотранспорта для того, чтобы работать эффективно.

Неделя без перевозок грузовым автотранспортом

В недавно вышедшей публикации IRU, в основу которой положено исследование, проведенное Шведской ассоциацией грузовых автотранспортных компаний, приведены расчетные факты и данные, описывающие ситуацию в случае остановки работы грузового автотранспорта на неделю. Эта публикация имеет целью повысить осведомленность политических кругов и общественности о ключевой роли, которую играют грузовики в повседневной жизни каждого из нас.

Данная публикация подчеркивает, в частности, тот факт, что перерыв в грузовых перевозках или их остановка отразится практически на всех аспектах повседневной жизни, в том числе на работе системы здравоохранения, сети распределения продовольственных товаров и энергетике. Это затронет большинство предприятий, с которыми мы контактируем ежедневно, поскольку многие из них практически не располагают складскими запасами, а если и располагают, то небольшими, и полностью зависят от ежедневных своевременных поставок.



«... улучшает распределение материальных благ»

Пассажирские автобусные перевозки

Городские и междугородные автобусы и такси играют ключевую роль в обеспечении устойчивой мобильности людей и являются неотъемлемой частью системы общественного транспорта. Они обеспечивают всем, в том числе малоимущим, инвалидам и людям, проживающих в малонаселенных районах, безопасные, экологически чистые, удобные, эффективные и доступные по цене транспортные услуги на местном, региональном, национальном и международном уровне.

В качестве таковых они служат своего рода средством социального сплочения, поскольку для граждан, не умеющих или не способных водить, они зачастую являются единственным средством, позволяющим им добраться до места работы или учебы, медицинского учреждения или проведения досуга. Они также прекрасно дополняют другие виды транспорта, доставляя пассажиров или туристов из пункта отправления до конечного пункта назначения, в том числе через вокзалы или аэропорты!

Ключевые факты и цифры:

- Городские и междугородные автобусы обеспечивают 55% перевозок общественным транспортом в Европе и более 45% пассажирских перевозок в Турции; в США они ежегодно перевозят 751 млн. пассажиров. В китайском городе Гуанчжоу автобусы перевозят 25 тыс. человек в час в каждом направлении!
- В Европе пассажирские и междугородные перевозки обеспечивают занятость 8 млн. человек: их работа прямо или косвенно связана с автобусным сообщением. В США одно созданное рабочее место в секторе автобусных перевозок обеспечивает в среднем 3-3,5 дополнительных рабочих мест в смежных отраслях. Что касается Китая, то в 2008 году количество работников пассажирских автобусных компаний достигло 21,2 млн. человек.
- С 2007 по 2008 год на пассажиров городских и междугородных автобусов пришлось 0,57% случаев смерти в результате ДТП по сравнению с водителями и пассажирами автомобилей (49,58%), двухколесных транспортных средств (26,52%), пешеходами (17,58%) и даже водителями сельскохозяйственных тракторов (0,79%). В Австралии перевозки школьными автобусами в семь раз безопасней перевозки на семейных автомобилях, в 31 раз безопаснее передвижения пешком и в 228 раз безопаснее езды в школу на велосипеде.
- Городские и междугородные автобусы обеспечивают самые низкие издержки в расчете на одного пассажира по сравнению с другими видами транспорта на расстояниях от 500 до 1000 километров. Кроме того, в Европе в качестве государственных пассажирских и междугородных компаний они приносят в бюджет в 1,5-2 раза больше средств в виде различных налогов и сборов по сравнению с государственными ассигнованиями, выделяемыми на этот сектор. В США из федеральных средств на одну поездку одного пассажира автобусом расходуется всего 0,06 долл. США, в то время как расходы на общественный транспорт на одного пассажира в целом составляют 0,77 долл. США, на авиаперевозки – 4,32 долл. США и на железнодорожные перевозки – 46,06 долл. США.
- И, наконец, городской и междугородный автобус способен заменить на дороге до 30 легковых автомобилей, что может привести к значительному снижению интенсивности движения, потребления топлива и выбросов CO_2. Управление по контролю за окружающей средой и энергетикой Франции (АДЕМЕ) назвало пассажирские автобусы самым энергосберегающим видом транспорта на региональном и межрегиональном уровне – при том, что Франция располагает «самой чистой» в мире железнодорожной системой, которая работает на атомной энергии!

«...разумный ход»

Таксомоторные перевозки и прокат автомобилей с водителем

Таксомоторные перевозки и прокат автомобилей с водителем являются неотъемлемой частью цепочки общественного транспорта в городских и сельских районах. Благодаря их беспрецедентной гибкости такси дополняют другие виды общественного транспорта, поскольку они доступны круглые сутки семь дней в неделю, работают по индивидуальному заказу и осуществляют перевозки пассажиров «от двери к двери».

Чрезвычайно гибкие таксомоторные службы играют ключевую роль в обеспечении устойчивой мобильности людей, в том числе людей с инвалидностью. Они гарантируют социальную сплоченность и интеграцию путем обеспечения местных жителей и туристов безопасными, экологически чистыми, гибкими и доступными транспортными услугами.

Ключевые факты и цифры:

- В Европе в отрасли таксомоторных перевозок занято более одного миллиона человек, что составляет 8% от общей занятости в европейском транспортном секторе.
- Такси обеспечивают мобильность: 50% всех перевозок из аэропортов и в аэропорты приходится на такси. В Европе 40% семей не имеют личного автомобиля, а в ЕС не имеют автомобиля или не способны водить 50% пожилых людей. Фактически, люди с ограниченными возможностями передвижения пользуются услугами такси в три раза чаще, чем остальная часть населения.
- Такси также являются основным видом общественного транспорта в слабо населенных сельских районах, где они в какой-то мере обеспечивают социальную сплоченность, поскольку зачастую являются единственным видом транспорта, доступным для граждан, не имеющих личного автомобиля.
- Такси – безопасный вид транспорта: хотя их доля в общем парке городского транспорта составляет 10-20%, в общей численности ДТП на них приходится лишь 1%.
- С точки зрения экологии такси становятся все чище и чище, особенно там, где принимаются соответствующие меры стимулирования. Водители такси используют одно из самых экологически чистых видов транспортных средств. В Европе каждые три-четыре года весь таксомоторный парк обновляется, позволяя таксомоторным компаниям оставаться на острие технического прогресса, в том числе по эффективности двигателей по таким параметрам, как расход топлива, загрязнение, шумность и выбросы CO_2.

Таксомоторная отрасль стремится выполнять свои обязательства по постоянному повышению качества и привлекательности своих услуг, а также их безопасности и экологических показателей путем повышения профессионализма своих водителей и работников управления.

«...в любое время, в любое место»

Автомобильный транспорт и экономический кризис

В 2008-2009 годах финансовый кризис, который перерос в экономический, привел к радикальному снижению спроса на грузовые перевозки автомобильным транспортом в связи с сильной взаимозависимостью между ростом экономики и объемами перевозок. IRU отследил и проанализировал последние тенденции и цифры, которые позволили выявить признаки восстановления экономики.

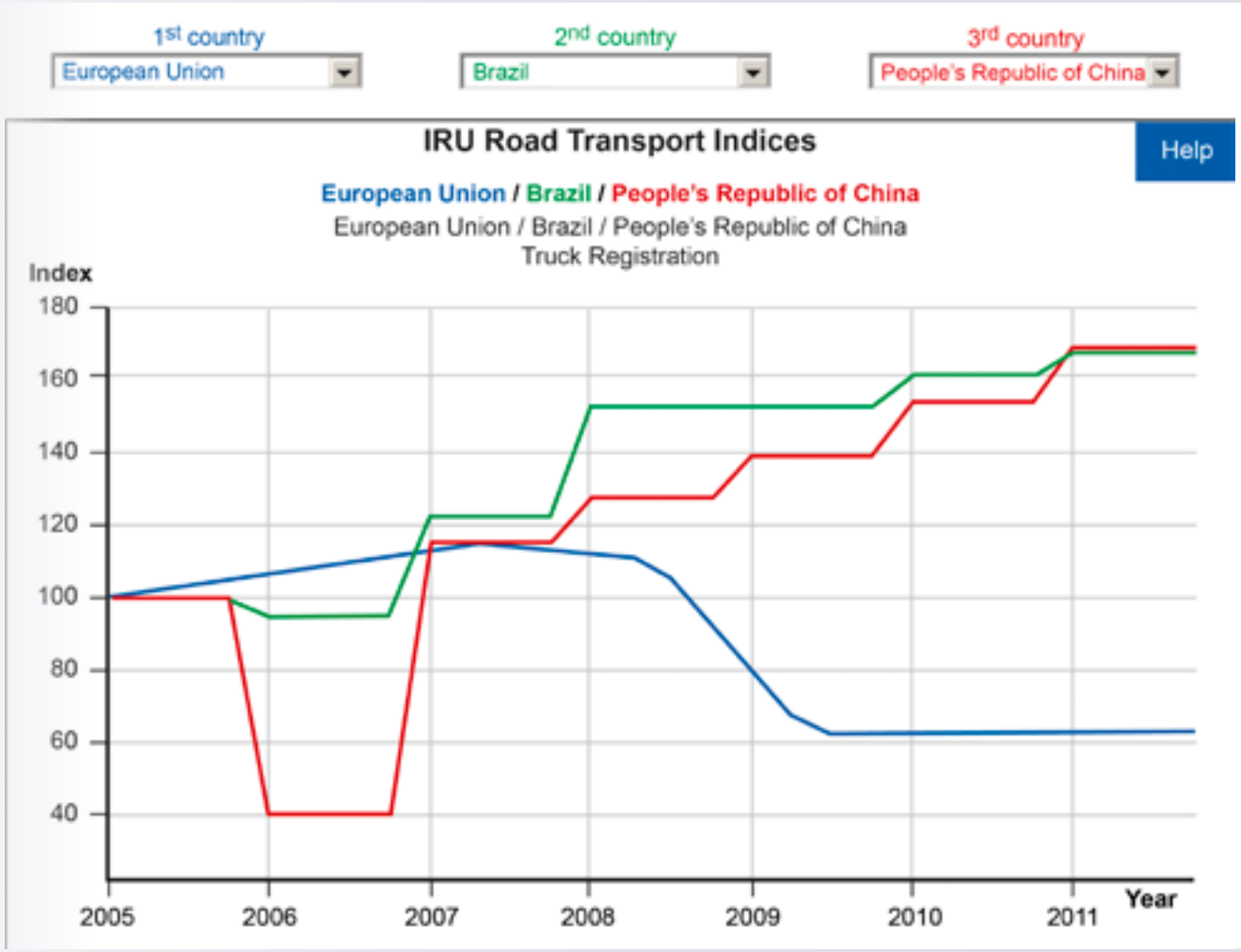
Сравнение фактических данных за 2010 и 2009 годы показало следующее:

- грузооборот автомобильного транспорта во внутреннем сообщении (в тоннах) увеличился на 10% по сравнению сокращением на 10-20% в предыдущем году;
- грузооборот автомобильного транспорта в международном сообщении (в тоннах) увеличился до 10% после сокращения на 20-30%;
- тарифы на грузовые перевозки не изменились по сравнению со снижением на 10% в 2009 году;
- транспортные расходы увеличились до 10%;
- количество регистраций новых грузовых транспортных средств после радикального снижения на 40% повысилось не намного – всего лишь на 1%;
- доступ к банковским кредитам остался столь же трудным как и в прошлом году; и
- количество банкротств стабилизировалось после их увеличения на 20%.

IRU расширил географический охват своей онлайновой прикладной программы расчета показателей работы автомобильного транспорта, которая сегодня обеспечивает ежеквартальные прогнозы по росту ВВП, объемам грузовых автомобильных перевозок и регистрации новых транспортных средств в 51 стране, в том числе государствах-членах ОЭСР и ЕС, а также в странах Балканского полуострова, БРИК и ТРАСЕКА. Сегодня она также содержит обновленные программные компоненты, которые позволяют пользователю в более удобной форме сравнивать данные по странам.

В 2010 году данные IRU по автомобильному транспорту свидетельствуют о том, что страны ТРАСЕКА благодаря автомобильному транспорту стали первыми выходить из экономического кризиса. Стало также очевидным и то, что если Европа намерена сохранить конкурентоспособность в условиях глобализации экономики, она должна принять меры по поддержке и упрощению автомобильных перевозок, что поможет ей восстановить экономику, как это делается в большинстве других регионов мира, в которых наблюдается значительный рост экономической деятельности.

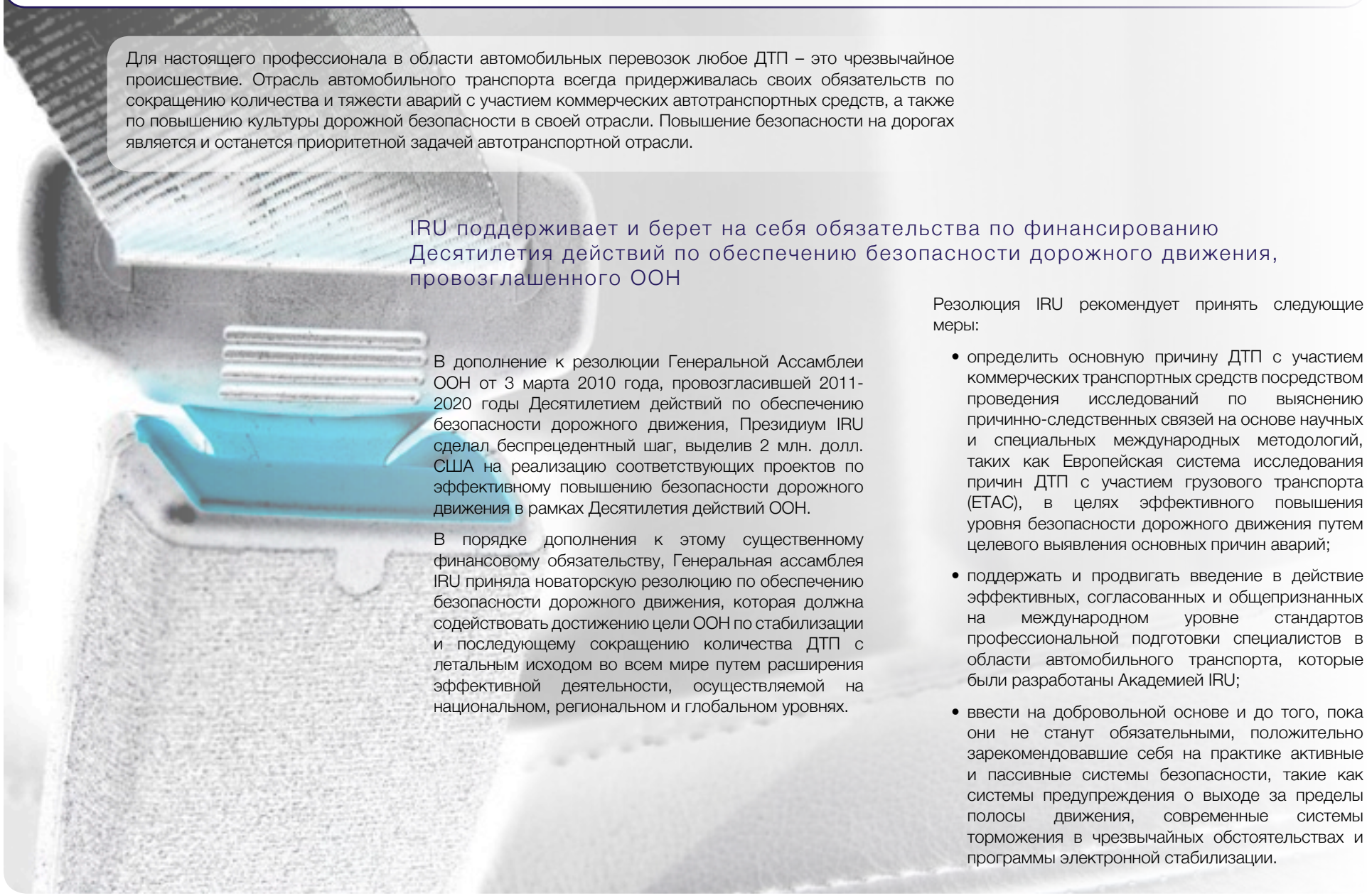
В соответствии с прогнозируемыми показателями IRU, в 2011 году должен начаться рост ВВП, объемов перевозок и количества зарегистрированных транспортных средств в странах БРИК и ТРАСЕКА, в то время как «прежние страны» ЕС останутся на том же уровне: на 40% ниже показателей за 2008 год (см. рисунок).



Задача разработки индексов автомобильного транспорта IRU состоит в предоставлении автотранспортным операторам – членам IRU возможности адаптировать свой автопарк согласно экономическому росту, выраженному в ВВП, и транспортным потребностям, выраженным в объемах перевозок.

www.iru.org/index/indices-app

Автомобильный транспорт и безопасность дорожного движения



Для настоящего профессионала в области автомобильных перевозок любое ДТП – это чрезвычайное происшествие. Отрасль автомобильного транспорта всегда придерживалась своих обязательств по сокращению количества и тяжести аварий с участием коммерческих автотранспортных средств, а также по повышению культуры дорожной безопасности в своей отрасли. Повышение безопасности на дорогах является и останется приоритетной задачей автотранспортной отрасли.

IRU поддерживает и берет на себя обязательства по финансированию Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, провозглашенного ООН

В дополнение к резолюции Генеральной Ассамблеи ООН от 3 марта 2010 года, провозгласившей 2011-2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, Президиум IRU сделал беспрецедентный шаг, выделив 2 млн. долл. США на реализацию соответствующих проектов по эффективному повышению безопасности дорожного движения в рамках Десятилетия действий ООН.

В порядке дополнения к этому существенному финансовому обязательству, Генеральная ассамблея IRU приняла новаторскую резолюцию по обеспечению безопасности дорожного движения, которая должна содействовать достижению цели ООН по стабилизации и последующему сокращению количества ДТП с летальным исходом во всем мире путем расширения эффективной деятельности, осуществляемой на национальном, региональном и глобальном уровнях.

Резолюция IRU рекомендует принять следующие меры:

- определить основную причину ДТП с участием коммерческих транспортных средств посредством проведения исследований по выяснению причинно-следственных связей на основе научных и специальных международных методологий, таких как Европейская система исследования причин ДТП с участием грузового транспорта (ETAC), в целях эффективного повышения уровня безопасности дорожного движения путем целевого выявления основных причин аварий;
- поддержать и продвигать введение в действие эффективных, согласованных и общепризнанных на международном уровне стандартов профессиональной подготовки специалистов в области автомобильного транспорта, которые были разработаны Академией IRU;
- ввести на добровольной основе и до того, пока они не станут обязательными, положительно зарекомендовавшие себя на практике активные и пассивные системы безопасности, такие как системы предупреждения о выходе за пределы полосы движения, современные системы торможения в чрезвычайных обстоятельствах и программы электронной стабилизации.

Программа действий Европейской комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы

После принятия новой программы действий ЕС по обеспечению безопасности дорожного движения, имеющей целью снизить число случаев ДТП с летальным исходом в ближайшее десятилетие в Европе в два раза, IRU высоко оценил программу действий ЕС по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы, которая полностью соответствует обязательствам отрасли в области безопасности дорожного движения.

Эта программа ЕС, предусматривающая целый ряд инициатив, ориентирована на повышение безопасности транспортных средств, отдельных элементов инфраструктуры и поведения участников дорожного движения и включает оснащение транспортных средств новым активным оборудованием для обеспечения безопасности, создание более безопасной инфраструктуры, ускорение разработки «интеллектуальной» технологии, укрепление системы профессиональной подготовки и обучения участников дорожного движения, обеспечение более строго соблюдения действующих правил и снижение уровня травматизма на дорогах.

Выражая свою полную поддержку любых мер, позволяющих эффективно повысить безопасность дорожного движения, IRU подчеркивал, что профессиональная подготовка и передача знаний должны оставаться приоритетной задачей программы ЕС, так как профессиональная подготовка и непрерывное обучение водителей, а также повышение осведомленности других участников дорожного движения о том, как следует вести себя на дорогах в присутствии большегрузных автотранспортных средств, позволит определить основную причину аварий и, таким образом, эффективно и значительно сократить их количество.

По случаю первого совещания IRU-ЕС по автомобильному транспорту на уровне президентства ЕС, состоявшегося 1 декабря 2010 года в Брюсселе, IRU, подписавший Европейскую хартию дорожной безопасности в 2004 году одним из первых среди международных организаций, подтвердил свою неуклонную приверженность этой Хартии.

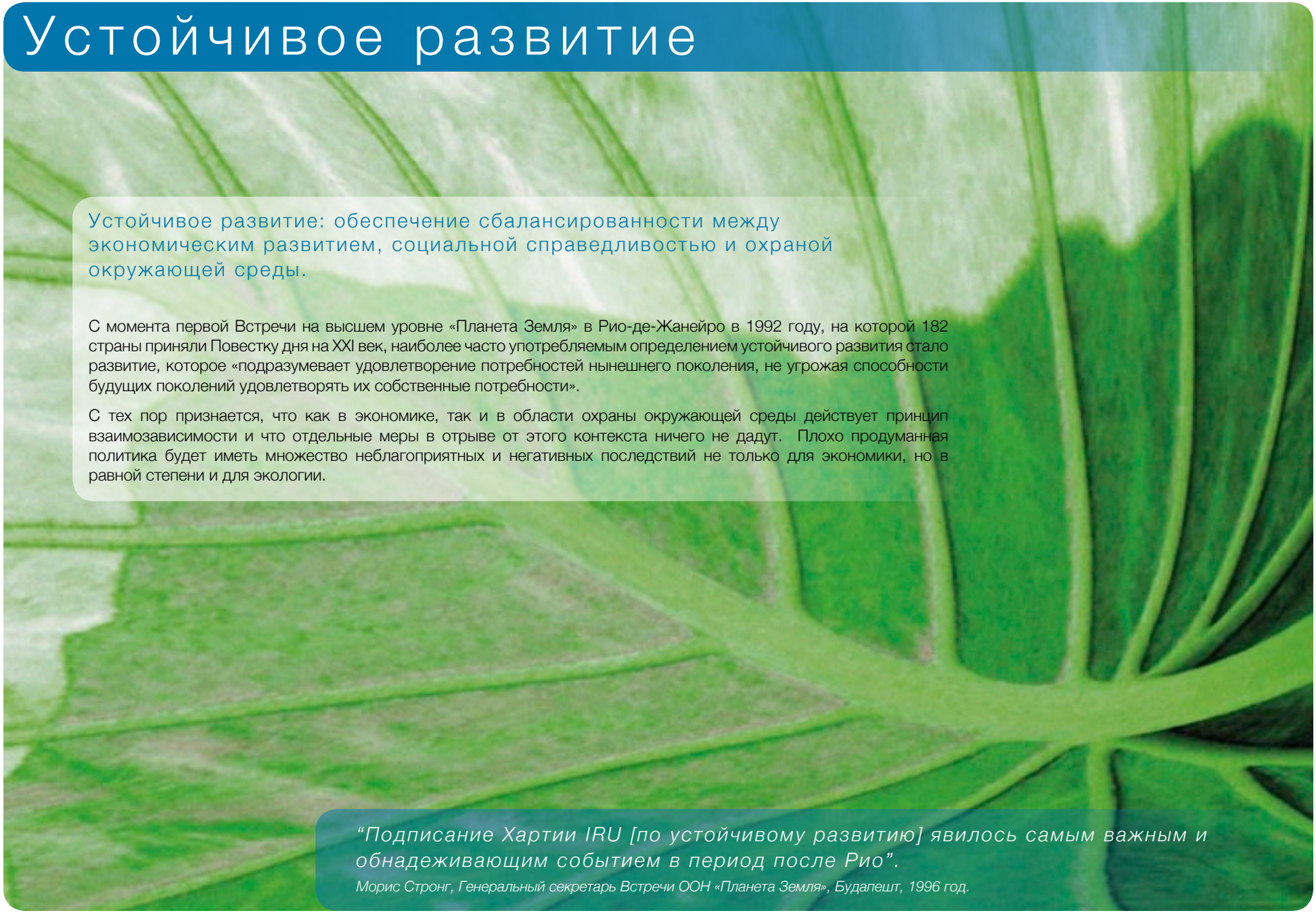
Контрольные списки вопросов дорожной безопасности IRU: водители и груз

IRU выпустил для водителей грузовых автомобилей, автобусов и такси новые удобные контрольные списки вопросов в виде карточек карманного формата, имеющих цель напоминать им о соблюдении во время работы основных правил дорожной безопасности, как это рекомендуется Европейской системой исследования причин ДТП с участием грузового транспорта (ETAC), определившей человеческий фактор в качестве основного в плане эффективного повышения безопасности на дорогах. Эти карточки безопасности IRU для водителей будут в дальнейшем распространяться через ассоциации-члены IRU на национальном и местном уровнях.

По просьбе Европейской комиссии, IRU перевел свои контрольные списки для водителей, которые пользуются большой популярностью, на 23 официальных языка ЕС. В настоящее время они доступны на вебсайте ЕК.

Кроме того, в рамках IRU был разработан контрольный список безопасной перевозки грузов, содержащий описание наиболее эффективных практических методов безопасной погрузки и надежного крепления груза на автотранспортных средствах, в основу которого были положены новые согласованные стандарты, утвержденные Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС), в целях обеспечения безопасной перевозки грузов автомобильным транспортом и облегчения понимания принципов такой перевозки автотранспортными предприятиями, а также упрощения погрузочных операций, гарантирующих их соответствие национальному законодательству.

Устойчивое развитие



Устойчивое развитие: обеспечение сбалансированности между экономическим развитием, социальной справедливостью и охраной окружающей среды.

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 признается, 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 не только для экономики, но в равной степени и для экологии.

“Подписание Хартии IRU [по устойчивому развитию] явилось самым важным и обнадеживающим событием в период после Рио”.

Морис Стронг, Генеральный секретарь Встречи ООН «Планета Земля», Будапешт, 1996 год.

Устойчивое развитие и автомобильный транспорт

После принятия Повестки дня на XXI век отрасль автомобильного транспорта взяла упреждающие обязательства по проведению работы в целях обеспечения устойчивого развития, разработав и единодушно приняв на Всемирном конгрессе IRU в Будапеште в 1996 году Хартию IRU по устойчивому развитию отрасли. Стремление к устойчивому развитию стало впоследствии уставной обязанностью IRU в соответствии с его уставными целями, закрепленными в статье 2.

Для автомобильного транспорта обеспечение устойчивого развития означает решение задачи по удовлетворению потребностей рынка за счет как можно более низких экономических, социальных и экологических издержек, главным образом, путем повышения качества, безопасности и экологической чистоты автотранспорта, а не его количества.

IRU
На пути к устойчивому развитию

В последние 20 лет автотранспортная отрасль производит массированные инвестиции в новейшие технологии и профессиональную подготовку. В этой связи, а также в связи с созданием Академии IRU по профессиональной подготовке IRU разработал так называемую стратегию трех «и» в качестве наиболее экономически эффективного способа добиться устойчивого развития на основе инноваций, использования стимулов и инфраструктуры:

- Инновации: разрабатывать и применять более эффективные технические меры и практические методы работы в целях снижения воздействия автотранспорта на окружающую среду.
- Использование стимулов: поощрять быстрейшее внедрение транспортными операторами наилучших имеющихся технологий и видов практики.
- Инфраструктура: обеспечивать бесперебойное движение и эффективность указанных выше мер.

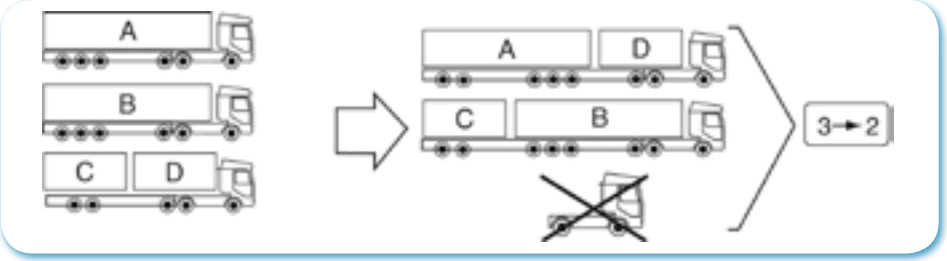
Стратегия IRU трех «и» для достижения устойчивого развития была одобрена Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и рекомендована в 2002 году в качестве примера для подражания другим промышленным группам.

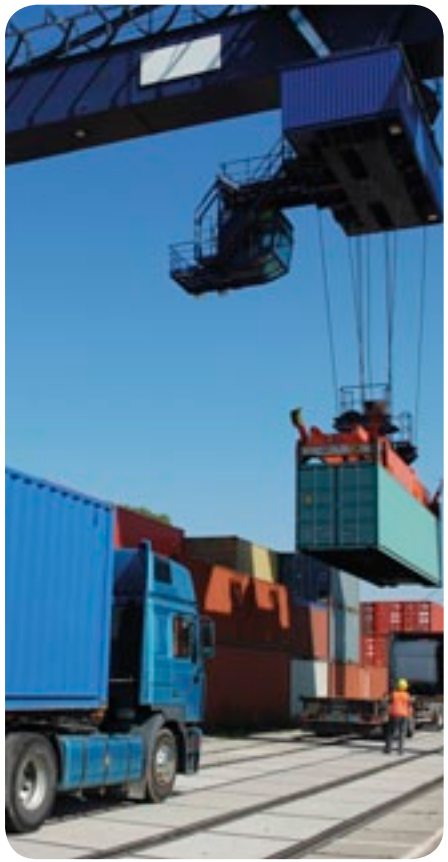
На своей ежегодной сессии в 2010 году, в которой приняли участие 92 министра, Комиссия ООН по устойчивому развитию высоко оценила обязательство автомобильного транспорта сократить к 2030 году объем выбросов CO_2 на 30% и признала жизненно важную роль автомобильного транспорта в достижении Целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, как в развитых, так и в промышленно развитых странах главным образом за счет повышения эффективности работы транспорта, а не за счет увеличения его количества.

IRU был принят в состав участников «Глобального договора ООН» – крупнейшей инициативы в области корпоративной ответственности, в которой принимают участие свыше восьми тысяч участников из коммерческого и некоммерческого секторов в 135 странах, – на том основании, что приоритетные задачи и мероприятия IRU, в частности упрощение торговли и автомобильных перевозок, полностью соответствуют «Десяти принципам» этого Глобального договора в области прав человека, труда, окружающей среды и борьбы против коррупции.

THE GLOBAL COMPACT
МЫ ПОДДЕРЖИВАЕМ

Стандартная модульная концепция: новаторский способ обеспечения эффективности мультимодальных перевозок





Инновации – это движущая сила сектора автомобильного транспорта и необходимое предварительное условие обеспечения высококачественного обслуживания клиентуры и сохранения конкурентоспособности. В соответствии с разработанной IRU стратегией трех «и», нацеленной на достижение устойчивого развития на основе использования стимулов, инноваций и инфраструктуры, новаторские решения, которые допускает модульная концепция, помогают создать лучшую систему транспорта не столько за счет увеличения количества транспортных средств, сколько за счет повышения эффективности их работы, в том числе посредством оказания содействия мультимодальным перевозкам.

Модульная концепция была представлена IRU на Международном транспортном форуме, который был проведен в 2010 году на тему «Транспорт и инновации: реализация потенциала», для того, чтобы показать, каким образом это новаторское начинание позволяет оптимально эксплуатировать существующие грузовые единицы (модули) за счет использования более длинных составов транспортных средств там, где это возможно, и более коротких составов – там, где это необходимо.

Исследования, проведенные правительствами и отраслью, однозначно свидетельствуют о том, что модульная концепция позволяет повысить эффективность автомобильного транспорта посредством увеличения большей провозной способности с помощью меньшего количества транспортных средств.

Модульная концепция позволяет снизить воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и обеспечивает высокую степень гибкости в плане удовлетворения различных коммерческих потребностей и устранения трудностей, связанных с инфраструктурой. Нынешние исследования показывают, что модульная концепция позволяет:

- обеспечить возможность транспортировки одно и того же объема грузов с помощью меньшего числа транспортных средств, что в свою очередь позволяет повысить эффективность транспорта без увеличения количества транспортных средств;
- существенно повысить экологические показатели работы автомобильного транспорта путем сокращения требуемого числа грузовиков, позволяя тем самым резко снизить потребление топлива и выбросы CO_2;
- облегчить перегрузку съемных кузовов и контейнеров с одного вида транспорта на другой и повысить экономическую привлекательность мультимодальных перевозок;
- снизить степень износа дорожного покрытия в расчете на один и тот же показатель полезной нагрузки за счет увеличения числа осей и, как следствие, снижения удельной нагрузки на ось.

Однако в этих целях необходимо, чтобы политические круги взяли на себя в этом деле ведущую роль, поскольку для полной реализации модульной концепции правительства должны унифицировать и стандартизовать грузовые единицы и составы транспортных средств во всех странах, с тем чтобы обеспечить эффективную совместимость между всеми видами транспорта, и провести больше полевых испытаний на национальном и трансграничном уровнях в целях выявления наиболее эффективных комбинаций транспортных средств и оптимальных стандартов, касающихся модульных концепций.

IRU также сотрудничал с целым рядом ключевых участников на уровне ЕС в целях продвижения и облегчения использования модульной концепции, в том числе посредством вклада, который он внес в работу по созданию специального вебсайта www.modularsystem.eu, предназначенного для распространения фактов и цифр, имеющих отношение к использованию модульной концепции в пределах Европейского союза. Это сотрудничество распространяется и на Железные дороги Германии, руководство которых выразило готовность обсудить варианты модульной концепции и принять активное участие в будущих полевых испытаниях в Германии.

Сокращение CO_2 на автомобильном транспорте

В рамках 63-й Международной выставки коммерческих автотранспортных средств (ИАА) в Ганновере участники семинара IRU, организованного в партнерстве с ассоциацией-членом Германии ФДА («Фербанд дер Дойчен Аутомобильиндустри») на тему «Сокращение CO_2 на автомобильном транспорте: тенденции, технологии и политика», пришли к выводу о том, что для снижения уровня выбросов CO_2 в нашей отрасли правительствам следует модернизировать инфраструктуру, шире использовать альтернативные виды энергии и создавать возможности международного использования унифицированных и более длинных составов коммерческих транспортных средств.

В связи со стратегией IRU трех «и» по обеспечению устойчивого развития следует подчеркнуть, что на автомобильный транспорт коммерческого назначения приходится лишь 3% выбросов CO_2 и что приблизительно 53% потребления топлива и, как следствие, выбросов CO_2 приходится на компании по производству электроэнергии, в которых, в большинстве случаев, присутствует компонент крупного финансового участия государства и, соответственно, контроля с его стороны.

Таким образом, если глобальное потепление действительно предполагает необходимость сокращения выбросов всеми экономическими секторами, в том числе – при поддержке IRU и его членов – автомобильным транспортом, то эффективное и радикальное сокращение выбросов CO_2 может быть достигнуто только в случае замены энергоносителей, используемых при производстве электроэнергии с массированными выбросами CO_2, альтернативными источниками энергии.

Необходимость унифицированной процедуры сертификации выбросов CO_2 и потребления топлива тяжелыми транспортными средствами на глобальном уровне

Выступая на Всемирном форуме Организации Объединенных Наций по согласованию правил в области транспортных средств и технических инноваций, IRU предложил перенести акцент в работе по разработке нормативных положений для тяжелых коммерческих транспортных средств с токсических выбросов на выбросы CO_2, в связи с тем что отрасль автомобильного транспорта уже сократила уровень производимых ею выбросов за прошедшие 20 лет практически на 98%.

Что касается выбросов CO_2 на автомобильном транспорте, то IRU призвал правительства стремиться к принятию норм выбросов, согласованных на глобальном уровне, и разработать глобальную процедуру сертификации выбросов CO_2 тяжелыми транспортными средствами коммерческого назначения.

Фактически, то, что нужно сегодня сделать в интересах отрасли автомобильного транспорта коммерческого назначения для эффективного решения проблемы выбросов CO_2 и энергопотребления, – это разработать реалистичные и согласованные циклы выбросов для тяжелых транспортных средств. Эта концепция была создана и получила полную поддержку со стороны Международной технической комиссии IRU (CIT).

Первая конференция по автомобильному транспорту и министерское совещание IRU/EC на уровне президентства ЕС

Первая конференция по автомобильному транспорту и министерское совещание IRU-ЕС на уровне президентства состоялись 1 декабря 2010 года в Брюсселе под покровительством Государственного секретаря по вопросам мобильности Бельгии, выполняющей функции Президента ЕС, Этьена Шуппе. Мероприятие на тему «Эффективный, безопасный и устойчивый транспорт для будущего» собрало вместе 400 основных представителей директивных органов и других субъектов деятельности в секторе автомобильного транспорта.

В этом мероприятии приняли участие министры транспорта и представители из 27 государств-членов ЕС и Норвегии, проведя параллельное совещание министров, на котором они приняли совместное заявление, подписанное Государственным секретарем по вопросам мобильности Бельгии Этьеном Шуппе от имени Транспортного совета ЕС и Президентом IRU Янушем Лацны от имени автотранспортной отрасли.

Слева направо: Президент IRU Януш Лацны, Государственный секретарь по вопросам мобильности Бельгии Этьен Шуппе, вице-президент ЕК и европейский комиссар по транспорту Сиим Каллас, президент Комитета IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта Александр Саккерс и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми.

Первая конференция по автомобильному транспорту и министерское совещание IRU/ЕС на уровне президентства ЕС

Декларация, принятая на первой конференция по автомобильному транспорту IRU-ЕС на уровне президентства ЕС

(Выдержки)

«Эффективный, безопасный и устойчивый транспорт для будущего»

Принята участниками на первой конференции по автомобильному транспорту и министерском совещании IRU-ЕС на уровне президентства ЕС в Брюсселе (Бельгия) 1 декабря 2010 года.

Делегаты,

признавая, что:

- автомобильный транспорт коммерческого назначения – это становой хребет крепкой и динамичной экономики и общества, а также жизненно важное средство производства и катализатор устойчивой мобильности;
- с учетом постоянного стремления к обеспечению еще более безопасных, более экологически чистых и более эффективных решений ни один другой вид транспорта или сектор не в состоянии внести такой же вклад в дело содействия прогрессу, который вносит сейчас и будет вносить в будущем коммерческий автотранспорт, и что
- в настоящее время существует необходимость разработки нового подхода к тому, каким образом частные субъекты деятельности могли бы достичь общей договоренности с национальными и европейскими компетентными органами, принимающими решение на политическом уровне, по поводу приоритетов и стратегий, необходимых для создания более безопасной, более экологически устойчивой и более эффективной системы транспорта в Европе;

в целях обеспечения экономических, социальных и экологических аспектов потребности в мобильности всех граждан ЕС и убежденные в том, что экономические, социальные и экологические цели ЕС могут быть достигнуты только посредством повышения эффективности, надежности, безопасности и устойчивости автомобильного транспорта, призывают правительства:

- признать незаменимый вклад автомобильного транспорта коммерческого назначения в качестве жизненно важного средства производства, связывающего все виды транспорта за счет своих уникальных услуг «от двери до двери», скорости, гибкости и соотношения цены и качества;
- создать истинное государственно-частное партнерство с отраслью автомобильного транспорта с целью обеспечить обсуждение всех транспортных проблем на совместной и конструктивной основе;

и осуществлять политику, которая обеспечивала бы:

- свободный выбор вида транспорта на основе рыночных принципов;
- целенаправленную стратегию финансирования инфраструктуры;
- транспорт, избавленный от преступности;
- единое правоприменительное пространство;
- инновации;
- увеличение доли пассажирского транспорта общего пользования в два раза (кампания «Разумный ход»);
- доступность городского транспорта;
- устойчивость трудовых ресурсов;
- легкое в применении законодательство.

Международный союз автомобильного транспорта (IRU), его национальные автотранспортные ассоциации-члены и их автотранспортные операторы предлагают государственным органам свое всестороннее сотрудничество в рамках истинного государственно-частного партнерства в целях достижения экономического, социального и экологического прогресса в ЕС на основе принципа «Единство действий во имя лучшего будущего».

«Эффективный, безопасный и устойчивый транспорт для будущего»

Первая конференция по автомобильному транспорту и министерское совещание IRU/EC на уровне президентства ЕС

Государственный секретарь по вопросам мобильности Бельгии Этьен Шуппе

Председатель Комитета ЕП по транспорту и туризму Брайан Симпсон

Вице-президент ЕК и европейский комиссар по транспорту Сиим Каллас выступает на конференции.

Совместное заявление министров транспорта, принятое на первой конференции по автомобильному транспорту, проведенной IRU / EC в рамках президентства ЕС

Министры,

- учитывая незаменимую роль автомобильного транспорта, которую он играет в повседневной жизни граждан ЕС и в удовлетворении потребностей крепкой и динамичной европейской экономики, обеспечивая доступ всех предприятий к любому рынку и играя роль двигателя устойчивой мобильности людей и товаров;
- признавая, что автомобильный транспорт коммерческого назначения играет жизненно важную роль в поддержке производственно-сбытовых цепочек, логистики, пассажирских перевозок, трудоустройства и процветания экономики ЕС и общества в целом;
- признавая необходимость сотрудничества в порядке создания более экологически чистого, безопасного и конкурентоспособного автомобильного транспорта в соответствии с целями Лиссабонской стратегии;
- обращая внимание на тот факт, что снижение воздействия автомобильного транспорта коммерческого назначения предполагает необходимость новаторских, жизнестойких и устойчивых решений;
- подчеркивая, что для эффективного сокращения числа дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческих автотранспортных средств, необходимо принять меры к тому, чтобы устранить 85% причин этих дорожно-транспортных происшествий посредством надлежащей подготовки профессиональных водителей и других участников дорожного движения;

Первая конференция по автомобильному транспорту и министерское совещание IRU/ЕС на уровне президентства ЕС

постановили координировать свои усилия в целях:

- работы в партнерстве с отраслью автомобильного транспорта коммерческого назначения, с тем чтобы он мог обеспечить еще большее снижение своего воздействия на окружающую среду путем поощрения исследований в целях разработки еще более экологически чистых технологий автомобилестроения и жизнестойких альтернатив ископаемым видам топлива для тяжелых коммерческих транспортных средств, предусмотрев стимулы, способствующие рыночному освоению новейших технологий и наиболее эффективных видов практики;
- согласования национальных и региональных транспортных стратегий в порядке развития и содержания высококачественной инфраструктуры и решений ИТС, обеспечивающих эксплуатационную совместимость, стремясь при этом устранить существующие барьеры, препятствующие свободному передвижению людей и грузов, и максимально эффективно использовать существующую или планируемую инфраструктуру;
- интеграции различных видов транспорта в высокоэффективную и конкурентоспособную европейскую транспортную систему, которая обеспечивала бы устойчивую мобильность людей и товаров посредством создания одинаковых условий конкуренции;
- дальнейшего проведения сбалансированной социальной политики в интересах автомобильного транспорта коммерческого назначения с учетом конкретных потребностей его трудовых ресурсов, таких как достаточный уровень социальной защиты работников и профессиональной подготовки, в условиях обеспечения конкурентоспособности отрасли ЕС;
- содействия согласованному и коммерчески благоприятному обеспечению соблюдения правил ЕС, применимых к автомобильному транспорту;
- поддержки работы по адресному устранению основных причин дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческих транспортных средств посредством повышения эффективности подготовки профессиональных водителей и стимулирования введения в действие информационно-разъяснительных программ по безопасности дорожного движения;

предложили

всем заинтересованным сторонам принять участие в эффективном и постоянном диалоге в форме государственно-частного партнерства в порядке обеспечения прогресса в достижении целей, поставленных в настоящем Заявлении.

Подписано от имени Транспортного совета ЕС и Международного союза автомобильного транспорта.

Брюссель (Королевство Бельгия), 1 декабря 2010 года

Оборудование безопасных мест стоянки, необходимых для борьбы с организованной преступностью на дорогах

Нехватка информации о местоположении существующих безопасных зон стоянки автотранспорта, а также серьезная нехватка безопасных автостоянок, наряду с жесткими правилами, регулирующими периоды управления и отдыха водителей, приводит к тому, что водителям приходится останавливаться в неподходящих местах или в небезопасных зонах стоянки. Такая ситуация создает для дорожных пиратов и международных преступных группировок более благоприятные условия, позволяющие им нападать на водителей, грузовые транспортные средства и грузы. IRU в сотрудничестве с Международным транспортным форумом (МТФ) недавно провел исследование, в результате которого был сделан вывод о том, что в последние пять лет нападению подвергался один из шести водителей, как минимум, один раз!

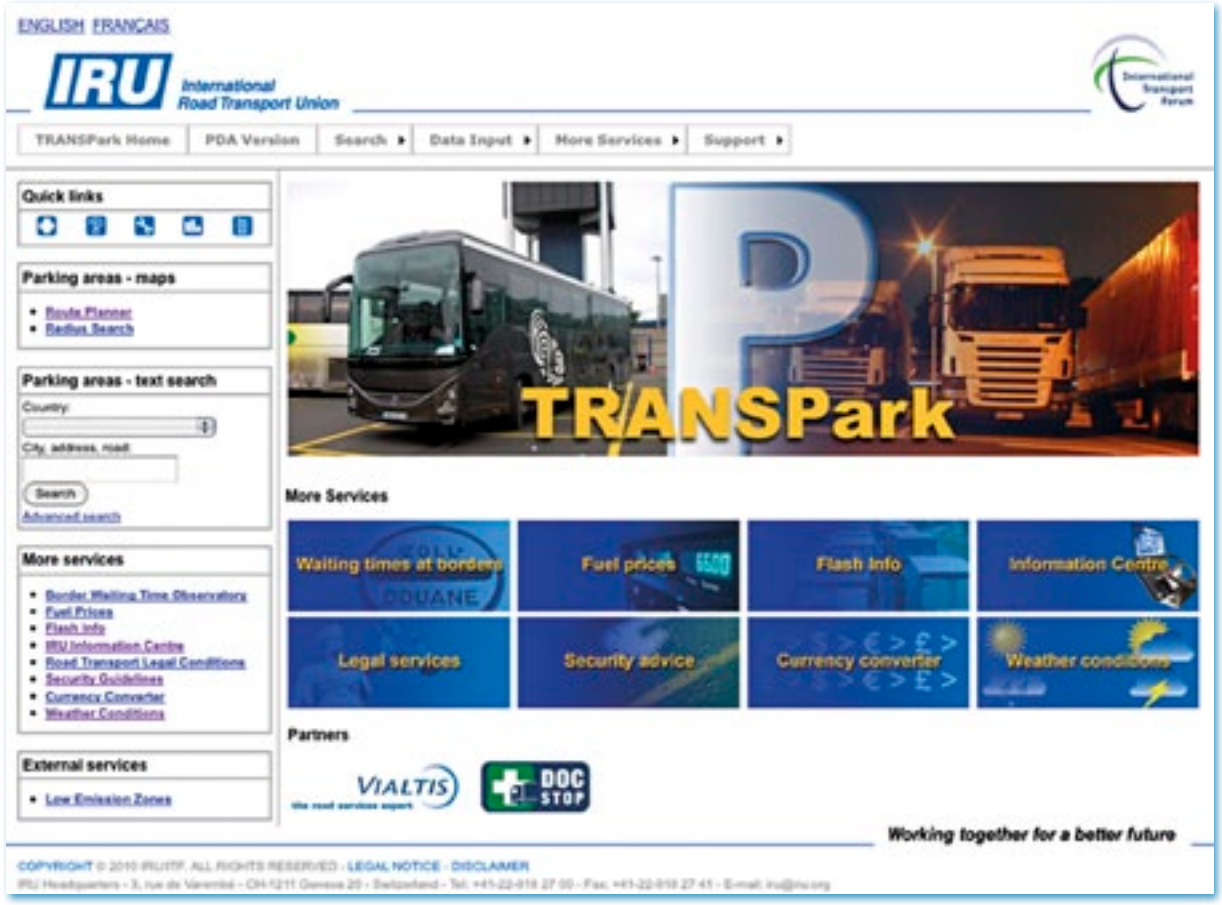
Меры по обеспечению безопасности людей и грузов, включают, в качестве одного из приоритетов, регулярную передачу точных данных по расположению безопасных зон стоянки для грузовиков (ТРА) и существующих там возможностей для их пользователей, а также строительство и/или модернизацию парковок в достаточном количестве и удобном местонахождении для удовлетворения растущих потребностей отрасли.

«TRANSPark» : онлайновая система «одного окна» для отрасли грузовых перевозок

В целях оказания водителям помощи в поиске безопасных мест стоянки и соблюдении все более строгих правил, регулирующих периоды управления и отдыха водителей, уменьшения трудностей, связанных с несогласованными запретами на движение в разных странах, и – не самое маловажное – просто повышения удобств для водителей, IRU вместе с МТФ разработали систему «TRANSPark» – прикладную программу на базе Интернета для определения местоположения, регистрации и поиска ТРА более чем в 40 странах.

Пользуясь базой данных о местах стоянки, которая создавалась IRU в сотрудничестве с его ассоциациями-членами, а также с МТФ и национальными министерствами транспорта в течение более 20 лет, система «TRANSPark» существенно облегчает выявление безопасных, надежных и подходящих мест стоянки, поскольку пользователи могут искать места стоянки грузовиков по странам в радиусе 100 км или вдоль запланированных ими маршрутов. В нее заложены все имеющиеся объекты инфраструктуры в районе выбранной зоны стоянки, такие как система безопасности, мастерские по ремонту грузовиков, автомойки, гостиницы, рестораны и т.п., которые можно использовать в качестве критерия поиска автостоянок.

Целый ряд дополнительных услуг, которые предлагаются бесплатно, придает системе «TRANSPark» функцию истинного информационного центра, которым могут пользоваться все участники процесса грузовых перевозок автомобильным транспортом.



Европейская комиссия передает IRU и МТФ функции управления проектом «LABEL»

IRU вместе с Международным транспортным форумом (МТФ) подписали соглашение о сотрудничестве с руководством проекта «LABEL», финансируемого по линии ЕС, в целях стимулирования работы по определению местоположения и созданию новых автостоянок для грузовых автомобилей, обеспечивающих достаточный уровень безопасности и удобства.

По случаю проведения конференции, организованной на совместной основе Европейской комиссией (ЕК) и Бельгией, исполняющей обязанности Президента ЕС в Брюсселе, на тему «Совершенствование европейской сети автостоянок для грузовых автомобилей», на IRU и МТФ были возложены функции учреждений-исполнителей проекта Европейской комиссии «LABEL», который по истечении трех лет работы и финансирования по линии Европейской комиссии позволил создать в Европе систему сертификации автостоянок для грузовых автомобилей (TPA).

IRU и МТФ взяли на себя обязательство по совместной эксплуатации и дальнейшему развитию системы «LABEL» в устойчивом формате на основе Интернет-платформы «TRANSPark», разработанной этими двумя организациями в целях предоставления онлайновой информации о местоположении, наличии и оснащении зон стоянки автотранспорта в 40 странах.

Кроме того, IRU и МТФ подчеркнули настоятельную необходимость распространения информации о местоположении существующих безопасных автостоянок и стимулирования работы по обеспечению достаточного уровня безопасности и удобств в целях существенного снижения угрозы нарушения безопасности для всех участников, занятых в процессе коммерческих перевозок автомобильным транспортом.

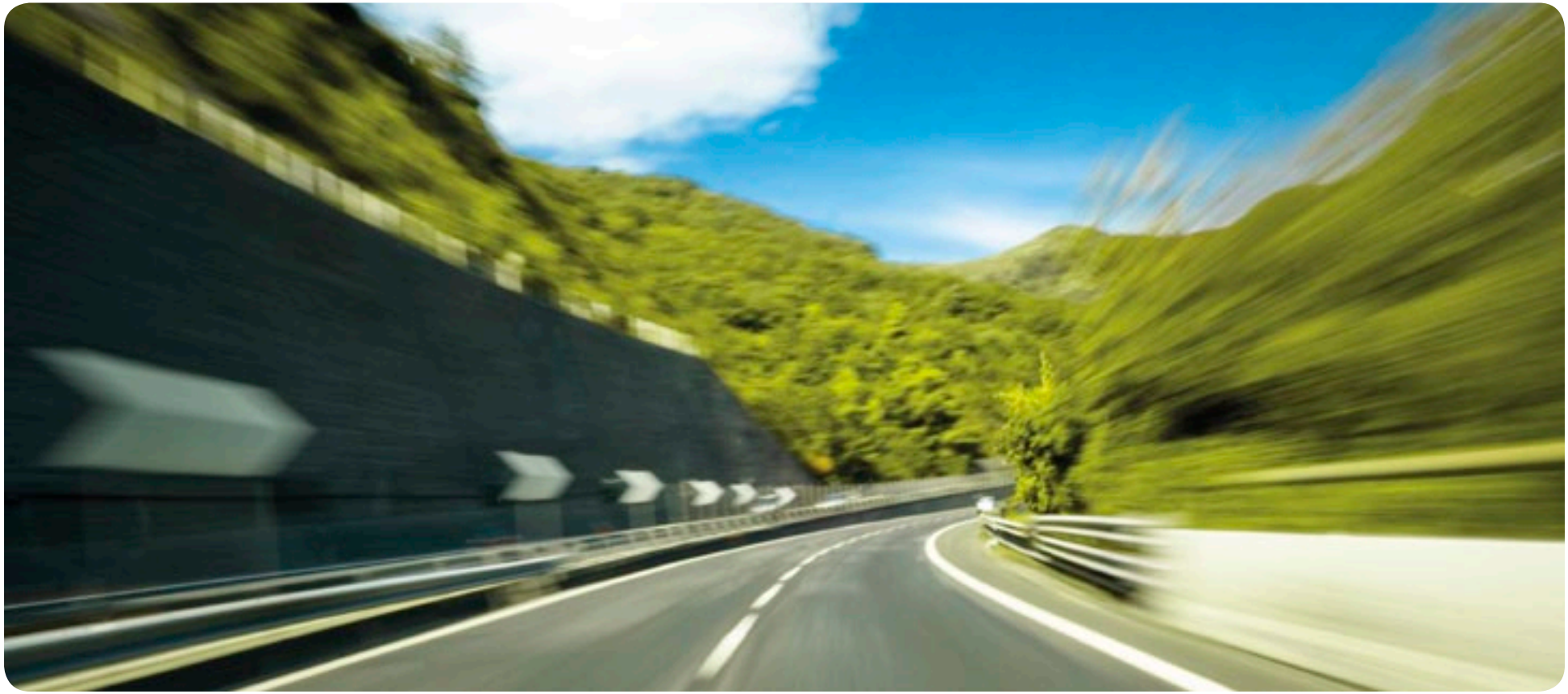
www.iru.org/index/transpark-app

Инфраструктура

Сборы за пользование инфраструктурой: интернализация внешних издержек автомобильного транспорта может возложить на европейскую экономику бремя в сумме до 414 млрд. евро в год, при этом выгоду получат только две страны ЕС

Автомобильный транспорт, как и любая коммерческая деятельность, может оказывать негативное воздействие на окружающую среду. Обусловленное им воздействие, такое как местное загрязнение и шум, получило название «внешние издержки». Отрасль автомобильного транспорта всегда была готова оплачивать свое право на проезд при условии соблюдения принципов недискриминации и одинаковых условий налогообложения для всех видов транспорта.

IRU настаивал и настаивает на том, что до принятия какого бы то ни было решения о необходимости взимания дополнительных сборов с автотранспортного сектора, следует надлежащим образом ввести в практику концепцию интернализации внешних издержек с целью обеспечить такое положение, при котором в систему расчетов включались бы только реальные внешние издержки и принимались во внимание все существующие сборы, налоги и пошлины, которые уже выплачиваются сектором автомобильного транспорта. IRU также призывает реинвестировать потенциальные



поступления за счет дополнительных сборов за пользование инфраструктурой только в сектор грузового автомобильного транспорта в целях эффективного снижения внешних издержек, обусловленных его работой.

IRU также поручил фирме «Прогтранс» провести независимое научное исследование, касающееся «интернализации внешних издержек и непосредственного воздействия на экономику отдельных государств-членов ЕС и последствий для европейской отрасли грузовых перевозок автомобильным транспортом».

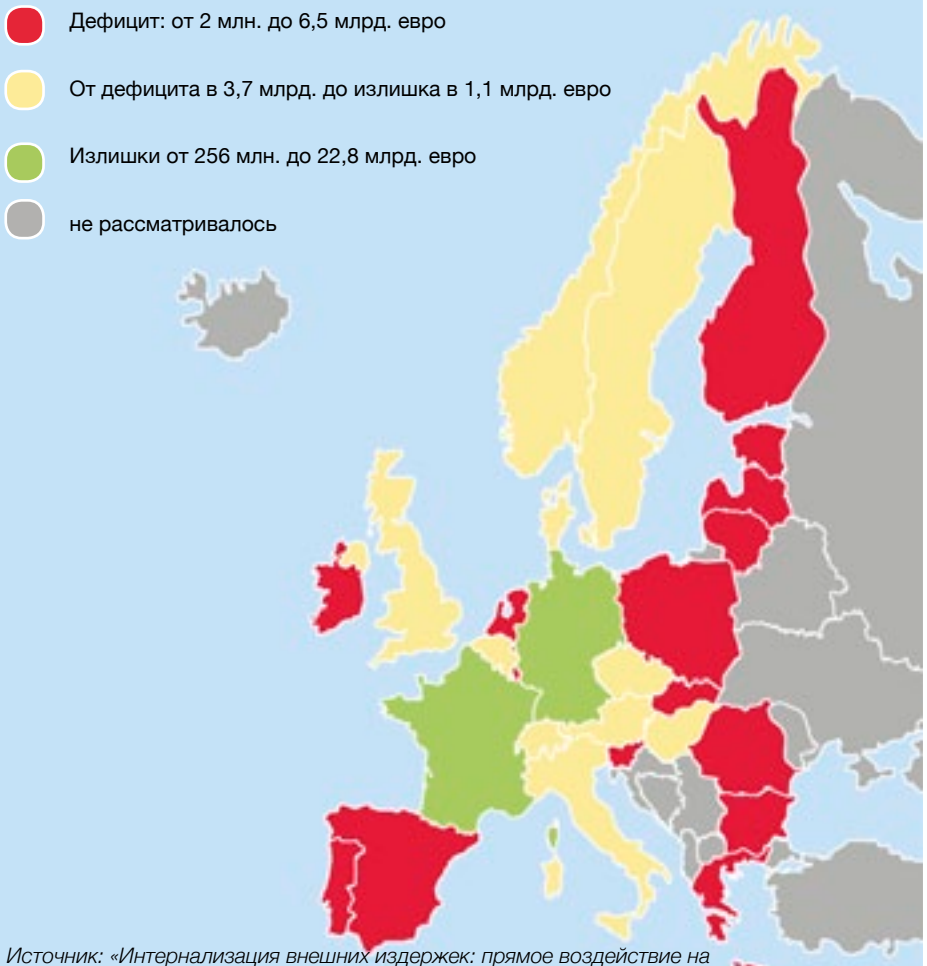
Это исследование позволило выявить, что в 2009 году отрасль грузовых автомобильных перевозок выплатила в общей сложности 15 млрд. евро в виде сборов с пользователей дорог и что расходы, обусловленные внешними издержками, могут составить порядка 5-414 млрд. евро в зависимости от года и выбранного Европейской комиссией сценария взимания сборов. Дополнительные расходы, обусловленные внешними издержками, наряду с нынешними сборами с пользователей дорог, могут привести к тому, что общая сумма расходов для стран-членов ЕС составит 20-436 млрд. евро в год!

«Прогтранс» получил эти внушительные цифры путем моделирования сборов с пользователей дорог, взимаемых всеми государствами-членами ЕС, на основе реальных транспортных потоков и прогнозов на 2020 и 2030 годы в соответствии со значениями внешних издержек, содержащихся в предложении Европейской комиссии за 2008 год и справочнике Комиссии.

При сопоставлении поступлений, собранных каждым государством-членом с национальных и иностранных перевозчиков, с расходами, связанными с транспортной работой на национальном уровне, исследование позволило, кроме того, выявить, что независимо от принятого в исследовании года и сценария, преимуществами интернализации внешних издержек смогут воспользоваться лишь две страны – Франция и Германия. В 15 странах произойдет, по расчетам, серьезное снижение национального дохода. Что касается остальных девяти стран, то, по оценкам, последствия для них будут разными, но независимо от выбранного года и сценария их национальный доход в общем и целом существенно снизится (см. рисунок).

С учетом этих результатов IRU считает, что Совет и Европейский парламент должны более тщательно рассмотреть вопрос о том, в какой степени существующие налоги, сборы и пошлины, взимаемые с различных видов транспорта, покрывают их расходы по эксплуатации инфраструктуры и внешние издержки. И, в завершение, этот процесс обсуждения на политическом уровне следует сосредоточить на целевом выделении поступлений за счет нынешних и потенциальных будущих налогов, сборов и пошлин, которыми облагаются и будут облагаться различные виды транспорта, в целях компенсации внешних издержек, обусловленных их работой. Процесс принятия решения по «евровиньетке», судя по всему, продолжится и в 2011 году.

Географическое распределение излишков и дефицита, обусловленных минимальными и максимальными значениями предложения ЕС по интернализации внешних издержек



Источник: «Интернализация внешних издержек: прямое воздействие на экономику отдельных государств-членов ЕС и последствия для европейской отрасли грузовых перевозок автомобильным транспортом», «Прогтранс», Базель, август 2010 года.

Использование стимулов и наград

IRU, являясь всемирной транспортной организацией, продвигающей профессиональное мастерство в области автомобильного транспорта в целях обеспечения устойчивого развития, разработал систему различных престижных наград в порядке признания заслуг тех представителей отрасли, которые добились выдающихся результатов.

Награды IRU вручаются в порядке поощрения лучших водителей и руководителей компаний, а также в знак признания лучших стратегических и практических методов работы отрасли, которые позволяют повысить безопасность, надежность, эффективность, экологические, социальные и коммерческие показатели автомобильного транспорта и продвигать такие достижения и результаты во всем мире в целях распространения опыта, который может служить примером для подражания во всей отрасли и повышения ее репутации.

Почетные дипломы IRU

Почетные дипломы IRU были вручены 1053 водителям автобусов и грузовиков из 29 стран и 25 водителям такси из трех стран, проехавшим не менее одного миллиона километров, проработавшим не менее 20 лет в области международных грузовых или пассажирских автоперевозок и не допустившим при этом ни одной аварии или серьезного нарушения правил дорожного движения или таможенных или административных положений в течение пяти последних лет.

Такой труд заслуживает признания, служит примером для молодых водителей и повышает престиж профессии водителя.

Орден IRU «За заслуги»

Орден IRU «За заслуги» был вручен Генеральному секретарю Постоянного международного секретариата Организации «Черноморское экономическое сотрудничество» (ПЕРМИС ОЧЭС) Его Превосходительству послу Леонидасу Т. Кризантополусу в знак признания его личного выдающегося вклада в развитие евро-азиатских автотранспортных связей, проходящих через регион ОЧЭС, и за постоянную поддержку, которую он оказывал IRU в его работе.

На первой конференции по автомобильному транспорту и министерском совещании IRU-ЕС в рамках президентства, состоявшихся в Брюсселе (Бельгия) 1 декабря, IRU также вручил орден IRU «За заслуги» д-ру наук Рональду Р. Книплингу за его выдающийся вклад в дело повышения безопасности дорожного движения в результате проведения им исследовательской работы «Риск, причинно-следственная связь и предупреждение аварий с участием большегрузных грузовых автомобилей». Г-н Книплинг выполняет функции консультанта по безопасности дорожного движения и человеческому фактору.

Почетная премия «Гран-При»

Учрежденная в 1967 году, почетная премия «Гран-При» представляет собой награду, которая присуждается раз в два года международным жюри в ходе крупнейших мероприятий IRU водителю или водителям, осуществляющим международные автомобильные перевозки, которые совершили выдающийся отважный поступок во время исполнения своих служебных функций.

Почетная премия «Гран-При» была присуждена экипажу автобуса, принадлежащего болгарской компании «БИОМЕТ» за выдающееся профессиональное мастерство, решимость и мужество, которое он проявил во время захвата их автобуса вместе с 37 пассажирами в качестве заложников вооруженным пассажиром, страдающим серьезным психическим расстройством. Члены экипажа, оставаясь хладнокровными и собранными, сумели образумить этого безумца и создать условия для его ареста сотрудниками полиции без жертв после долгих часов труднейших переговоров.

Слева направо: вице-президент IRU Грэм Смит, Президент IRU Януш Лацны, Генеральный секретарь ОЧЭС Леонидас Кризантопулос, Генеральный секретарь IRU Мартин Марми, вице-президент IRU Пере Падроза.

Слева направо: Президент IRU Януш Лацны, председатель Комитета ЕП по транспорту и туризму Брайан Симпсон, лауреаты премии IRU "Гран-при": Кремена Тодорова, Добрин Иванов и Крум Крумов, Генеральный секретарь IRU Мартин Марми, вице-президент ЕК и европейский комиссар по транспорту Сиим Каллас и Государственный секретарь по вопросам мобильности Бельгии Этьен Шуппе.

Слева направо: Президент IRU Януш Лацны, Государственный секретарь по вопросам мобильности Бельгии Этьен Шуппе, вице-президент ЕК и европейский комиссар по транспорту Сиим Каллас, ученый, д-р наук Рональд Р. Книплинг, председатель Комитета ЕП по транспорту и туризму Брайан Симпсон и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми.

Лучший евразийский транспортный оператор года

Эта награда IRU вручается ежегодно в знак признания существенного прогресса в области охраны окружающей среды, безопасности и экономики и в социальной сфере, а также в знак признания профессионального мастерства автотранспортных компаний в Евразийском регионе. Это соревнование пользуется большой популярностью среди международных автотранспортных ассоциаций и компаний в Евразии и имеет целью распространить наиболее эффективные виды практики среди евразийских автотранспортных компаний.

Географический охват премии IRU «Лучший международный автоперевозчик СНГ», которая вручается в 2010 году в 8-й раз, распространился на Евразийский континент. В этом году жюри обратило особое внимание на программы безопасности и надежности, осуществляемые компаниями-кандидатами.

Победителями в 2010 году стали:

- «АТР № 6», Беларусь (1-10 автомашин), за высокие природоохранные нормы, которым отвечает ее автопарк, и внимание, уделяемое безопасности на транспорте.
- «Авто Люкс», Украина (11-50 автомашин, за высокие природоохранные нормы, которым отвечает ее автопарк, и значительный акцент в работе на подготовку водителей.
- «Рапид», Украина (более 50 автомашин), за ее новаторскую систему комплексного управления, гарантирующую высокие стандарты в области охраны окружающей среды, безопасности и надежности и стандарты в социальной сфере.

Почетными грамотами были награждены:

- «ИП Метельков С.Б», Россия, за высокое качество обслуживания;
- «Автодом Моторз КСТ», Казахстан, за программы повышения профессионального уровня сотрудников;
- «Каракоюнлы компани», Туркменистан, за существенную поддержку работы по развитию евро-азиатских автотранспортных связей;
- «ЗакарпатЕвроТранс», Украина, за высокие природоохранные стандарты, которым отвечает ее автопарк;
- «Интертрансавто», Беларусь, за программы социальной поддержки сотрудников.

Премия IRU «Городской трофей» 2011 года

Цель премии IRU за создание благоприятных условий для автобусного движения в городах – награждать муниципальные органы, которые проводят политику, благоприятствующую автобусному туризму, и поощрять другие города к тому, чтобы они следовали их примеру. Города, которые создают качественную инфраструктуру для автобусного движения, получают экономические выводы, в то время как те, которые не делают этого, ограничивают свои поступления от туризма. В конкурсе могут участвовать все города мира, претендующие на эту премию.

Победителями предыдущих конкурсов являются следующие города: Стокгольм (Швеция) в 2009 году, Честер (Соединенное Королевство) в 2007 году и Дрезден (Германия) в 2005 году.

IRU City Trophy 2011

Премия IRU «Еврочеллендж» 2011 года

IRU Eurochallenge Award 2011

Цель премии IRU «Еврочеллендж» – содействовать более широкому использованию регулярных рейсов городского и междугородного общественного транспорта с использованием городских и туристических автобусов посредством реализации высококачественных и затратоэффективных проектов. Участие в конкурсе на получение премии IRU «Еврочеллендж» открыто для любой государственной или частной компании общественного транспорта, базирующейся в Европе.

Профессиональная подготовка IRU – «Учиться, чтобы учить»

Цель профессиональной подготовки IRU состоит в создании культуры обучения в секторе автомобильного транспорта по типу «учиться, чтобы учить», путем обеспечения взаимодействия между всеми направлениями профессиональной подготовки IRU – Академией IRU, системой обучения по тематике МДП и программой внутреннего обучения IRU.

Группа по вопросам профессиональной подготовки IRU продолжала совершенствовать свою Интернет-платформу на разных языках в целях обеспечения максимального доступа к своим самым современным учебным ресурсам. Все участники учебных программ IRU, идет ли речь о руководителях автотранспортных компаниях, водителях, ассоциациях-членах или таможенных органах, могут пользоваться преимуществами единого доступа к интерактивным учебным материалам и эффективным средствам управления.

Брюссель - Аккредитованные учебные центры Академии IRU обсуждают ключевые инициативы в области обучения.

Академия IRU – всемирный профессионализм и международное признание в области профессиональной подготовки работников автотранспорта

Академия IRU работает на глобальном уровне со своими партнерами и группами экспертов в целях обеспечения согласованной системы профессиональной подготовки работников автотранспорта на благо отрасли автомобильного транспорта и общества в целом.

Образовательная деятельность Академии IRU и ее дипломы пользуются международным признанием и поддержкой со стороны Консультативного комитета высокого уровня Академии IRU (ККА) в составе представителей Всемирного банка, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Международного транспортного форума (МТФ), Европейской комиссии (ЕК) и Европейской федерации работников транспорта (ЕФРТ). Академия IRU также получает поддержку со стороны Международной организации труда (МОТ).

Географический охват международной сети аккредитованных учебных центров (АУЦ) Академии IRU продолжает расширяться. Общим моментом, объединяющим все АУЦ Академии IRU, является их приверженность делу соблюдения высококачественных учебных стандартов. Для более полного удовлетворения потребностей своих АУЦ, специфичных для каждого региона, Академия IRU создает региональные центры компетенции для Юго-Восточной Европы и Ближнего Востока. Академия IRU также разрабатывает программы с учетом конкретных потребностей региона Лиги арабских государств.

После 4-го ежегодного совещания АУЦ Академии IRU, которое состоялось в Брюсселе, были организованы национальные семинары в Сербии, Украине, Азербайджане, Хорватии и Молдове. Они привлекли широкий круг участников из числа профессиональных работников транспорта, представителей национальных учебных органов и экспертов в области образования.

Баку - Академия IRU решает задачу введения в действие цифрового тахографа в странах ЕСТР, не являющихся членами ЕС.

Врнячка Баня – Академия IRU ориентирует свою работу на повышение безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Европе (ЮВЕ) на региональном семинаре, организованном под эгидой Регионального центра Академии IRU для ЮВЕ.

Ялта - Дипломы Академии IRU вручаются на церемонии, состоявшейся в ходе совместной конференции IRU/ АсМАП Украины на тему «Международный автомобильный транспорт: проблемы, решения, перспективы».

Профессиональная подготовка IRU – «Учиться, чтобы учить»

Программы Академии IRU

Академия IRU предлагает в рамках своей глобальной сети АУЦ четыре ключевые учебные программы, направленные на развитие профессиональных навыков в сфере автомобильного транспорта, а также на расширение объема знаний и умений, необходимых в осуществлении основных аспектов автотранспортных операций.

Программы Академии IRU постоянно обновляются всемирно известными экспертами в целях отражения примеров наиболее эффективных видов практики и гарантии полного соответствия применимым международным, европейским и национальным правилам.

Программа на получение СПК для менеджеров

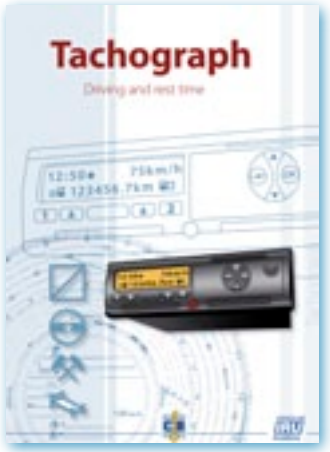
Программа для менеджеров, предусматривающая выдачу сертификатов профессиональной компетентности (СПК) Академии IRU, продолжает обеспечивать подготовку с соблюдением соответствующего комплекса международных учебных стандартов, которая удовлетворяет потребностям любого менеджера. Эта программа была переработана с целью принятия во внимание новые положения Правил1071/2009 ЕС, которые вступят в силу в конце 2011 года.

Программа на получение СПК для водителей

Академия IRU разработала программу на получение сертификата профессиональной компетентности (СПК) для водителей, которая охватывает весь круг вопросов, начиная с безопасной погрузки и надежного крепления грузов до экологического стиля вождения.

Программа по ДОПОГ

Программа Академии IRU была обновлена с целью принять во внимание новые положения, обусловленные пересмотром Соглашения ДОПОГ 2011 года.



Программа по тахографу

Программа Академии IRU по тахографу пользовалась большим спросом в связи с тем, что положения Соглашения ЕСТР должны были вступить в силу 16 июня 2010 года. Академия IRU провела работу по мобилизации ассоциаций-членов, партнеров и ресурсов IRU для проведения многочисленных региональных семинаров и брифингов для инструкторов в целях оказания специалистам в области автотранспорта и должностным лицам национальных органов помощи в реализации на практике концепции цифрового тахографа и введения в действие новых правил, регулирующих время управления и отдыха водителей в странах ЕСТР, которые не являются членами ЕС.

Профессиональная подготовка IRU – «Учиться, чтобы учить»

В 2010 году успешную аккредитацию по различным программам профессиональной подготовки Академии IRU прошли следующие АУЦ:

- Учебный центр ABADA, Кыргызстан – Программа по тахографу
- Учебный центр ABBAT, Таджикистан – Программа по тахографу
- Учебный центр AIA, Азербайджан – Программа по тахографу
- Учебный центр «AMERIT», Македония – Программа по тахографу

Учебный центр «Kazato», Казахстан

Учебный центр AMSM, Македония

- Учебный центр AMSM, Македония – Программы по ДОПОГ и тахографу
- Учебный центр BAMAP-VEDY, Беларусь – Программа по тахографу
- Учебный центр «Bilimitrans», Узбекистан – Программа по тахографу
- Учебный центр «SIROKI BRIEG», Босния и Герцеговина – Программа на получение СПК для менеджеров, по ДОПОГ и по тахографу
- Учебный центр CIPTI, Молдова – Программа по тахографу
- Учебный центр «Fundacja Akademia Transportu», Польша – Программа на получение СПК для менеджеров
- Учебный центр «Kazato», Казахстан – Программы по ДОПОГ и тахографу
- Учебный центр LATVIJAS, Латвия – Программа по тахографу
- Учебный центр «POU Nova Gradiska», Хорватия – Программа по тахографу
- Учебный центр RACJ, Иордания – Программа на получение СПК для менеджеров
- Учебный центр SCC-ATT, Сербия – Программа по тахографу
- Учебный центр TCC AIRCU, Украина – Программы по ДОПОГ и тахографу
- Учебный центр Турции – Профессиональное училище по логистике «Бейкоз», Турция – Программа на получение СПК для менеджеров
- Учебный центр «TRANSMANAGER», Грузия – Программа по тахографу

Профессиональная подготовка IRU – «Учиться, чтобы учить»

Безопасная погрузка и надежное крепление груза

В соответствии с целью IRU, каковой является повышение безопасности дорожного движения, и в порядке удовлетворения запросов со стороны ряда АУЦ Академия IRU разработала интерактивную учебную программу на разных языках по безопасной погрузке и надежному креплению груза. Основные компоненты этого учебного модуля будут доступны для АУЦ по линии учебных программ на получение СПК для водителей и СПК для менеджеров или же в качестве самостоятельного периодического учебного модуля.

Подборка материалов «Путь к переменам» по ВИЧ/СПИДу

Подборка мультимедийных материалов Академии IRU по ВИЧ/СПИДу «Путь к переменам», разработанная в партнерстве с Международной организацией труда (МОТ) и Международной федерацией работников транспорта (МФРТ), имеет целью повысить осведомленность о проблеме ВИЧ/СПИДа и обеспечить целевую подготовку по этой тематике соответствующих групп пользователей. Она имеется во всех аккредитованных учебных центрах (АУЦ) Академии IRU, ассоциациях-членах IRU и у заинтересованных партнеров на английском и русском, а сейчас и на французском языках.

Новый контрольный список вопросов по безопасности

Академия IRU разработала, в партнерстве с Международным союзом водителей дорожных транспортных средств (МСВД), контрольный список вопросов по безопасности для водителей, подлежащий использованию в случае дорожно-транспортных инцидентов или происшествий. Этот контрольный список в настоящее время включен в справочные материалы для программы на получение СПК для водителей и менеджеров.

Интернет-платформа Академии IRU по управлению программными ресурсами

Академия IRU продолжает предлагать методические семинары для инструкторов в целях совершенствования навыков, необходимых для обеспечения эффективности учебного процесса и соблюдения высоких согласованных на международном уровне стандартов качества Академии IRU. В этой связи был успешно проведен целый ряд таких семинаров с акцентом на развитие технических, педагогических и методологических навыков инструкторов. Система этих семинаров для инструкторов будет распространена в 2011 году на программы на получение СПК для водителей и менеджеров.

www.iru.org/academy

Профессиональная подготовка IRU – «Учиться, чтобы учить»

Методические семинары для инструкторов

Академия IRU продолжает предлагать методические семинары для инструкторов в целях совершенствования навыков, необходимых для обеспечения эффективности учебного процесса и соблюдения высоких согласованных на международном уровне стандартов качества Академии IRU. В этой связи был успешно проведен целый ряд таких семинаров с акцентом на развитие технических, педагогических и методологических навыков инструкторов. Система этих семинаров для инструкторов будет распространена в 2011 году на программы на получение СПК для водителей и менеджеров.

Семинар по вопросам компетенции водителей

Семинар Академии IRU по вопросам компетенции водителей, организованный в партнерстве с Международной комиссией по проверке компетенции водителей (СИЕКА), привлек большое число специалистов в области профессиональной подготовки и большую группу международных экспертов. Этот семинар отразил не только прогресс, достигнутый в деле проверки квалификации водителей, но и отсутствие гармонизации требований к подготовке и проверке, что влечет за собой неадекватное выполнение директивы 59/2003 ЕС по первоначальной подготовке и переподготовке водителей. Это указывает на уникальное положение и конструктивную роль Академии IRU в мониторинге и руководстве работой по согласованию стандартов, регламентирующих квалификацию работников автомобильного транспорта.

Интерактивные учебные модули по тематике МДП

Учебный модуль по тематике МДП, разработанный на совместной основе IRU и Всемирной таможенной организацией (ВТамО), сейчас доступен на арабском языке. IRU также продолжил наращивать свой потенциал в области профессиональной подготовки, адаптированный с учетом специфических потребностей ассоциаций МДП.

Для облегчения использования системы предварительного электронного декларирования в режиме онлайн (IRU МДП-ПЭД) IRU также разработал новый набор всеобъемлющих модулей для дистанционного обучения, уточняющих роль каждого участника, занятого в процессе предварительного декларирования МДП. Эти модули сейчас размещены на интерактивной учебной платформе IRU и доступны на английском, русском, турецком и французском языка.

Подгорица - Академия IRU проводит региональные брифинги для инструкторов по ДОПОГ и тахографу для Юго-Восточной Европы.

Брюссель - Семинар Академии IRU - СИЕКА по вопросам компетенции водителей.

Обеспечение устойчивой мобильности посредством увеличения...

Сегодня в условиях глобализации и весьма конкурентоспособной экономики новые аспекты мобильности в сочетании с обострением экономических проблем, а также проблем в области развития, социального равенства и охраны окружающей среды на глобальном уровне высветили срочную необходимость в переосмыслении концепции наших транспортных систем и изменения стиля поведения людей в плане передвижения.

Для того чтобы гарантировать устойчивую мобильность каждого человека в любом уголке нашего мира, транспортная политика должна быть направлена на более широкое использование безопасных, экологически чистых, экономичных, гибких и в то же время доступных транспортных услуг, например, таких, которые обеспечиваются автобусами.

Поскольку коллективные перевозки городскими и междугородными автобусами обладают всеми этими качествами и обеспечивают оптимальное решение целого ряда нынешних и будущих проблем, связанных с мобильностью, – таких как социальная причастность, связь с другими видами транспорта, выбросы CO_2 и заторы в движении – отрасль перевозок городскими и междугородными автобусами выступила с инициативой «Разумный ход» – долговременной массово-разъяснительной и пропагандистской кампанией, имеющей целью отвести автобусам центральное место в полемике политических кругов вокруг транспорта с целью удвоить масштабы их использования и обеспечить с их помощью мобильность для всех.

В течение уже более года кампания «Разумный ход» позволяет доводить до сведения лиц, разрабатывающих политику и формирующих мнения, точные и надежные факты и цифры в целях информационного обеспечения процесса разработки законодательства и концептуального оформления стратегий, которые бы поддерживали, продвигали и стимулировали более широкое использование гражданами – во всех случаях, когда это возможно, – системы перевозок городскими и междугородными автобусами на местном, национальном, региональном и глобальном уровнях.

Инициатива «Разумный ход» на Копенгагенском саммите Организации Объединенных Наций (КС 15)

Инициатива «Разумный ход», в партнерстве с компанией «Евролайнз» и ее датской ассоциацией-членом «Данске Бусвогнмаенд», организовала в Копенгагене соответствующее мероприятие в рамках Конференции ООН по изменению климата (КС 15) с целью показать, почему перевозки городскими и междугородными автобусами являются самым легким способом для отдельных граждан сократить выбросы в атмосферу. Фактически, один городской или междугородный автобус, являясь самым экологически чистым из всех видов транспорта с точки зрения потребления топлива в расчете на пассажиро-километр, может заменить на дорогах до 30 легковых автомобилей, снижая тем самым потребление топлива и выбросы CO_2 и поддерживая высокий уровень гибкости и доступности.

Первый евро-азиатский форум по перевозкам городскими и междугородными автобусами выступает с инициативой «Разумный ход» на Ближнем Востоке

Первый евро-азиатский форум по перевозкам городскими и междугородными автобусами, организованный IRU в Стамбуле под покровительством министра транспорта Турции Бинали Йылдырыма и в партнерстве с Объединенной федерацией ассоциаций турагентств (УФТАА), Арабским союзом наземного транспорта (АУЛТ) и Союзом палат и товарных бирж Турции (ТОВВ), явился тем местом, где было положено официальное начало кампании «Разумный ход» в Турции и в регионе Ближнего Востока.

Увеличение использования городских и междугородных автобусов в два раза в

... объема перевозок городскими и междугородными автобусами в два раза!

России и СНГ, Азии и регионе Тихого океана

В России и СНГ кампания «Разумный ход» получила путевку в жизнь в присутствии около 400 ведущих представителей политических и коммерческих кругов, включая губернатора Нижегородской области Валерия Шанцева.

Начало кампании «Разумный ход» в Азии и регионе Тихого океана было положено в рамках Всемирной выставки в Шанхае, проходившей под лозунгом «Лучший транспорт, лучший город, лучшая жизнь». По этому случаю к кампании присоединились новые партнеры из Китая, Японии и Австралии, тем самым существенно расширив ее географический охват в деле продвижения безопасных, экологических, удобных в пользовании и доступных транспортных услуг городских и междугородных автобусов.

Вице-президент Европейской комиссии и комиссар по транспорту Сиим Каллас (слева) встречается с вице-президентом IRU Грэмом Смитом.

Вице-президент ЕК и комиссар по транспорту ЕС Сиим Каллас встречается с представителями инициативы «Разумный ход»

Программные и коммерческие цели инициативы «Разумный ход» были также изложены вице-президенту Европейской комиссии и комиссару по транспорту ЕС Сииму Калласу.

Европейский парламент одобряет цели кампании «Разумный ход» – увеличить масштабы использования автобусов в два раза

Европейский парламент включил цели кампании «Разумный ход» – увеличить масштабы использования автобусов в два раза – в свой доклад, посвященный устойчивому будущему транспорта в Европейском союзе, который будет положен в основу разработки стратегического доклада («белой книги») ЕС по транспортной политике ЕС на период 2010-2020 годов.

Кампания «Разумный ход» набирает темпы

Сейчас кампания «Разумный ход» набирает темпы на глобальном уровне, насчитывая в своих рядах 82 преданных своему делу партнеров в разных уголках мира, включая ведущие промышленные организации, автомобилестроительные заводы и средства массовой информации, а также тысячи операторов городских/междугородных автобусов и отдельных сторонников, разделяющих идеи и отстаивающие цели кампании «Разумный ход».

С помощью своего вебсайта на восьми языках, информационного бюллетеня, информационных листков, положительно зарекомендовавших себя практических решений, наилучших видов отраслевой практики, дочерних кампаний на национальном уровне и поддержки со стороны общественности, инициатива «Разумный ход» будет предоставлять отрасли, гражданам, партнерам, специалистам по разработке политики и средствам массовой информации факты, цифры и наилучшие виды практики в этой области.

следуйте за нами ...

http://twitter.com/Smart_move

http://www.facebook.com/SmartMoveCampaign

http://www.youtube.com/user/Smartmovecampaign

Упрощение автомобильных перевозок

Упрощение автомобильных перевозок

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

Если отрасль автомобильного транспорта преследует цель обеспечения более качественных перевозок без увеличения количества транспортных средств, то в интересах общества в целом исключительно важно сделать так, чтобы этот вид наземного транспорта, который является основной движущей силой экономического процветания и социального развития во всем мире, не подвергался никаким санкциям.

Упрощение автомобильных перевозок направлено, по мере возможности, на гармонизацию всего действующего законодательства, регламентирующего автомобильный транспорт, с тем чтобы обеспечить его эксплуатационную совместимость, избежать дублирования и накладок в работе или ненужной путаницы, которая приводит лишь к дорогостоящим задержкам, нарушению законодательства и наложению штрафов.

Ограничения и запреты на беспрепятственное движение грузовых автомобилей и автобусов также должны быть унифицированы, ослаблены и, при возможности, отменены. Кроме того, прежде чем вводить в действие новое законодательство, необходимо обеспечить надлежащее применение того, которое уже существует.

Упрощение автомобильных перевозок также направлено на развитие торговли и туризма на национальном и международном уровнях посредством устранения административных, налоговых и физических барьеров на пути автомобильного транспорта и, как следствие, на пути экономического развития в целом.

В этой связи упрощение предполагает необходимость сбалансированности между обеспечением фактической надежности перевозок, предотвращением мошенничества и безопасностью дорожного движения, с одной стороны, и рационализацией законодательства и административных формальностей, с другой, в том числе на пограничных переходах.

Международные процедуры, в особенности на границах, представляют собой серьезнейшие препятствия на пути торговли и туризма и предполагают необходимость адресных мер в целях максимального использования имеющихся скудных ресурсов на политическом, финансовом и административном уровнях.

Длительное время ожидания на пограничных переходах является одной из причин серьезнейшего нарушения работы логистических систем и мобильности и обходится для экономики ежегодными убытками, исчисляемыми многими миллиардами долларов, не говоря уже о социальных и медико-санитарных последствиях бесконечных очередей на границах.

Если время на пограничных переходах теряют автотранспортные средства и работники автотранспорта, то издержки, связанные с такими барьерами, которые снижают эффективность глобальной экономики и сдерживают столь необходимое экономическое развитие в тех регионах мира, которые находятся в менее благоприятном положении, приходится, в конечном счете, нести потребителям и обществу в целом.

В этой связи общество должно быть заинтересовано в том, чтобы автомобильный транспорт не подвергался санкциям и чтобы жизненно важная роль, которую он играет в качестве двигателя социального и экономического развития, доводилась до сведения всех национальных и международных политических органов и пользовалась их поддержкой.

Таким образом, все субъекты деятельности, органы власти и деловые круги одинаково заинтересованы в том, чтобы продвигать и далее упрощать автомобильные перевозки в рамках государственно-частного партнерства.

Соглашение ЕЭК ООН «ОмниБУС» может быть заключено в начале 2011 года

IRU высоко оценил быстрый прогресс, достигнутый Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) в деле заключения соглашения «ОмниБУС» – глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров городскими и междугородными автобусами, что создает условия для завершения работы уже в 2011 году.

После его ратификации соглашение «ОмниБУС» должно, как ожидается, существенно облегчить перевозки городскими и междугородными автобусами посредством согласования различных видов требуемых разрешений; гармонизации проверок и сроков действия двусторонних и транзитных разрешений; улучшения обслуживания клиентуры на терминалах; и предоставления приоритетного режима международным автобусам, осуществляющим регулярное сообщение, и их пассажирам на границах.

Прогресс, достигнутый по соглашению «ОмниБУС», является конкретным шагом вперед на пути к достижению цели глобальной инициативы «Разумный ход», каковой является увеличение масштабов перевозок городскими и междугородными автобусами в два раза и обеспечение устойчивой мобильности для всех.

Перевозки городскими и междугородными автобусами в городах и на туристических направлениях необходимо упростить, а зоны с низким уровнем выбросов – согласовать в пределах всей Европы

Более 160 городов в 11 европейских странах создали зоны с низким уровнем выбросов (ЗНВ). В ряде случаев они ввели ограничения на движение и коллективные пассажирские перевозки городскими и междугородными автобусами, в том числе транспортными средствами, оснащенными двигателями «ЕВРО-3», которые были самыми эффективными всего лишь пять лет назад.

Несмотря на бурное развитие в последние годы системы таких зон, особенно в Европе, всесторонний анализ затрат и выгод реального воздействия ЗНВ пока еще не проведен. Кроме того, нет и согласованной системы поддержки, предназначенной для введения таких зон. Как следствие, единый европейский рынок и единая пассажирская зона подвергаются все большей фрагментации, что ведет к снижению эффективности и повышению расходов автобусных компаний и туроператоров и в то же время к негативному воздействию на мобильность на местном уровне и на работу всей системы туризма в целом.

Это тем более достойно сожаления, поскольку из всех видов транспорта городские и междугородные автобусы оказывают самое слабое воздействие на окружающую среду, в том числе в части выбросов CO2 в расчете на перевезенного пассажира.

Эти проблемы носят особенно острый и неотложный характер применительно к городским и междугородным автобусам типа «ЕВРО-3», поскольку в большинстве европейских стран на них приходится 30-35% всего автобусного парка. В этой связи IRU будет принимать меры для того, чтобы добиться исключений или переноса даты вступления в силу ограничений на движение городских и междугородных автобусов типа «ЕВРО-3» до 2015 года.

В 2011 году IRU будет продолжать работу, вместе со своими национальными ассоциациями-членами, по созданию на уровне ЕС согласованной системы ЗНВ или иных аналогичных ограничений и процедур.

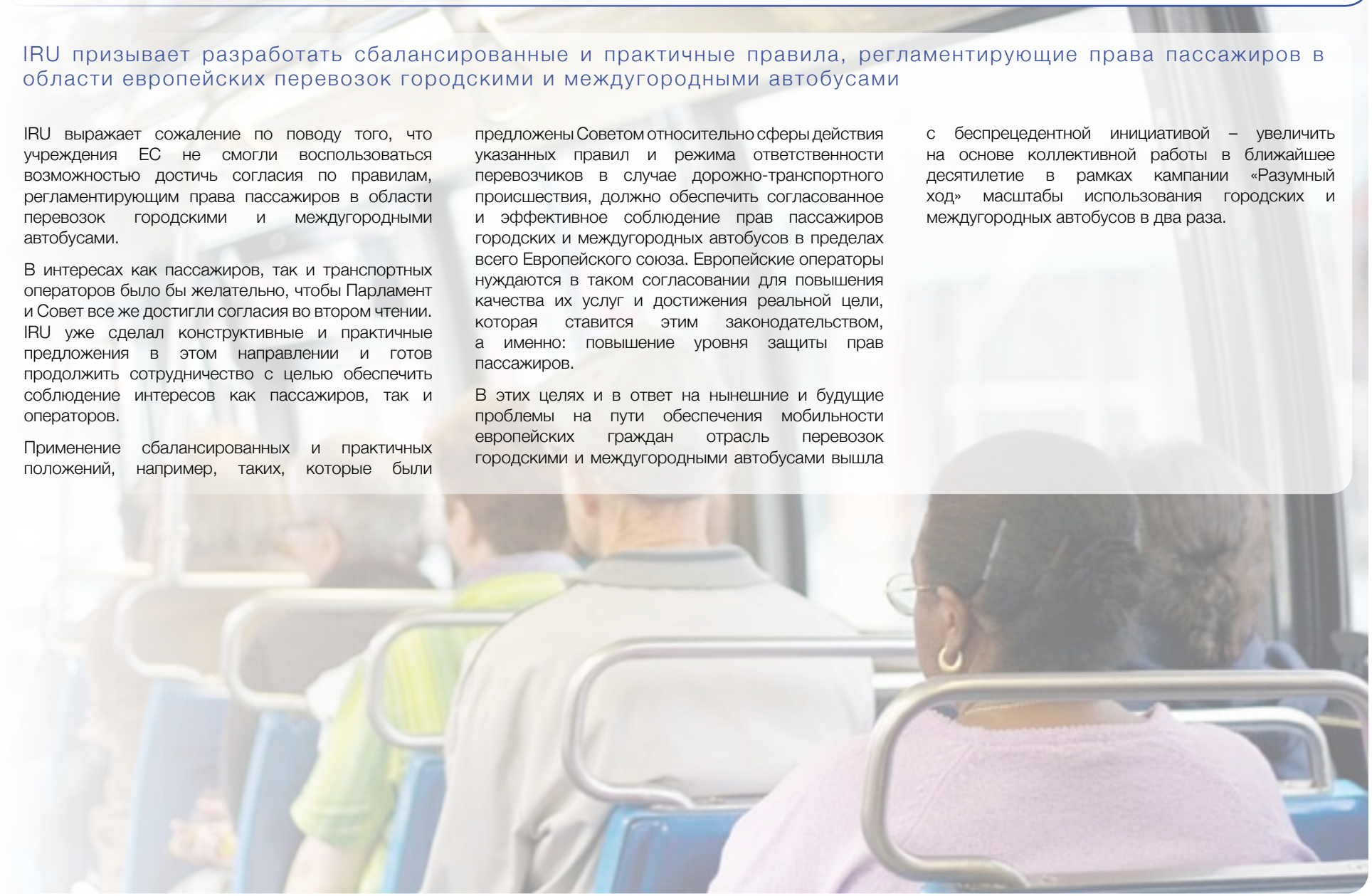
IRU призывает разработать сбалансированные и практичные правила, регламентирующие права пассажиров в области европейских перевозок городскими и междугородными автобусами

IRU выражает сожаление по поводу того, что учреждения ЕС не смогли воспользоваться возможностью достичь согласия по правилам, регламентирующим права пассажиров в области перевозок городскими и междугородными автобусами.

В интересах как пассажиров, так и транспортных операторов было бы желательно, чтобы Парламент и Совет все же достигли согласия во втором чтении. IRU уже сделал конструктивные и практичные предложения в этом направлении и готов продолжить сотрудничество с целью обеспечить соблюдение интересов как пассажиров, так и операторов.

Применение сбалансированных и практичных положений, например, таких, которые были предложены Советом относительно сферы действия указанных правил и режима ответственности перевозчиков в случае дорожно-транспортного происшествия, должно обеспечить согласованное и эффективное соблюдение прав пассажиров городских и междугородных автобусов в пределах всего Европейского союза. Европейские операторы нуждаются в таком согласовании для повышения качества их услуг и достижения реальной цели, которая ставится этим законодательством, а именно: повышение уровня защиты прав пассажиров.

В этих целях и в ответ на нынешние и будущие проблемы на пути обеспечения мобильности европейских граждан отрасль перевозок городскими и междугородными автобусами вышла с беспрецедентной инициативой – увеличить на основе коллективной работы в ближайшее десятилетие в рамках кампании «Разумный ход» масштабы использования городских и междугородных автобусов в два раза.



Евро-азиатские автотранспортные связи

Автомобильный транспорт открывает доступ каждому предприятию к любому крупному мировому рынку вдоль древнего Шелкового пути

В результате глобализации и возникновения системы контейнеризации 80% объема мировой торговли осуществляется через приблизительно 30 все более и более перегруженных портов, что приводит к созданию узких мест, задержкам и, в конечном итоге, к повышению расходов вдоль всей производственно-сбытовой цепочки вплоть до конечного потребителя. Эта динамика привела к «вымыванию» торговли не только из внутренних портов, но и из всех стран, не имеющих выхода к морю, что препятствует их экономическому развитию, создавая тем самым зачастую политическую и социальную напряженность.

Вместе с тем, стран, которые были бы недоступны для автомобильного транспорта, просто не существует. В Азии проживает две трети мирового населения. Эти люди работают, производят товары и торгуют с остальными миром – главным образом с помощью морского транспорта. Однако только автомобильный транспорт в силу высокого качества его уникальных и гибких услуг «от двери до двери» способен связать все предприятия, расположенные на Евразийском континенте, с основными мировыми рынками.

По этой причине возрождение древнего Шелкового пути для торговли с использованием автомобильного транспорта не только открывает возможность перевозки грузов из Азии в Европу и обратно, но, и прежде всего, стимулирует экономическое и социальное развитие, политическую стабильность и – в конечном итоге – прогресс, процветание и мир во всех странах, расположенных вдоль различных маршрутов Шелкового пути протяженностью 12 000-50 000 километров.

В соответствии с целями в области развития, сформулированными в Декларации тысячелетия ООН, а также в Алматинской программе действий, и верный своему обязательству по достижению устойчивого развития, IRU концентрирует свои усилия и ресурсы на возрождении Шелкового пути в целях оказания помощи всем предприятиям, расположенным вдоль этих дорог, в производстве товаров и торговле друг с другом и с остальным миром, создавая тем самым рабочие места, ускоряя рост ВВП и повышая благосостояние людей.

Возрождение Шелкового пути не означает перевозки одним грузовиком на расстояние 15 000 км. Цель заключается, прежде всего, в соединении всех предприятий, задействованных в производственной цепочке, с помощью системы автомобильных перевозок «от двери до двери» на короткие - средние расстояния.

Однако для того чтобы можно было развивать торговлю и связать все предприятия, которые входят в эту производственную цепочку, необходимо иметь возможность осуществлять рейсы между конечными точками, подобно электрическому току в проводнике. Хотя эти общие цели могут быть достигнуты, все же сделать это можно лишь в том случае, если устранению многочисленных барьеров на пути автомобильного транспорта будет отдан политический приоритет.

Исследование «Варианты перевозок наземными видами транспорта», опубликованное Торговой палатой США, подкрепленное результатами Новой Евро-азиатской автотранспортной инициативы (НЕЛТИ), полученными в 2006 году, подтвердило практическую осуществимость таких транспортных операций и показало, что такие новые виды автотранспортной работы можно кардинальным образом улучшить, если мы сумеем устранить «невидимые барьеры» вдоль Шелкового пути, которые обусловлены главным образом не нехваткой инфраструктуры, как это принято считать, а скорее практикой применения процедур пересечения границ, которые не соответствуют современным требованиям.

Проблемы в этом плане многочисленны, однако столь же многочисленны и новые возможности, открывшиеся в результате упрощения отношений между торговыми партнерами и интеграции экономики различных стран в экономику стран из других регионов. В этой связи за последние 10 лет IRU осуществил несколько проектов и организовал в экспериментальном порядке автопробеги грузовых автомобилей в целях мониторинга, сбора и анализа данных, касающихся остальных препятствий и нефизических барьеров на пути автомобильного транспорта на Евразийском континенте в целях разработки точных рекомендаций в адрес всех заинтересованных сторон в регионе, решения и деятельность которых могут оказать положительное воздействие на фактическое открытие Шелкового пути для торговли с помощью автомобильного транспорта.

Такие проекты включают автопробег по маршруту Пекин-Берлин-Брюссель в 2004 году, автопробег вокруг Черного моря в 2007 году, продолжение

реализации Новой Евро-азиатской автотранспортной инициативы» (НЕЛТИ), а также автопробег грузовых автомобилей по Шелковому пути ОЭС-IRU в 2010 году, которые во всех случаях внесли существенный вклад в повышение осведомленности государственных органов о необходимости дальнейшего расширения и упрощения автомобильного транспорта в качестве одного из ключевых элементов активизации экономического и социального развития стран в этом регионе.

Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива IRU: 2-й этап мониторинга

Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива (НЕЛТИ) была названа международным деловым журналом «Jura Mope Sea» «Лучшим логистическим проектом в области грузовых перевозок «Восток-Запад» по случаю Евразийской конференции по логистике, организованной министрами иностранных дел и транспорта Казахстана и Литвы, которые подчеркнули тот факт, что новые логистические решения, такие как инициатива IRU НЕЛТИ, могут служить катализатором крупных изменений в торговых потоках и государственной политике в области транспорта.

Инициатива IRU НЕЛТИ, начало которой было положено в 2008 году, перешла на 2-й этап реализации и сейчас сконцентрирована на осуществлении «дорожной карты», которой предусмотрены вопросы, требующие решения, и меры, необходимые для сокращения времени и расходов, связанных с грузовыми перевозками между Китаем и Европой.

Собранные данные свидетельствуют о том, что интенсивность грузовых операций по Северному, Центральному и Южному маршрутам неодинакова: наиболее интенсивно используется Северный маршрут.

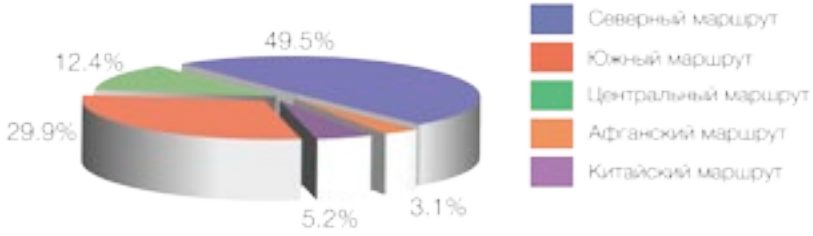


Рис. 1. Распределение общего числа рейсов в оба конца по основным маршрутам НЕЛТИ в период с 16.09.2008 года по 30.06.2010 года.

Маршруты НЕЛТИ

- Общее расстояние, пройденное перевозчиками, составило 2,5 млн. км.
- Общий объем перевезенных грузов превысил 8120 тонн.
- Типы грузов, перевезенных в рамках проекта, были самыми разнообразными и варьировались от пищевых продуктов (кондитерские изделия, овощи, фрукты, сушеные фрукты и т.п.) и полуфабрикатов (шерсть, пряжа, каучук, запасные части и т.п.) до лекарственных средств, оборудования и т.п.
- Средняя нагрузка в расчете на транспортное средство в ходе 2-го этапа проекта IRU НЕЛТИ варьировалась в зависимости от маршрута: 16,8 т по Северному маршруту, 18,1 т по Центральному маршруту и 25,8 т по Южному маршруту.
- Средняя скорость перевозки груза по маршрутам НЕЛТИ составила 18,4 км/ч, что обусловлено главным образом совокупной потерей времени на границах, составившей 40%.

Обеспечение поставок грузов автомобильным транспортом для сил по поддержанию мира и восстановления разрушенного войной Афганистана

В рамках проекта НЕЛТИ IRU прилагал много усилий в целях расширения и дальнейшего упрощения транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом в Центральную Азию в порядке обеспечения устойчивых поставок грузов автотранспортом из Европы и Китая в Афганистан для удовлетворения потребностей сил ООН по поддержанию мира.

В этом контексте IRU организовал в Баку (Азербайджан) 2-е совещание рабочей группы по афганскому транзиту, посвященное рассмотрению условий доставки грузов в Афганистан и разработки рекомендаций по облегчению автомобильных перевозок.

Участники, в состав которых входили должностные лица из правительств транзитных государств, а также представители ЕЭК ООН, ОБСЕ, АБР, ТРАСЕКА, посольства США в Азербайджане и федеральных учреждений США, включая министерство обороны, обсудили и одобрили разработанные IRU рекомендации с учетом специфики этой страны. Все стороны признали исключительную важность проекта транзита грузов на афганскую территорию в целях ускорения восстановления этой страны посредством расширения региональной торговли, как это делалось в Европе в послевоенный период.

По этому случаю IRU и правительство Азербайджана подписали меморандум о взаимопонимании (МоВ) по наращиванию транзитного потенциала Азербайджана в качестве стратегического перекрестка дорог в целях активизации евразийских транспортных связей, в том числе транзита грузов на территорию Афганистана.

Мазар-э-Шариф, Афганистан

Министр транспорта Азербайджана Зия Мамедов (слева) и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми подписывают МоВ

Межправительственная комиссия ТРАСЕКА

Жанторо Сатыбалдиев, Генеральный секретарь

«Инициатива IRU «Модельное шоссе», поддержанная странами ТРАСЕКА, может стать одним из экспериментальных проектов в регионе, и наше сотрудничество может оказаться жизненно необходимым для достижения этой цели».

Инициатива IRU «Модельное шоссе»

Инициатива IRU «Модельное шоссе» (ИМШ) имеет целью создать образцовый участок дороги, спроектированный и построенный в рамках истинного государственно-частного партнерства с участием национальных правительств, международных финансовых учреждений, международных организаций и деловых кругов, для демонстрации экономического потенциала и привлекательности возрожденного Шелкового пути и содействия дальнейшему развитию транспортных операций по Евразийскому континенту.

Инициатива IRU ИМШ уже пользуется поддержкой крупнейших международных финансовых учреждений, таких как Всемирный банк, Азиатский банк развития (АБР) и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), а также Всемирной таможенной организации (ВТамО). Эта инициатива также поддерживается Министерством регионального развития и инфраструктуры Грузии, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан и Министерством транспорта и коммуникаций Украины.

Инициатива IRU ИМШ имеет целью согласовать таможенные процедуры в соответствии с международными конвенциями и наиболее эффективными видами практики, а также создать пограничные переходы для автомобильного транспорта, которые отвечали бы самым современным требованиям с точки зрения процедур, инфраструктуры и технических параметров. Инициатива IRU ИМШ будет включать компонент международных инвестиций во вспомогательные объекты дорожной инфраструктуры, такие как складские и логистические объекты, расположенные в местах, стратегических с экономической точки зрения; расширение сети заправочных станций; развитие сети безопасных мест стоянки с мастерскими по техническому обслуживанию и ремонту и продажи запасных частей и товаров повседневного пользования, а также строительство гостиниц для водителей.

Реализация Инициативы IRU ИМШ должна привести к созданию десятков тысяч новых рабочих мест в пределах всего Евразийского континента; развитию экономики стран, расположенных вдоль «Модельного шоссе», ограничению коррупции, особенно на границах и в ходе проверок на дорогах; и к ускорению и, как следствие, удешевлению поставок грузов на маршрутах между Азией и Европой.

В этой связи IRU представил Инициативу «Модельное шоссе» ведущим международным финансовым учреждениям, включая Всемирный банк, Международную финансовую корпорацию, Азиатский банк развития и Черноморский банк торговли и развития, в ходе 43-го ежегодного собрания Азиатского банка развития в Ташкенте. По этому случаю IRU обратился к членам Рабочей группы по рамочным соглашениям в области торговли и инвестиций (ТИФА) с призывом укреплять региональное торгово-экономическое сотрудничество посредством реализации ИМШ, подчеркнув необходимость согласованных действий со стороны международных организаций, финансовых учреждений и правительств транзитных стран в целях развития и дальнейшего облегчения автомобильных перевозок в странах Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, что позволит увеличить потоки торговых грузов и туристов и, как следствие, стимулировать экономическое развитие в этом регионе.

Всемирный банк

Филипп Ле Уэру, вице-президент по региону Европы и Центральной Азии

«Мне доставляет большое удовлетворение тот факт, что IRU взял на себя твердое обязательство работать в тесном сотрудничестве с Всемирным банком в целях ускорения устойчивого развития наземного транспорта, связывающего Европу с Азией через страны Центральной Азии... Опыт IRU и других международных организаций приобретает в этой связи особую важность... Позвольте мне выразить нашу искреннюю заинтересованность в будущем сотрудничестве с IRU... по этому очень важному вопросу».

Всемирная таможенная организация (*ВТамО*)

Кунио Микурия, Генеральный секретарь

«ВТамО может оказать поддержку в создании таможенной инфраструктуры, предусмотренной ИМШ, по линии программы «Колумбус» членам этого субрегиона, поскольку таможенные аспекты этой Инициативы полностью соответствуют ключевым принципам стратегии ВТамО по созданию потенциала».

Европейский банк реконструкции и развития (*ЕБРР*)

Томас Майер, управляющий директор, вопросы инфраструктуры

«ЕБРР... охотно рассмотрит практически осуществимые инвестиционные предложения, включая оснащение пограничных переходов и развитие сети заправочных станций и других придорожных объектов инфраструктуры, при условии, что любые контракты будут выставлены на тендер на справедливой и прозрачной основе».

Автопробег грузовых автомобилей по Шелковому пути – 2010 под эгидой ОЭС-IRU: «Несем прогресс от Исламабада до Стамбула»

В качестве следующего логического шага в реализации стратегии IRU по обеспечению взаимосвязи между предприятиями в Азии и Европе по Евразийскому континенту, а также по повышению осведомленности деловых кругов об огромных возможностях, создаваемых этой наземной связкой, IRU организовал в рамках государственно-частного партнерства с Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) автопробег грузовых автомобилей по Шелковому пути – 2010 в составе восьми грузовых автомобилей, которые прошли 11 тыс. км по Азербайджану, Афганистану, Ирану, Пакистану, Таджикистану, Туркменистану и Турции.

В порядке дальнейшего развития торгово-экономического сотрудничества с регионом ОЭС и остальным миром с целью оказать странам, не имеющим выхода к морю, помощь в использовании всех преимуществ глобализации посредством создания для автомобильного транспорта надлежащих условий для продвижения прогресса и процветания были поставлены следующие задачи:

- содействовать упрощению автомобильных перевозок в пределах региона ОЭС,
- следить за осуществлением Рамочного соглашения о транзитных перевозках ОЭС;
- собирать данные по пути следования, такие как время ожидания на границах, таможенные процедуры и дорожные сборы, а также визовые требования в регионе ОЭС;
- обследовать объекты инфраструктуры вдоль дорожной сети ОЭС.

Генеральный секретарь ОЭС Мохаммад Яхия П. Маруфи

Предварительные результаты указывают на то, что автопробег выполнил поставленные перед ним задачи и что основные нефизические барьеры, главным образом на границах, обусловлены чаще всего неэффективным соблюдением основных многосторонних соглашений ООН в области упрощения торговли и транспорта.

Была также выявлена необходимость модернизации автодорожной инфраструктуры в некоторых районах. В этой связи сейчас необходимо провести такую модернизацию в соответствии с Инициативой IRU «Модельное шоссе».

www.silkroadcaravan.org

6-я Евроазиатская конференция IRU по автомобильному транспорту и совещание на уровне министров, Тбилиси (Грузия), 16-17 июня 2011 года

«Автомобильный транспорт: связывая каждое предприятие и каждый вид транспорта на маршрутах «Европа – Азия»: Кавказ в центре внимания»

Конференция IRU предусматривает проведение интерактивных пленарных сессий по следующим темам:

- Кавказ – кратчайший путь между Европой и Азией;
- Центральный маршрут НЕЛТИ через Черное и Каспийское моря в качестве эффективного варианта с точки зрения расходов и времени;
- безопасные, надежные, эффективные и рентабельные перевозки грузов автомобильным транспортом вдоль Шелкового пути;
- правовые, инфраструктурные и технические аспекты грузовых перевозок в автомобильном сообщении и мультимодальные операции вдоль Шелкового пути;
- «дорожная карта» двусторонних, региональных и многосторонних автотранспортных коридоров между Европой и Азией (НЕЛТИ: 2-й этап);
- упрощение торговли и автомобильных перевозок через внутренние моря Евразии.

Присоединяйтесь к лидерам в области транспорта и торговли, работающих в сфере политики и бизнеса, с пяти континентов в целях ознакомления с практическими проблемами, надежными решениями и широкими возможностями для автомобильного транспорта, имеющимися вдоль центрального маршрута Новой Евро-азиатской автотранспортной инициативы IRU (НЕЛТИ)!

Совещание на уровне министров и специальное совещание с участием глав международных организаций и финансовых учреждений, которые состоятся параллельно Конференции IRU, определят требуемые действия по содействию и дальнейшему упрощению автомобильного транспорта по евро-азиатским транспортным связкам.

Евро-азиатские автотранспортные связи

Укрепление регионального сотрудничества в Евразии

IRU подписал восемь меморандумов о взаимопонимании (МоВ) в качестве ключевых инструментов, которые позволят развивать, вместе со своими национальными ассоциациями-членами, сотрудничество с правительствами и региональными неправительственными организациями. Их цель состоит в идентификации ключевых направлений активизации взаимодействия и создании нормативно-правовой базы формирования эффективного рынка международных перевозок в автомобильном сообщении, интеграции национальных и региональных автотранспортных систем в глобальные нормативно-правовые режимы, а также создания истинных государственно-частных партнерств в целях стимулирования и упрощения автомобильных перевозок в Евразии.

IRU подписал МоВ с правительствами Азербайджана (a), Грузии (b), Казахстана (c), Кыргызстана (d), Молдовы (e), Таджикистана (f), Украины (g) и Узбекистана – странами, которые все как одна играют важнейшую роль в дальнейшем развитии евро-азиатских автотранспортных связей. Еще три МоВ могут быть подписаны в 2011 году с правительствами Армении, Республики Беларусь и Туркменистана.

Черноморский регион осуществляет постепенную либерализацию автомобильного транспорта

Семь государств-членов Организации «Черноморское экономическое сотрудничество» (ОЧЭС), а именно: Албания, Армения, Грузия, Молдова, Румыния, Сербия и Турция, создали многостороннюю систему «разрешений ОЧЭС», которые будут признаваться на взаимной основе их соответствующими национальными органами в связи с транзитными перевозками грузов. В 2011 году эта система разрешений ОЧЭС получит дальнейшее развитие, с тем чтобы дать грузовикам возможность транзита или перевозок грузов на двусторонней основе по территории всех государств-участников в регионе ОЧЭС с применением единого документа.

a

b

c

d

f

g

e

IRU подписывает МоВ с восемью правительствами Евразии

Система МДП: упрощение и обеспечение надежности международной торговли и транспорта

Ратифицированная 68 Договаривающимися сторонами и эффективно осуществляемая в 57 странах, Конвенция МДП позволяет 40 тысячам уполномоченных автотранспортных компаний и национальным ассоциациям-членам IRU осуществлять международные транспортные операции в упрощенном режиме благодаря применению согласованных и надежных процедур МДП.

В связи с публикацией в мае 2008 года исследования Торговой палаты США, в которой был сделан четкий вывод о том, что Конвенция МДП является наиболее эффективным средством осуществления Рамочных стандартов безопасности ВТамО, органы МДП ЕЭК ООН изучат в 2011 году последствия этих Рамочных стандартов ВТамО для МДП и Международной конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.

Генеральный секретарь IRU Мартин Марми (слева) подписывает МоВ с врио министра транспорта и гражданской авиации д-ром : Даудом Али Наджафи.

Пакистан подтверждает свою готовность присоединиться к Конвенции МДП, а Афганистан готовится возобновить действие системы МДП к 2011 году

Первое рабочее совещание ОЭС по МДП, организованное министерством транспорта и гражданской авиации Афганистана при поддержке Организации экономического сотрудничества (ОЭС), собрало вместе представителей министерств транспорта, финансов, торговли и иностранных дел Афганистана, а также таможенной администрации и торгово-промышленной палаты Афганистана (ТППА), Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) и IRU.

Выступая на рабочем совещании, заместитель Генерального секретаря ОЭС Его Превосходительство Алтаф Асгар обратился к IRU с призывом подготовить, в координации с основными заинтересованными сторонами, план действий по введению системы МДП в Афганистане к 2011 году. Заместитель министра транспорта и гражданской авиации Афганистана Его Превосходительство Гулам Али Разек подтвердил, что его министерство поддерживает как можно скорейшее применение системы МДП в Афганистане в сотрудничестве с таможенной администрацией, ОЭС и IRU.

По случаю национального дня транзита и транспорта в Афганистане – 18 октября 2010 года – IRU подписал в Кабуле с правительством Афганистана Меморандум о взаимопонимании по вопросу о развитии евро-азиатских перевозок автомобильным транспортом и восстановлении системы МДП в Афганистане в первой половине 2011 года.

IRU укрепляет сотрудничество с Китаем и оказывает помощь ее таможенной администрации в присоединении к Конвенции МДП

Представитель IRU провел встречу с недавно назначенным Постоянным представителем Китайской Народной Республики при Отделении ООН в Женеве чрезвычайным и полномочным послом Хэ Яфэй. В ходе встречи был обсужден вопрос воздействия глобализации и контейнеризации на международную торговлю, а также имеющиеся варианты дальнейшего упрощения автомобильных перевозок в Китае и сопредельных государствах в целях расширения торговли в регионе и вдоль восстановленного Шелкового пути.

Г-н Хэ Яфэй выразил готовность работать сообща с IRU в целях укрепления сотрудничества в областях, представляющих взаимный интерес, и дальнейшего упрощения международной торговли и автомобильных перевозок

Его Превосходительство г-н Хэ Яфэй, Постоянный представитель Китайской Народной Республики при ООН (справа), и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми

IRU принимал у себя в течение трех месяцев директора Департамента таможенного контроля и инспекции Китая Хонбо Лю, который должен был оценить, по поручению его национальной таможенной администрации, преимущества системы МДП, а также изучить условия ее осуществления с целью подготовиться к процессу присоединения Китая к Конвенции МДП.

IRU и ЮНКТАД подписывают МоВ, создающий условия для более широкого сотрудничества в реализации таможенных систем и наиболее эффективных видов практики

В этом МоВ внимание акцентируется на интеграции новых электронных компонентов системы МДП, а именно: системы предварительного электронного декларирования МДП (МДП-ПЭД) и системы «SafeTIR в режиме реального времени» (РТС) в программу ЮНКТАД АСОТД.

Эти новые направления взаимодействия между IRU, программой ЮНКТАД АСОТД и электронными функциями МДП помогут оптимизировать таможенные процедуры и стандарты в странах-бенефициарах и способствовать расширению географического охвата системы МДП в новых странах и регионах, которые охвачены программой АСОТД, но пока еще не являются Договаривающимися сторонами Конвенции МДП.

Становление Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России

На основе Меморандума о взаимопонимании, подписанном с ЕврАзЭс, IRU наладил активное сотрудничество с Комиссией Таможенного союза между Беларусью, Казахстаном и Россией с целью обеспечить, чтобы Таможенный кодекс Союза содействовал торговле на недавно созданной Единой таможенной территории.

Таможенный союз полностью вступил в силу в июле 2010 года. Он будет в значительной мере способствовать устранению целого ряда проблем, с которыми сталкиваются международные операторы автомобильного транспорта, действующие в этих странах.

В 2011 году IRU продолжит работу с Комиссией Таможенного союза, в частности, в целях применения на уровне Таможенного союза программ управления рисками МДП, таких как система предварительного электронного декларирования IRU МДП и система «SafeTIR в режиме реального времени» в целях дальнейшего повышения безопасности и упрощения всех транспортных операций в режиме МДП.

Система МДП укрепляет свои позиции в регионе ОЭС

После подписания МоВ с Организацией экономического сотрудничества (ОЭС) IRU и его ассоциации-члены в регионе ОЭС проводят успешную работу по применению процедур МДП в ходе перевозок между государствами-членами ОЭС, а также с соседними странами, например с Пакистаном.

Таможенная администрация Исламской Республики Иран (ИРИКА) и IRU также решили укрепить сотрудничество в целях дальнейшего упрощения торговли и автомобильных перевозок в Иране и в окружающем его регионе и расширения системы профессиональной подготовки по линии Академии IRU.

Применение Конвенции МДП в регионах Ближнего Востока и Северной Африки

IRU укрепил свое сотрудничество с Лигой арабских государств (ЛАГ) в целях дальнейшего упрощения торговли и автомобильных перевозок в 22 арабских государствах. После успешно проведенного в 2009 году семинара, организованного на совместной основе IRU, ЛАГ и Арабским союзом наземного транспорта (АУЛТ), в октябре 2010 года был проведен, параллельно с Конференцией министров транспорта ЛАГ, второй международный семинар по упрощению торговли и автомобильных перевозок в регионе ЛАГ.

По этому случаю IRU проинформировал о своей деятельности в этом регионе, обратив особое внимание на возобновление действия системы МДП в Марокко – государстве, играющем центральную геостратегическую роль на перекрестке дорог, соединяющих Европу с Африкой, где более широкое использование процедур мультимодальных и контейнерных перевозок будет непосредственно способствовать ускорению таможенных процедур на границах.

IRU также проинформировал министров транспорта ЛАГ о завершении работы по переводу учебных программ ВТамО по МДП на арабский язык и по интеграции системы IRU «SafeTIR в режиме реального времени» и прикладных ИТ-программ МДП-ПЭД по управлению с учетом рисков в программу ЮНКТАД АСОТД с целью облегчить стоящую перед регионом ЛАГ задачу по претворению в жизнь решения 22 стран-членов ЛАГ о введении в действие системы МДП.

МДП может помочь в создании системы рационального управления

IRU выполнял в рамках 18-го совещания Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) функции координатора сессии Форума по экономике и окружающей среде на тему «Роль ОБСЕ в продвижении системы рационального управления в области международных перевозок и на пограничных переходах». Это совещание обратило особое внимание на удовлетворение необходимости осуществления государствами-членами, действуя в рамках государственно-частного партнерства, ключевых многосторонних договоров ООН в области упрощения торговли и автомобильных перевозок, главным образом нового приложения 8 к Конвенции по согласованию условий проведения контроля и Конвенции МДП, с целью создания на пограничных переходах и таможнях надлежащей системы рационального управления.

IRU обратился с призывом к ОБСЕ и государствам-членам следить за эффективным осуществлением договоров в области упрощения, с тем чтобы предоставить возможность автомобильному транспорту вносить свой вклад в прогресс, процветание и, в конечном итоге, мир во всей Центральной Азии.

IRU расширяет географический охват его бесплатной системы предварительного электронного декларирования (МДП-ПЭД IRU) на многочисленные Договаривающиеся стороны Конвенции МДП

IRU, в партнерстве с таможенными органами нескольких Договаривающихся сторон Конвенции МДП и его ассоциациями-членами, широко распространил охват своей системы предварительного электронного декларирования МДП (МДП-ПЭД IRU). В настоящее время она введена в действие во всех странах, расположенных вдоль внешней сухопутной границы Европейского союза. В 2011 году географический охват системы МДП-ПЭД IRU расширится и в странах-нечленах ЕС, таких как Беларусь, Украина и Казахстан. Кроме того, преимуществами этого электронного средства смогут пользоваться в недалеком будущем в рамках системы «АСОТД-Уорлд»/МДП Молдова, Грузия, Исламская Республика Иран и Афганистан.

Прикладная программа МДП-ПЭД IRU, которая имеется на 16 языках, дает возможность владельцам книжки МДП беспрепятственно соблюдать правила НКТС ЕС/МДП и правила EORI, которые вступили в силу в 2009 году, и новые правила безопасности, которые вступили в силу 1 января 2011 года. Она также дает операторам автопарков возможность сохранять полную конфиденциальность их коммерческих данных за счет того, что помощь третьей стороны в этом случае не требуется, и значительно сократить время, необходимое на прохождение таможенных процедур на границе.

Содействие применению нового приложения 8 к Конвенции о согласовании контроля в целях дальнейшего сокращения времени ожидания на границах

Время ожидания на границах до сих пор представляет собой одну из серьезнейших проблем для всех транспортных предприятий.

Пересечение границ грузовыми автомобилями можно было бы значительно ускорить посредством создания, как это предусмотрено в новом приложении 8, специальных полос МДП для грузовых автомобилей, перевозящих грузы с применением книжки МДП, по которым они могли бы беспрепятственно проходить. В этом контексте использование книжки МДП с 4 отрывными листками допускает таможенное оформление двусторонних транспортных операций, на которые приходится основной объем трансграничных грузовых перевозок, не на границе, как это предусмотрено данной Конвенцией, а в пункте отправления или назначения!

В сочетании с использованием разработанных IRU онлайновых средств, таких как система предварительного электронного декларирования МДП (МДП-ПЭД IRU), «SafeTIR» и программа наблюдения за временем ожидания на пограничных переходах, книжка МДП с 4 отрывными листками обеспечивает еще не реализованные возможности дальнейшего упрощения двусторонних и международных перевозок в автомобильном сообщении.

Программа наблюдения за временем ожидания на границах (IRU BWTO) по адресу: www.iru.org/index/bwt-app

По итогам 8-го симпозиума юристов IRU принимает резолюцию о безопасности на автомобильном транспорте в пределах производственно-сбытовой цепочки

Восьмой симпозиум юристов IRU, состоявшийся в Женеве, который собрал вместе около 60 юристов, профессоров, страховщиков и представителей министерств транспорта, специализирующихся в области транспортного законодательства и страхования из приблизительно 20 стран, рассмотрел проблемы безопасности на автомобильном транспорте, с которыми сталкиваются транспортные операторы. В своих выводах участники симпозиума подчеркнули необходимость дальнейшего упрощения и согласования действующего законодательства и укрепления работы по обеспечению его соблюдения в целях повышения безопасности в области торговли и автомобильного транспорта.

Впоследствии IRU принял резолюцию, в которой подчеркивается, что в целях повышения безопасности необходимо уделять приоритетное внимание не разработке новых положений и правил, а скорее упрощению, гармонизации, совершенствованию и обеспечению применения существующих, и приводится, в качестве примера самого эффективного действующего многостороннего инструмента, Конвенция МДП, которая позволяет соблюдать Рамочные стандарты безопасности ВТамО, включая статус УЭО.

Безопасность на границах и в портах

В некоторых транспортных коридорах серьезные проблемы в области международных транспортных перевозок создают случаи обнаружения на борту грузовых транспортных средств нелегальных иммигрантов, проникших в автотранспортное средство без ведома или причастности водителя. В этой связи IRU обратился с призывом к национальным и международным органам укрепить безопасность в районах портов в условиях обеспечении соблюдения права на апелляцию в случае необоснованного судебного преследования, а также полной прозрачности процессуальных действий.

Активизация работы по информированию о происшествиях

IRU разработал вместе со своими членами первый вариант стандартной формы сообщения о международном дорожно-транспортном происшествии (БИИРФ) для оказания помощи водителям и операторам в информировании о любых неожиданных происшествиях в пути следования. Этот практический документ можно загрузить с вебсайта IRU на английском, французском, русском и немецком языках, которые можно использовать в качестве исходных для дальнейшего перевода на национальные языки.

IRU выступает на Форуме по безопасности на внутреннем транспорте ЕЭК ООН

По случаю Форума по вопросам безопасности на внутреннем транспорте ЕЭК ООН IRU подчеркнул, что усложнение глобальных производственно-сбытовых цепочек, обусловленное глобализацией и контейнеризацией, поднимает многочисленные новые проблемы безопасности. IRU обращает внимание на то, что для решения еще более острых проблем безопасности в условиях обеспечения дальнейшего упрощения торговли и автомобильных перевозок самым лучшим вариантом, позволяющим добиться правильной сбалансированности между обеспечением безопасности и упрощением, являются существующие многосторонние правовые инструменты ООН. Конвенция МДП была признана в качестве самого эффективного многостороннего инструмента, позволяющего соблюдать требования в области безопасности ВТамО и статус УЭО в условиях облегчения торговли и автомобильных перевозок.

IRU, TAPA EMEA и «EUROWATCH» подписывают меморандумы о взаимопонимании в целях укрепления сотрудничества в деле повышения безопасности на автомобильном транспорте

IRU, Ассоциация охраны перевозимых материальных ценностей: Европа, Ближний Восток и Африка (TAPA EMEA) – уникальный форум, который объединяет в своем составе на глобальном уровне производителей, операторов логистических центров, грузоперевозчиков, правоприменительные органы и другие заинтересованные стороны, занимающиеся борьбой с преступностью на транспорте, и организация «EUROWATCH», специализирующаяся в проведении мероприятий на уровне полиции в ответ на происшествия, связанные с посягательством на безопасность, в более чем 40 европейских странах, а также в сборе оперативной информации, – подписали Меморандум о взаимопонимании (МоВ) в целях содействия на совместной основе сокращению убытков, причиняемых в ходе перевозок по производственно-сбытовой цепочке в результате преступной деятельности и нарушений безопасности.

www.iru.org/index/ru_biirf_public

Гармонизация международных правил ...

IRU предлагает ВТО обеспечить свободу транзита грузов, автотранспортных средств и их водителей

IRU продолжал отстаивать право на свободу транзита автотранспорта не только применительно к грузам, но и к транспортным средствам и водителям, которые их перевозят, призывая в этих целях сохранить статью V ГАТТ в новом соглашении об упрощении торговли, включая укрепление принципа недискриминации.

Представитель IRU выступил на совместном форуме ЮНКТАД/ВТО на тему «ВТО, упрощение торговли и частный сектор в развивающихся странах», подчеркнув важность успешного завершения Дохинского раунда переговоров по упрощению торговли в части статьи V ГАТТ о свободе транзита и обратив особое внимание на тот факт, что «принципы ГАТТ 1994 года о свободе транзита следует сохранить в неизменном виде, не оставляя в новом Соглашении ВТО об упрощении торговли никаких лазеек для неправильного толкования».

Семинар IRU по Роттердамским правилам рассматривает их воздействие и связанные с ними проблемы для отрасли автомобильного транспорта и мулитимодальных перевозок

IRU организовал семинар на тему «Роттердамские правила: потенциальное воздействие и проблемы, которые могут возникнуть для автомобильного транспорта» с акцентом на воздействие Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила), и запланированный единый транспортный документ ЕС по сектору автомобильного транспорта, в частности в связи с использованием накладной КДПГ.

Этот семинар IRU собрал вместе экспертов в области права из ассоциаций-членов IRU, членов Сети правовой помощи IRU, юристов, а также представителей транспортных операторов, экспедиторов, грузоотправителей, страховщиков, академических кругов, логистики и компетентных органов.

Основным фактором озабоченности отрасли, возникающей в связи с применением Роттердамских правил, является отсутствие гармонизации режимов ответственности перевозчиков, что очень сильно осложняет точную оценку рисков транспортными операторами, сопряженных с мультимодальными транспортными операциями. В дополнение к Конвенции КДПГ, которая имеет прямое отношение к грузовым перевозкам автомобильным транспортом, Роттердамские правила – хотя они еще и не вступили в силу, но с учетом намерения Европейской комиссии создать единый транспортный документ, – усложнят эту ситуацию даже еще больше.

Механизм Европейского союза по возмещению НДС должен заработать!

Первого января 2010 года на всей территории ЕС вступили в силу предусмотренные директивой Совета 2008/9/ЕС новые правила возмещения расходов по уплате НДС, понесенных за границей. Заявления в настоящее время представляются и обрабатываются государством-членом, в котором базируется соответствующее предприятие. Теоретически это должно привести к существенному упрощению механизма возмещения НДС, однако национальные электронные веб-порталы, которые должны отвечать критериям эксплуатационной совместимости и на которых строится работа всей системы, пока еще не работают должным образом, что ведет к задержкам с обработкой и даже к потере заявлений о возмещении.

Поскольку эта ситуация неприемлема, в 2011 году IRU будет требовать, в полном соответствии с резолюцией Генеральной ассамблеи о возмещении НДС, принятой в ноябре 2011 года, чтобы правительства государств-членов ЕС наладили всестороннее сотрудничество в целях полного и безотлагательного восстановления системы возмещения НДС, чтобы крайний срок представления заявлений о возмещении НДС был отложен до тех пор, пока не будут устранены все технические проблемы, и чтобы государство-член, в котором базируется данное предприятие, возмещало стоимость неснятого НДС до того, как его можно будет истребовать у страны, которая его взыскала.

IRU встречается с Сиимом Каллассом, вице-президентом и комиссаром Европейской комиссии по транспорту

В скором времени после назначения Сиима Калласа на должность вице-президента и комиссара по транспорту Европейской комиссии IRU встретился с ним с целью обсудить, в порядке открытого обмена мнениями, нынешние и будущие задачи, которые стоят перед отраслью автомобильного транспорта ЕС. Обсуждение было сосредоточено на упрощении перевозок автомобильным транспортом, повышении безопасности дорожного движения и безопасности на транспорте, а также на том, каким образом лучше всего повысить устойчивость работы автотранспорта. Г-н Каллас высоко оценил хорошо отлаженное сотрудничество и призвал всех участников к дальнейшему укреплению такого сотрудничества в будущем, прежде всего в связи с подготовкой нового доклада («белой книги») о транспортной политике.

Ежегодный весенний коктейль IRU в Брюсселе

Ежегодный весенний коктейль IRU в Брюсселе собрал свыше 200 ведущих деятелей отрасли автотранспорта и туризма, представляющих политические, коммерческие и промышленные круги, в том числе членов Европейского парламента, должностных лиц Европейской комиссии, торговых ассоциаций, заводов-изготовителей, перевозчиков, а также ассоциаций-членов IRU.

Обращаясь к приглашенным, Президент IRU Януш Лацны подчеркнул необходимость тесного сотрудничества между отраслью автомобильного транспорта и европейскими учреждениями в целях эффективного решения важнейших стратегических вопросов, которые стоят перед отраслью автомобильного транспорта.

Трудовые ресурсы транспорта: акцент на человеческий фактор

Дефицит водителей: содействие трудоустройству и продвижению по службе в секторе автомобильного транспорта

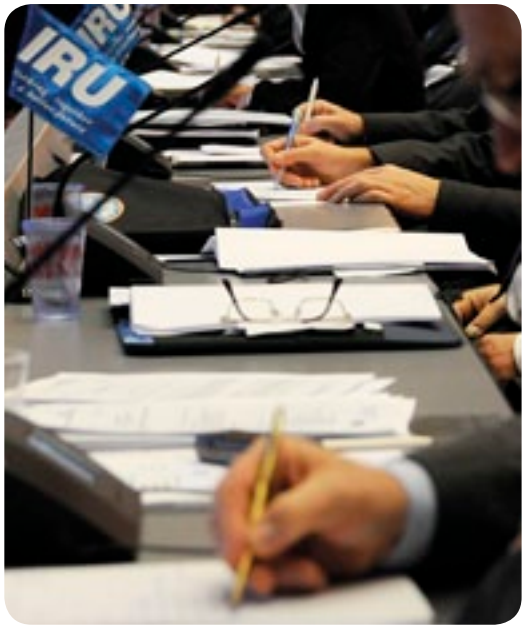
Перевозка пассажиров и грузов автомобильным транспортом будет на все 100% зависеть от услуг квалифицированных и мотивированных водителей. Вместе с тем предприятия коммерческого автотранспорта во всем мире постоянно сталкиваются с проблемой их нехватки, которая была в какой-то мере временно ослаблена финансовым кризисом и последовавшим за ним экономическим спадом.

Для того чтобы предотвратить надвигающийся кризис, обусловленный отсутствием достаточного количества водителей в секторе коммерческого автотранспорта, Генеральная ассамблея IRU единодушно приняла резолюцию, призывающую правительства:

- содействовать повышению осведомленности о позитивных аспектах отрасли автомобильного транспорта, ее роли в обществе и ее возможностях трудоустройства;
- поддерживать привлечение новых водителей к этой профессии посредством обеспечения эффективного применения правил доступа к профессии;
- предусмотреть финансовые стимулы для компаний и лиц, впервые устраивающихся на работу, которые готовы вложить средства в приобретение требуемого уровня начальных навыков посредством профессиональной подготовки, и финансировать работу по переподготовке работников со стажем, желающих овладеть профессией водителя;
- снижать профессиональные опасности и угрозы личной безопасности водителей, возникающие в результате распространения преступности на транспорте;
- оказывать помощь в найме и сохранении водительских кадров путем улучшения условий труда;
- отменить систему разрешений на работу для мигрантов, которые стремятся найти работу в этом секторе.

Данная резолюция IRU также рекомендует автотранспортным компаниям диверсифицировать свою работу по привлечению кадров с целью распространить ее на социальные группы, которые традиционно не связаны с автомобильным транспортом, такие как женщины, мигранты и пожилые работники; тщательно планировать стратегии привлечения на работу и профессиональной подготовки, учитывая все правовые требования и выделяя достаточно времени и средств на подготовку водителей, желающих сдать вступительные экзамены, и на переподготовку, с тем чтобы их можно распределить на работу именно туда, где нужны их услуги; разрабатывать программы повышения служебной квалификации; и планировать транспортные операции таким образом, чтобы у водителей было нормальное распределение времени для работы и личной жизни.

В данной резолюции автотранспортным ассоциациям также рекомендуется обеспечивать потенциальных претендентов на работу информацией о требованиях, касающихся доступа к профессии, и возможных способах получения специальности водителя по линии учебных схем, стажировки и иных программ; шире использовать в национальных учебных заведениях высококачественные учебные материалы и программы, разработанные Академией IRU, с целью обеспечения такого положения, при котором водители получали бы высококачественную подготовку за вложенные ими деньги; и сотрудничать, по мере возможности, с партнерами из профсоюзов в целях совместной разработки стратегий, проведения кампаний и решения проблем, что позволит улучшить систему найма и сохранения водительских кадров.



IRU стремится обеспечить здоровые условия труда

Основным направлением деятельности IRU в этой области в 2010 году была проблема неоднократных проверок грузовых транспортных средств с помощью рентгеновских лучей, поскольку многократные неинтрузивные проверки с помощью рентгеновских аппаратов могут оказывать очень негативное воздействие на здоровье водителей. Генеральная ассамблея IRU обратилась с единодушным призывом к правительствам потребовать у изготовителей, чтобы они гарантировали безопасность своего рентгеновского оборудования для водителей; чтобы эта гарантия предоставлялась в распоряжение отрасли автомобильного транспорта по первому требованию; и чтобы правительства приняли международный юридический договор о взаимном признании результатов рентгеновских проверок.

Переход на новые правила ЕСТР

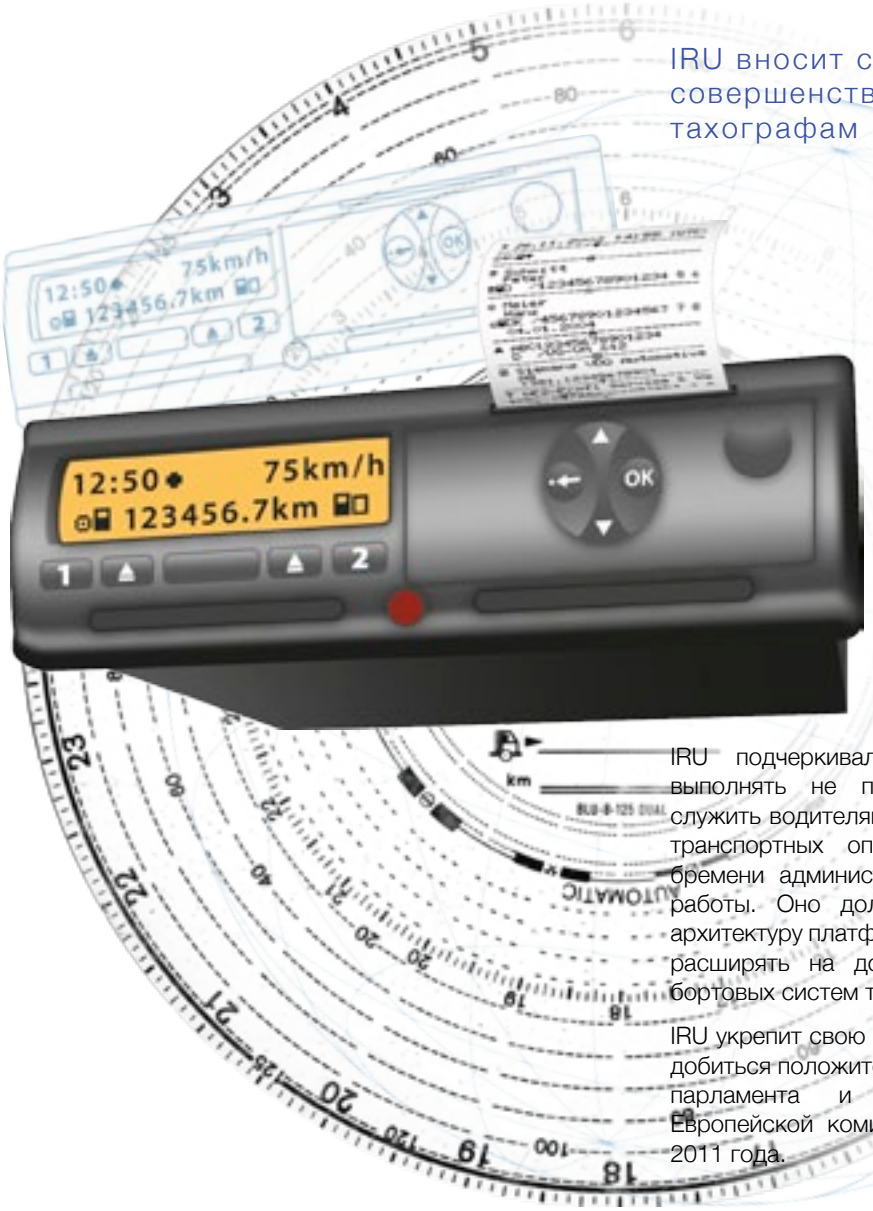
Европейское соглашение Организации Объединенных Наций, касающееся работы экипажей транспортных средств (ЕСТР), играет исключительно важную роль в деле упрощения перевозок автомобильным транспортом на территории Евразии, поскольку оно закладывает общие принципы, на которых строятся правила, регулирующие периоды управления и отдыха водителей, и их строгое соблюдение за счет использования стандартного регистрационного оборудования.

Новые правила, регулирующие периоды управления и отдыха водителей в соответствии с этим Соглашением, начали применяться 20 сентября 2010 года. В настоящее время они тщательно согласованы с Правилами ЕС 561/2006 и в то же время учитывают конкретные потребности перевозчиков из стран-нечленов ЕС, которые осуществляют перевозки на дальние расстояния, особенно в случае транспортных средств с экипажем из двух человек. В 2011 году IRU будет проводить работу по обеспечению максимально эффективного применения и обеспечения их соблюдения, опираясь на опыт применения аналогичных правил на уровне ЕС.

Второе важное изменение, внесенное в ЕСТР, – обязательство, действующее с 16 июня 2010 года, в соответствии с которым все новые транспортные средства должны быть оснащены цифровым тахографом, надлежащим образом откалиброванным и используемым с карточками водителей. Для стран-нечленов ЕС был установлен переходной период до 31 декабря 2010 года.

В этой связи в 2011 году IRU будет оказывать максимальное давление на любое правительство, которое не будет создавать своим перевозчикам надлежащих условий для соблюдения Соглашения, напоминая, тем не менее, органам ЕС о том, что им понадобилось целых 10 лет для того, чтобы завершить работу по внедрению этого устройства во всех государствах-членах ЕС.

Трудовые ресурсы транспорта: акцент на человеческий фактор



IRU вносит свой вклад в совершенствование правил ЕС по тахографам

После успешной реализации проекта тахографа «SMART» IRU в настоящее время принимает всестороннее участие вместе с Европейской комиссией в подготовке к полному пересмотру и совершенствованию всего свода Правил ЕС по тахографу. Цифровые тахографы следующего поколения будут также включать программы бортовой телематики.

В 2010 году IRU было предложено войти в группу экспертов Европейской комиссии по консультациям с общественностью с целью высказать свое мнение по соответствующему законодательному предложению. IRU подчеркивал, что это устройство должно выполнять не просто полицейскую функцию, а служить водителям и специалистам по планированию транспортных операций подспорьем в снижении бремени административной и правоприменительной работы. Оно должно быть встроено в открытую архитектуру платформы ИТС, что поможет операторам расширять на добровольной основе возможности бортовых систем телематики.

IRU укрепит свою работу в этом направлении с целью добиться положительных итогов работы Европейского парламента и Совета после представления Европейской комиссией своего предложения летом 2011 года.

Проект социального диалога IRU/ЕФРТ ЕС по навыкам и профессиональной подготовке в области автомобильного транспорта

IRU и Европейская федерация работников транспорта (ЕФРТ), вместе с консорциумом партнеров, включая 5 членов IRU, разрабатывают совместный проект социального диалога, финансируемого ЕС, который имеет целью обсудить проблемы профессиональной подготовки и компетенции мобильных и немобильных работников внутреннего транспорта.

Этот проект позволит внимательно изучить то, каким образом государства-члены ЕС отразили в своем законодательстве директиву ЕС о профессиональной подготовке водителей (2003/59/EC), проблемы, возникающие с применением этого законодательства, и то, каким образом работодатели и служащие реагируют на содержащиеся в ней новые требования. Вторая часть проекта будет сосредоточена на требованиях к навыкам и профессиональной подготовке немобильных работников, что свидетельствует о признании потребности в таких трудовых ресурсах.

4-й международный форум IRU по таксомоторным перевозкам

Четвертый международный форум IRU по таксомоторным перевозкам на тему «Репутация отрасли таксомоторных перевозок: на пути к формированию концепции безопасных и устойчивых таксомоторных услуг для всех» состоялся в Кёльне и собрал вместе около 150 ведущих операторов таксомоторного бизнеса, представителей компетентных органов, научных работников, занимающихся исследованиями в области таксомоторных перевозок, и экспертов в области маркетинга из всех уголков мира. Этот форум ставил перед собой целью изучить задачи и возможности обеспечения более безопасных, более устойчивых и более всесторонних таксомоторных услуг в качестве неотъемлемой части системы общественного транспорта.

Форум показал, что такси могут предложить пассажирам и обществу в целом широкий спектр услуг, отличающихся гибкостью, качеством, безопасностью, экологической приемлемостью и доступностью, в том числе в качестве одного из признанных компонентов системы общественного транспорта.

Дни такси IRU в Брюсселе

Группа IRU по таксомоторным перевозкам организовала серию мероприятий, показывающих на конкретных примерах национальным и компетентным органам ЕС то, каким образом таксомоторные перевозки могли бы способствовать мобильности в городских условиях в случае их надлежащей интеграции в систему и политику в области общественного транспорта.

Добиться успеха!

История изобилует примерами великих ученых, руководителей и политиков, мысли и действия которых, считавшиеся ошибочными и непопулярными и даже приводившие к трагическому исходу, не только оказывались со временем и по мере накопления знаний истинными, но и позволяли добиться успеха.

В качестве примера я мог бы привести Александра Македонского, который ввел практику ассимиляции покоренных народов вместо их порабощения, Галилея и его идею гелиоцентризма, Петра Великого, силой навязавшего модернизацию России, философию эпохи просвещения, которая пошатнула устои общества далеко за пределами Европы, Мартина Лютера Кинга или Махатма Ганди, которые конкретизировали свою мечту об эмансипации, не прибегая к насилию. И таких примеров много.

Что же всех их объединяет? Это были истовые провидцы, передовая мысль которых решительно пробивала себе дорогу по исхоженным тропам своей эпохи. Но это были и отважные люди, которые могли без колебаний что-то смять, задеть, навязать, иногда с риском для жизни, потому что это были люди убежденные. Они были убеждены в необходимости изменений и борьбы с предрассудками, с тем чтобы добиться успеха.

И именно этого умения повести за собой, этого четкого видения реалий и решимости изменить ход вещей слишком часто не хватает сегодня нам. Но для того чтобы добиться успеха, тонкое умение повести за собой, проявляя уважение к партнерам, пусть и не всегда согласных, нужно и сегодня. Крайняя ситуация требует и крайних решений.

Увы! Бесплодный политический консенсус все чаще и чаще становится нормой. Если мы сегодня получаем информацию в огромном количестве и в любой момент времени, то безудержный ритм подачи этой информации, наряду с ее синхронностью и тревогой, которую она нагнетает, не только подавляет способность глубокого анализа, но и создает условия для своего рода единомыслия, которое зиждется на самом маленьком общем знаменателе и которое, в силу доведенного до крайности компромисса, ничем иным, кроме как провалом, не назовешь.

Вопиющая неспособность руководителей делиться своими мыслями друг с другом, чтобы наметить подходящий курс и поставить четкие цели, полностью обезоруживает нас перед лицом сложнейших проблем нашего столетия. Фактически, восемь целей тысячелетия в области развития (ЦТР) – один из основных факторов озабоченности международного сообщества в состоянии застоя.

Более того, неспособность руководителей делиться своими мыслями с малыми и средними предприятиями (МСП) и их профессиональными организациями, на которые приходится более 85% занятости в частном секторе, не позволяет им видеть конкретные и многообразные реалии нашего мира, в котором мы работаем, и мешает им добиться успеха.

Если руководителям крупных транскорпораций и банков, которые могут легко войти в тихие кабинеты тех, кто принимает решения, удается навязать свое мнение и оказать влияние на ход дел, то в случае МСП это, к сожалению, не так.

Даже в случае самых конструктивных предложений, разработанных МСП в адрес руководителей, можно утверждать, что если они их и выслушают, то прислушаются к ним лишь в очень редких случаях. Они слишком часто забывают, что цели и результаты их работы – это улучшение экономики, путем улучшения участи МСП, и условий жизни каждого человека.

В условиях сегодняшней глобализации экономики автотранспорт, который на 95% состоит из МСП, – это уже не просто обычный вид транспорта. Он стал средством производства и распределения, позволяющим добиться успеха, обеспечивая в одиночку доступ всех предприятий в рамках услуг «от двери до двери» ко всем рынкам в мире.

Иными словами, автотранспорт, который является единственным видом, доступным везде, в любое время и для каждого, также является единственным видом, дополняющим все другие виды транспорта и способным лучше всего распределять материальные блага и объединять людей. Именно в силу этой жизненно важной роли автотранспорта в деле достижения успеха каждым человеком, любая санкция против него оборачивается еще большей санкцией для всей экономики и общества в целом.

Если сопоставить важность, которая придается в последние годы автотранспорту руководителями стран-членов ОЭСР и так называемых стран с формирующейся рыночной экономикой, в частности БРИК (Бразилия, Россия, Индия и Китай), то можно констатировать вопиющие различия как в области экономического роста, так и по количеству регистраций новых грузовиков, которое соответственно снизилось на 50% в ОЭСР и увеличилось на 50%,15%, 40% и 80% в БРИК.

Иными словами, тесная связь, которая существует между динамичным сектором автотранспорта и успешным экономическим ростом, неоспорима. Почему мы являемся свидетелями роста более чем на 10% в БРИК, в то время как в большинстве стран ОЭСР он остановился на нулевой отметке? Аналитики объясняют, что этот успешный рост обусловлен, с одной стороны, систематической и организационной работой в области инноваций и, с другой, массированными инвестициями в средства производства, в том числе в автотранспорт.

Успех и ведущая роль в области инноваций больше не принадлежат только странам ОЭСР, но все больше и больше странам с формирующейся рыночной экономикой, которые производят и сбывают на глобальном уровне по ценам, неподвластным никакой конкуренции, как самые современные высокотехнологические приборы, так и самолеты, автомобили и товары широкого потребления.

Таким образом, прошлые, нынешние и будущие инвестиции этих стран в средства производства и автотранспорт подтверждают их желание добиться успеха.

Что касается стран ОЭСР, то для того чтобы добиться успеха – восстановить рост и остаться конкурентоспособными, – им придется сделать гораздо и гораздо больше,

Добиться успеха!

имея для этого гораздо и гораздо меньше. Все большее и большее стремление достичь слабого консенсуса в условиях нынешнего усиления неопротекционизма, вряд ли является правильным решением.

Скорее напротив, именно смелость должна позволить каждому остаться конкурентоспособным и добиться успеха: смелость инвестировать средства, в частности в МСП, проконсультироваться, быстро принять четкие решения, что-то предпринять, создать новые отношения, и, наконец, смелость пойти на риск, – как это делают изо дня в день предприятия автотранспорта.

Фактически, достижение успеха в условиях глобализации экономики предполагает, что по соображениям конкуренции каждый должен оказывать самые лучшие услуги, производить самые лучшие товары и делать это в самых лучших условиях. Вместе с тем, именно политические и экономические лидеры стран с формирующейся рыночной экономикой и, в частности, БРИК добиваются наибольших успехов и извлекают наибольшую пользу из этой глобализации, начатой по инициативе и желанию прежде всего западных стран.

По примеру великих ученых, руководителей и политиков прошлых веков, лидеры, оказавшиеся у власти в БРИК, проявили мужество и приняли смелые, иногда противоречивые решения. Они отважились принять вызовы, которые возникают в случае необходимости быстро адаптироваться к обстоятельствам. Они всегда презирали предрассудки и другие «общепринятые концепции». Они осмелились пойти против течения, как это делают очень и очень немногие руководители стран ОЭСР. Они сумели признать за этим производственным, не получающим никаких субсидий средством, каковым является автотранспорт, его жизненно важную роль в росте экономики, отведя ему и его представителям справедливое место в своей транспортной политике.

По словам Аристотеля, «Отвага находится как раз посередине между страхом и смелостью». Для того чтобы принять многочисленные вызовы и воспользоваться всеми возможностями или, одним словом – добиться успеха, давайте проявим отвагу и смелость с целью отвести автомобильному транспорту то место, которое ему по праву принадлежит, а именно центральное, и добиться от правительств и наших партнеров, чтобы они лучше прислушивались к нашему мнению во имя нашего принципа «единство действий во имя лучшего будущего» всех людей.

Мартин Марми

Единство действий во
имя лучшего будущего

с 1948 г.

International Road Transport Union - Headquarters

3, rue de Varembé
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 Tervueren
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 Евразии

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-eapd.org

IRU Permanent Delegation to the Middle East and Region

Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11
Beşiktaş 34349 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-215 60 00
Fax: +90-212-215 60 10
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

Единство действий ас
имя лучшего будущего

IRU

с 1948 г.

©2010 IRU I-0244-1(r)