

Ежегодный доклад IRU, 2012 год



Международный Союз
Автомобильного
Транспорта

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

Вступительное слово Президента	2
IRU с одного взгляда	4
Автомобильный транспорт: факты и цифры	6
Это - IRU	8
Развитие автомобильного транспорта	27
Безопасность дорожного движения	34
Профессиональная подготовка	39
Мобильность	45
Устойчивое развитие	52
Возрождение Шелкового пути	62
Упрощение торговли, туризма и международных автомобильных перевозок	70
Социальное законодательство и договорные отношения	78
Заклучение Генерального секретаря IRU	82



Как использовать QR-коды (коды быстрого ответа) в данном отчете для просмотра мультимедиа-контента

1. найти
2. сканировать *
3. Подключиться / войти в систему

* Вы должны сначала загрузить приложение для чтения QR-кода, совместимое с вашим смартфоном



Вступительное слово Президента

Я искренне рад и считаю, что мои коллеги оказали мне большую честь, приняв единогласное решение продлить мои полномочия Президента IRU на следующие два года, поскольку этот период обещает быть исключительно интересным и трудным для автомобильного транспорта и IRU.

Благодаря профессионализму IRU сегодня, как никогда ранее, новые регионы мира делают все возможное для того, чтобы воспользоваться более чем 60-летним опытом и уникальными знаниями IRU, которые были столь эффективны в упрощении и укреплении торговли, туризма и международного автомобильного транспорта во многих регионах мира!

Создание новых и укрепление действующих партнерств в Африке в результате создания нового регионального комитета, включающего ассоциации из 20 африканских стран, в Америке в результате

налаживания сотрудничества с Организацией американских государств, на Ближнем Востоке по линии Лиги арабских государств, в Центральной Азии по линии Организации экономического сотрудничества и на Дальнем Востоке по линии Шанхайской

организации сотрудничества – все это указывает на то, что географический охват деятельности IRU стал поистине всемирным, и все это потому, что накопленный им опыт позволяет предложить эффективные и реальные экономические решения во всех этих регионах.

Эти исторические достижения рисуют картину очень светлого будущего для IRU и автомобильного транспорта ... однако для этого требуется настойчивость и еще более упорная и тяжелая коллективная работа, а также истинные государственно-частные партнерства, которые могли бы пожинать плоды этой работы и передавать их всем заинтересованным сторонам.

работы и передавать их всем заинтересованным сторонам.

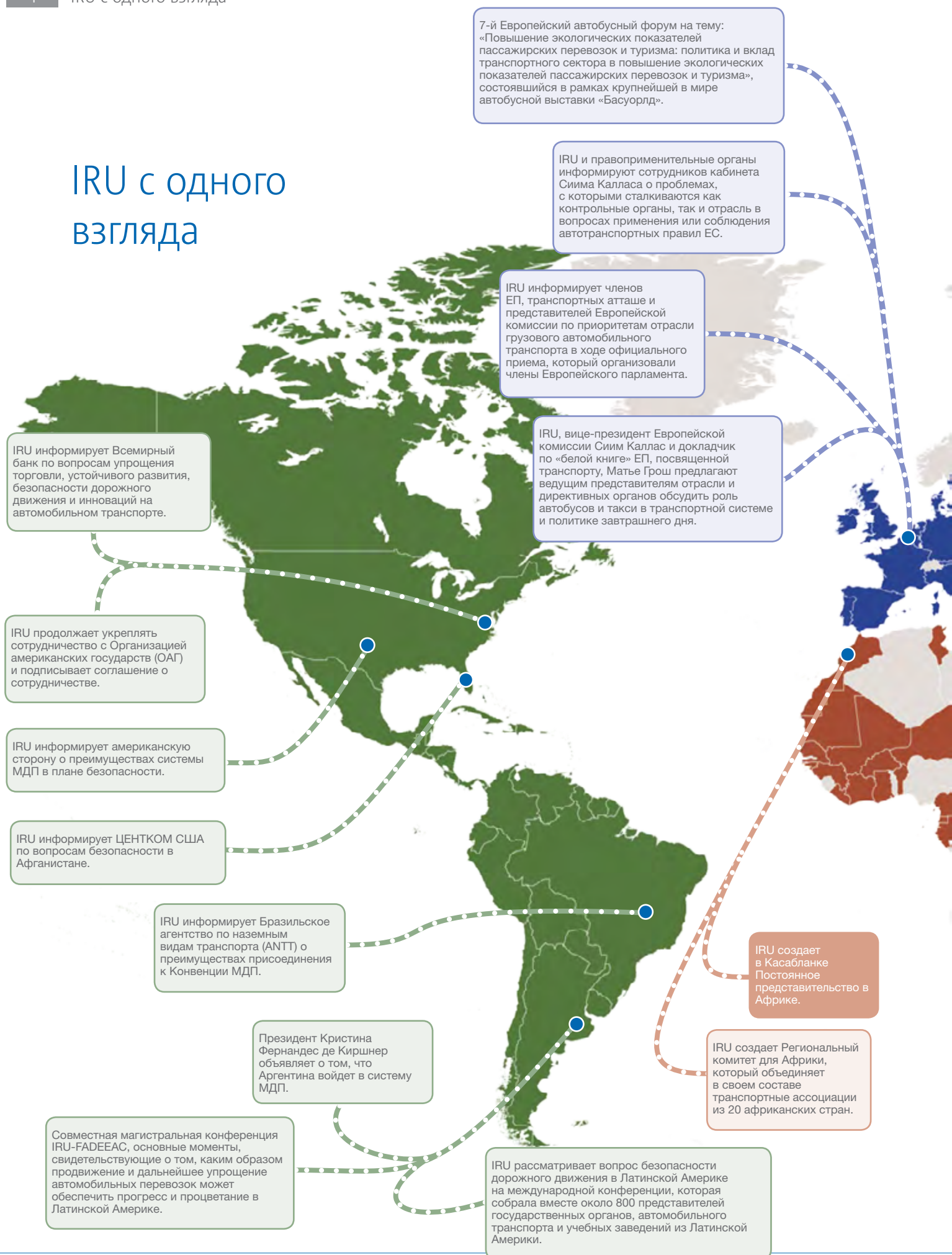
Политическая и финансовая нестабильность в мире сохранится. Вполне возможно, что это единственная предсказуемая константа на краткосрочный период. По существу, сегодня в это необычное время нам больше чем когда-либо нужно быть готовыми к еще более стремительным изменениям и к решению множества еще неизвестных нам проблем, которые ждут нас впереди, поскольку политический и экономический контекст продолжает разительно меняться.

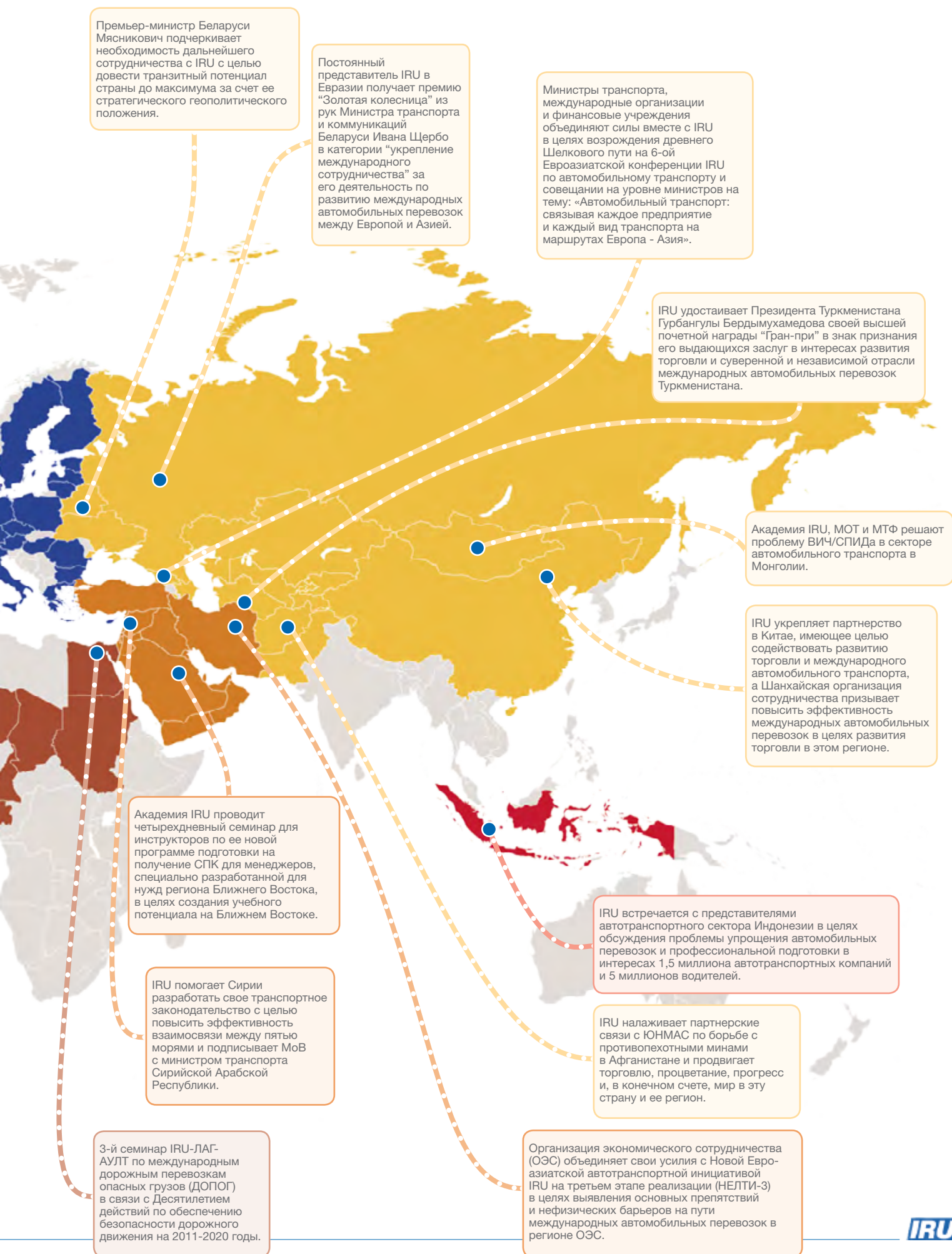
Однако мы способны решить любые, даже самые трудные задачи, если мы будем продолжать эффективно претворять в жизнь наш испытанный и проверенный девиз

«Единство действий во имя лучшего будущего».

Януш Лацны

IRU с одного взгляда





Автомобильный транспорт: факты...

Автомобильный транспорт – исключительно важный элемент упрощения внутренней и трансграничной торговли и расширения туризма.

Д-р Мерседес Марко дель Понт, Президент Центрального банка Аргентины

Нам необходимо пропагандировать важность грузового транспорта для экономики и нашего образа жизни на уровне директивных органов и общественности.

Том Донохью, Президент Торговой палаты США

Как отдельные люди, обычные граждане, мы все пользуемся услугами автомобильного транспорта. Автомобильный транспорт нужен нам, чтобы отвезти будущую молодую мать в родильный дом и после родов – обратно домой; нужен он нам и потом на протяжении всей жизни.

Михаил Горбачев, Президент СССР (1990-1991 годы)

Представляя интересы всей отрасли автомобильного транспорта на мировом уровне, Международный союз автомобильного транспорта играет исключительно важную роль в улучшении статистики безопасности дорожного движения и экологических показателей автотранспорта и в обеспечении мобильности людей и товаров.

Кофи Аннан, Бывший Генеральный секретарь ООН

Автомобильный транспорт необходим для обеспечения благосостояния людей и прогресса в области экономики.

Его Императорское Высочество Принц Акишино

Ключевым фактором будущего процветания не только в Объединенных Арабских Эмиратах, но и во всех странах станет развитие государственно-частных партнерств, позволяющих устранить барьеры на пути автомобильного транспорта, а следовательно торговли и туризма.

*Его Высочество Шейх Мохаммед Бин Рашид Аль Мактум,
Вице-президент и Премьер-министр ОАЭ, Правитель Дубая*

Я полагаю, что обеспечить устойчивое развитие, которое может сблизить страны и регионы, объединить народы и улучшить систему распределения товаров и услуг, невозможно без высококачественного, безопасного, эффективного и экологически приемлемого автомобильного транспорта, который может способствовать расширению рынков, торговли, туризма и общественного транспорта.

Ион Илиеску, Бывший Президент Румынии

Необходимо, наконец, перестать рассматривать тяжелые транспортные средства, например автобусы и грузовики, осуществляющие сборно-развозочные операции, в качестве одной из городских проблем. В борьбе против зависимости от частных автомобилей без этих «тяжеловозов» просто не обойтись.

*Изабель Дюран,
Вице-президент Европейского парламента и партии «зеленых»*

Устойчивая стабильность и безопасность идут рука об руку с экономическими возможностями... Если мы бросим взгляд на будущее региона Южной и Центральной Азии... то давайте бросим взгляд и на новый Шелковый путь – паутину экономических и транзитных связей, которые позволят объединить этот регион, долгое время раздираемый на части в результате конфликтов и разобщенности... Государства не только воспользуются преимуществами расширения торговли, но и преимуществами, обусловленными совместной работой.

Хилари Клинтон, Государственный секретарь США

Автомобильный транспорт – одно из фундаментальных средств экономического и социального развития в Латинской Америке... Поскольку экспортировать свою продукцию может только одно из трех МСП в регионе и поскольку только 20% торговли носит межрегиональный характер, по сравнению с 80% в ЕС, возможности роста в этой сфере огромны. Именно поэтому ОАГ создало партнерство с IRU в целях устранения нынешних барьеров на пути торговли и автомобильного транспорта в Латинской Америке.

*Д-р Хосе Мигель Инсульса,
Генеральный секретарь Организации американских государств*

...и цифры

Грузовые перевозки

более 90% грузов в стоимостном выражении

более 80% объема перевозок грузов во внутреннем сообщении

85% грузовых перевозок в тоннах на расстояния до 150 км или менее

На грузовики приходится 1 из 10 транспортных средств на дорогах

Автобусные перевозки

55% от перевозок общественным транспортом в Европе

45% от пассажирских перевозок в Турции

751 миллион пассажирских рейсов ежегодно в США

25 000 пассажиров в час по каждому направлению в Гуанчжоу

Таксомоторные перевозки

4 из 10 домашних хозяйств в Европе не имеют своей собственной машины

ПОЛОВИНА всех перевозок в аэропорты и из аэропортов

50% людей преклонного возраста в ЕС не имеют машины или не могут водить

только 1% от всех дорожно-транспортных происшествий

Это - IRU

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 через своих членов и государственных органов.

« Единство действий во имя лучшего будущего »



Членский состав

IRU начинал свою деятельность как объединение национальных ассоциаций из восьми западноевропейских стран.

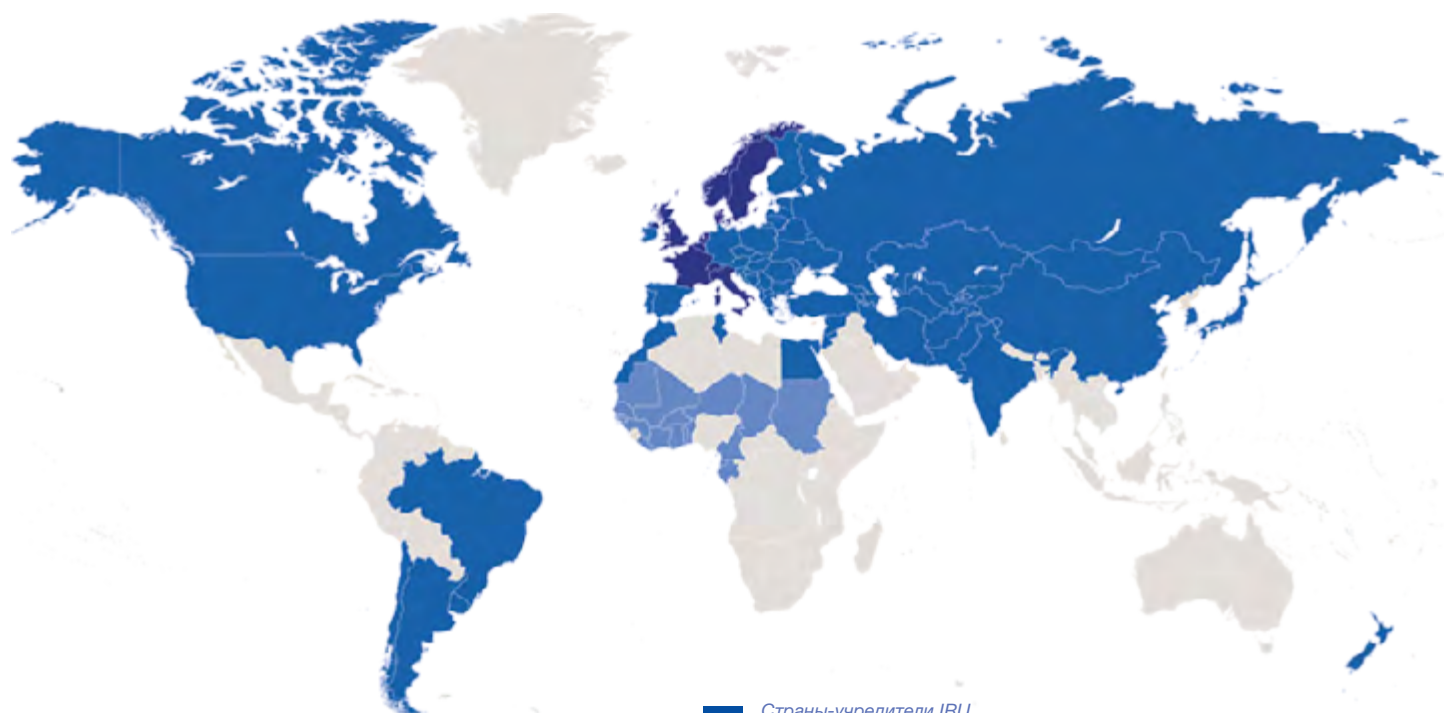
Сегодня в состав IRU входят 170 членов в 73 странах на всех пяти континентах.

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 ему 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.

8 стран-учредителей

2012 год:
170 членов в
73 странах



- Страны-учредители IRU
- Страны-члены IRU
- Региональный комитет IRU для стран-членов из Африки





Миссия и направления деятельности

Миссия IRU

IRU является выразителем интересов отрасли автомобильного транспорта на глобальном уровне и стремится достичь целей обеспечения **устойчивого развития** и **упрощения** автомобильных перевозок во всем мире. Эти цели лежат в основе всех его видов деятельности и достигаются, главным образом, посредством использования программ профессиональной подготовки в целях повышения компетентности 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 стержень 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, т.е. 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, 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, в целях 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-частное партнерство 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 автотранспортной отрасли, о ее позиции по различным вопросам;

обеспечение практических услуг и надежных данных и информации в интересах операторов автомобильного транспорта, например, о самых последних ценах на топливо, времени ожидания на пограничных переходах, безопасных стоянках, профессиональной подготовке, изменениях в законодательстве, правовой помощи и т.п.

профессиональная подготовка в целях повышения профессионализма работников отрасли и качества услуг, которые он предлагает, и обеспечения по линии Академии IRU соответствия образовательных стандартов в области автомобильного транспорта международным нормативным актам.



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, Стамбуле и Касабланке.





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.





Президиум IRU

Слева направо (стоят): Радун Динеску (UNTRR, Румыния), Георгий Петров (AEBTRI, Болгария), Леонид Костюченко (АСМАП УА, Украина), Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Владимир Флоря (АІТА, Молдова), Антониу Моузинью (ANTRAM, Португалия), Кристиан Лабро, (BWVL, Германия) и Тойво Кулдкепп (ERAA, Эстония)

Слева направо (сидят): Юрий Сухин (АСМАП, Российская Федерация), Ив Маннартс, вице-президент IRU (FBAA, Бельгия), Януш Лацны, Президент IRU (ZMPD, Польша), Пере Падроза, вице-президент IRU (ASTIC, Испания), Иззет Салах (UND, Турция)

Президиум

Исполнительный орган
Генеральной ассамблеи IRU

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



Транспортные советы

Совет IRU по грузовым перевозкам (CTM)

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

Основной функцией СТМ является определение целей 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 грузовых автоперевозок, упрощения торговли и перевозок, а также вопросы безопасности.

В соответствии с Уставом, раз в два года СТМ проводит выборы Президента Совета и вице-президентов, а также выдвигает кандидатуры для избрания в Президиум IRU.

Совет IRU по пассажирским перевозкам (СТР)

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

Основной функцией СТР 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.

В соответствии с Уставом, раз в два года СТР проводит выборы Президента Совета и вице-президентов, а также выдвигает кандидатуры для избрания в Президиум.



Президиум Совета IRU по грузовым перевозкам:
Слева направо: Кахрамон Сидикназаров, вице-президент СТМ (AIRCUS, Узбекистан), Пере Падроза, Президент СТМ (ASTIC, Испания) и Питер Калам, вице-президент СТМ (RHA, Соединенное Королевство)



Президиум Совета IRU по пассажирским перевозкам:
Слева направо: Эрик Риттер, вице-президент СТР (FNTV, Франция), Ив Маннартс, вице-президент СТР (FBAА, Бельгия) и Хюберт Андела, вице-президент СТР («КНВ-Такси», Нидерланды)

Комитеты по связи

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

Комитет IRU по связи с Европейским союзом в области грузового транспорта является форумом для ассоциаций-членов IRU из ЕС, на котором они могут рассматривать вопросы, связанные с транспортной политикой ЕС.

В 2011 году CLTM акцентировал свое внимание на новом исследовании («белой книге») Европейской комиссии о транспортной политике вплоть до 2050 года, сокращении потребления топлива и выбросов CO₂, использовании альтернативных видов топлива, более широком применении новаторских решений, включая европейскую модульную систему, новой директиве по «евровиньетке» и налогообложении энергоносителей, необходимости в более безопасных стоянках для грузовиков, запретах на движение тяжелых транспортных средств, перевозке живых животных и цифровом тахографе.



Президиум Комитета IRU 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 (КЕ ЕА)

Комитет IRU по связи с Евразией (КЕ ЕА) является форумом для ассоциаций-членов IRU из Евразии, на котором они могут рассматривать вопросы, связанные с транспортной политикой и работой отрасли в регионе, а также обсуждать политику и практику в области международных автомобильных перевозок в целях согласования и более полной интеграции международных транспортных операций в автомобильном сообщении в пределах всего Евразийского континента.

В 2011 году КЕ ЕА сосредоточивал свою работу на дальнейшем развитии евро-азиатских транспортных связей посредством продвижения и практической реализации Инициативы IRU «Модельное шоссе» и автотранспортных операций в направлении Афганистана и через него, системы квот Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), системы многосторонних разрешений в странах-членах Организации «Черноморское экономическое сотрудничество», а также мониторинга результатов второго этапа осуществления Новой Евро-азиатской автотранспортной инициативы (НЕЛТИ - 2)



Президиум Комитета по связи с Евразией:

Слева направо: Тофик Нуруллаев, вице-президент КЕ ЕА (ABADA, Азербайджан), Кахрамон Сидикназаров, президент КЕ ЕА (AIRCUS, Узбекистан), Леонид Костюченко, вице-президент КЕ ЕА (АСМАП УА, Украина)



Региональные комитеты

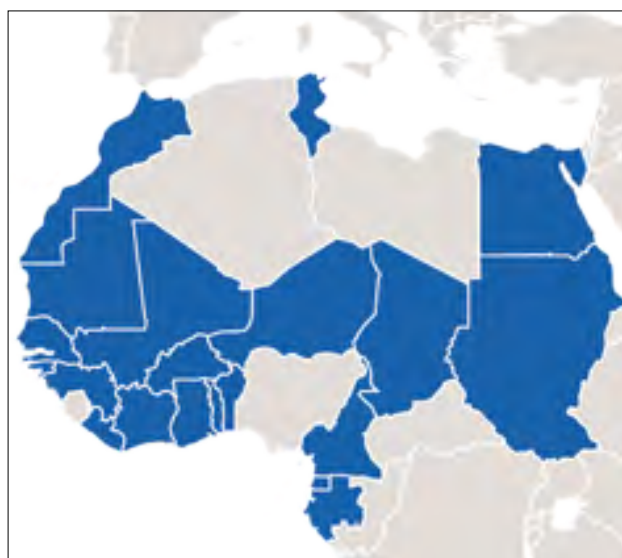
Региональный комитет IRU по связи со странами ЕврАзЭС (ПК ЕврАзЭС)

Региональный комитет IRU по связи со странами Евразийского экономического сообщества (ПК ЕврАзЭС) собирает воедино ассоциации-члены IRU из ЕврАзЭС ([Беларусь](#), [Казахстан](#), [Кыргызстан](#), [Россия](#), [Таджикистан](#) и [Узбекистан](#)) и стран, имеющих статус наблюдателя ([Армения](#), [Молдова](#) и [Украина](#)), представителей деловых кругов и должностных лиц государств-членов ЕврАзЭС в целях обсуждения приоритетных вопросов в области торговли и транспорта в регионе и работы в рамках подлинного государственно-частного партнерства.

Региональный комитет IRU по связи со странами ЕврАзЭС определяет и отслеживает проблемы и возможности, имеющиеся у отрасли автомобильного транспорта в рамках ЕврАзЭС, с тем чтобы как можно более эффективно представлять интересы сектора за счет разработки соответствующих стратегий и инициатив. В 2011 году он акцентировал свое внимание на продвижении и дальнейшем упрощении международных перевозок автомобильным транспортом и повышении показателей работы отрасли в регионе ЕврАзЭС.

Региональный комитет IRU для Африки (РКИФ)

Созданный в январе 2012 года новый Региональный комитет IRU для Африки объединяет в своем составе автотранспортные ассоциации из 20 африканских стран, а именно: [Бенина](#), [Буркина-Фасо](#), [Габона](#), [Ганы](#), [Гвинеи-Бисау](#), [Гвинеи-Конакри](#), [Египта](#), [Камеруна](#), [Кот-д'Ивуара](#), [Либерии](#), [Мали](#), [Марокко](#), [Мавритании](#), [Нигера](#), [Сенегала](#), [Судана](#), [Того](#), [Туниса](#), [Чада](#) и [Экваториальной Гвинеи](#). Их общая задача – продвигать и облегчать межафриканскую торговлю и автомобильные перевозки в порядке налаживания более эффективных связей между африканскими странами и обеспечения им доступа к глобальной экономике в целях содействия в конечном итоге экономическому росту, социальной стабильности и процветанию.



Международные комиссии:

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



по экономическим вопросам (CAE)
Ове Хольм (DTL, Дания)



по финансовым вопросам (CF)
Кристиан Лабро (BMVL, Германия)



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



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



по услугам для перевозчиков (CSE)
Войтех Хромир («CESMAD Bohemia»,
Чешская Республика)



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



по техническим вопросам (CIT)
Мартен Йохансон (SÄ, Швеция)



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.

Рабочие группы:



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
(«КНВ-Такси», 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)

АС (Африканский союз)

АУЛТ (Арабский союз наземного транспорта)

ОЧЭС (Организация «Черноморское экономическое сотрудничество»)

ЦАРЭС (Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество)

КТС СНГ (Координационное транспортное совещание Содружества Независимых Государств)

Таможенный союз (Россия, Беларусь, Казахстан)

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 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 устойчивого развития, упрощения и грузовых перевозок

Йенс Хюгель

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 Филип

Руководитель технического отдела

Жак Марми

Руководитель отдела системы МДП

Марек Ретельски

www.iru.org

На английском и французском языках



Генеральный секретариат IRU: 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 на коллективной основе 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 Комитете по транспорту и туризму (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

продвижение 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 вопросам и безопасности дорожного движения ЕС
Дамиан Виккар

Руководитель отдела по правовым и финансовым вопросам ЕС
Реми Лебеда

Сотрудник по связи и мероприятиям
Стюарт Колли

www.iru.org

На английском и французском языках



Генеральный секретариат IRU: Москва



Состав Постоянного представительства IRU в Евразии в Москве:

Заместитель Генерального секретаря и
Постоянный представитель в Евразии
Игорь Рунов

Главный эксперт по вопросам политики
Дмитрий Ларионов

Специалист по внешним связям
Елена Анфимова

Главный эксперт по таможенным вопросам
Александр Ратников

Эксперт по региональным вопросам
Ольга Фролова

Постоянное представительство IRU в Евразии

Постоянное представительство IRU в Евразии, открытое в Москве в 1998 году, проводит работу по отслеживанию вопросов и политики в области транспорта в пределах Евразийского континента, 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

Основные цели

дальнейшее продвижение интересов сектора автомобильного транспорта в Евразии;

согласование 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, осуществление и продвижение, в рамках государственно-частных партнерств, автомобильного транспорта в Евразии в тесном сотрудничестве с правительствами, государственными ведомствами, межправительственными организациями и ассоциациями-членами IRU;

упрощение международных автомобильных перевозок в пределах Евразийского континента посредством более широкого использования системы МДП за счет ее распространения на новые договаривающиеся стороны;

оказание информационных услуг на русском языке автомобильным перевозчикам в регионе Евразии.

www.iru-eapd.org
На русском языке

Генеральный секретариат IRU: Стамбул

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.

Состав Постоянного представительства IRU в регионе Ближнего Востока в Стамбуле:

Постоянный представитель
Хайдар Озкан

Специалист по связи и мероприятиям
Самира Сади



Основные цели

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 технической помощи и поддержки заинтересованным правительствам в регионе в целях улучшения или пересмотра национального законодательства в области упрощения торговли и туризма посредством развития системы внутренних и международных перевозок в автомобильном сообщении;

определение и устранение физических и нефизических барьеров на пути автомобильного транспорта, развитие межрегиональных автотранспортных связей, а также более широкое применение в регионе конвенций и соглашений ООН, связанных с транспортом;

участие в работе органов ООН, занимающихся вопросами межрегиональных транспортных связей, включая такие проекты, как Евро-азиатские транспортные связи (ЕАТЛ), азиатские автомагистрали, кольцевая дорога вокруг Черного моря и международные автодороги в странах Арабского Машрика.

www.iru.org

На английском и французском языках

Генеральный секретариат IRU: Касабланка

Постоянное представительство IRU в Африке

Созданное в Касабланке в 2012 году, Постоянное представительство для Африки имеет целью развивать, упрощать и обеспечивать безопасность автомобильных перевозок на национальном и международном уровне в координации с членами недавно созданного Регионального комитета IRU для Африки, их национальными органами и соответствующими межправительственными организациями в порядке обеспечения взаимосвязей между предприятиями и экономической интеграции стран на Африканском континенте.

Состав Постоянного представительства IRU в Африке:

Постоянный представитель
Адил Гауи



Основные цели

продвигать интересы сектора автомобильного транспорта в Африке в свете изменений, обусловленных ростом потребностей в перевозках между Европой, Азией и Африкой;

содействовать развитию торговли и международного автомобильного транспорта, с тем чтобы дать африканским странам возможность более эффективно участвовать в глобализованной экономике, главным образом посредством осуществления ключевых конвенций ООН и Всемирной таможенной организации в области упрощения торговли и транспорта и обеспечения безопасности;

повышать общую осведомленность о необходимости и важности признанной на международном уровне системы профессиональной подготовки в соответствии с согласованными международными стандартами и шире применять учебные программы и мероприятия Академии IRU.

www.iru.org

На английском и французском языках

«IRU Online»



Новый вебсайт IRU

Новый в значительной мере усовершенствованный вебсайт IRU был спроектирован и разработан в соответствии с лучшими технологиями в этой области с целью обеспечить более легкий доступ к информации, сообщениям и ресурсам IRU.

Для этого нового вебсайта IRU характерны улучшение дизайна, архитектуры, эргономики и времени реакции, что значительно облегчает процесс навигации, а следовательно поиска и извлечения ценной информации.

Обновленные функции включают так называемый глобальный фильтр, позволяющий пользователям вебсайта сортировать все содержимое по типу перевозок (грузовые, пассажирские или оба), а также более совершенную систему поиска.

Были также включены новые удобные в пользовании функции, такие как усовершенствованная домашняя страница, содержащая самую свежую актуальную информацию, самые последние данные Информационного центра, отображение различных новых страниц в формате RSS, а также функции «сопутствующего содержания» и «полезных ссылок» и легкий способ видеоскрининга.

Социальные сети

IRU также вступил в сферу сетевых сервисов, создав свои собственные счета в системах «Twitter», «Flickr» и «YouTube», что позволит всем заинтересованным сторонам знакомиться с информацией о самых последних мероприятиях и проектах. **Присоединяйтесь к нам!**

Просмотр и загрузка графических изображений IRU на «Flickr»



Просмотр и обмен видео IRU на «YouTube»



Самые последние новости IRU в «Twitter»



Новости IRU в формате RSS



Развитие автомобильного транспорта

Автомобильный транспорт – это становой хребет сильной экономики и динамичного общества. Без него промышленно развитым и развивающимся странам было бы трудно обеспечить экономический рост, социальное развитие, процветание и, в конечном счете, мир.

Важной частью всей истории развития отрасли автомобильного транспорта является устойчивый прогресс. Сегодня грузовые автомобили, городские и междугородные автобусы и такси безопаснее, эффективнее, чище и более малозумные, чем раньше. Они воплощают в себе самую современную технологию в лучшем смысле этого слова и обеспечивают более высокое качество жизни для сегодняшнего и будущих поколений.

Автомобильный транспорт играет ключевую роль в обеспечении доступа всех предприятий ко всем крупнейшим мировым рынкам, продвижении торговли и улучшении распределения материальных благ. Сейчас, когда рост безработицы и трудности в экономике отрицательно сказываются на все большем и большем числе семей, автомобильный транспорт становится важнейшим инструментом создания рабочих мест. Именно поэтому автотранспортную отрасль нужно защищать.

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

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 дает возможность 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. Если у вас есть минутка времени и если вы посмотрите, сколько предметов в вашем доме были привезены на грузовике, вы будете очень удивлены. Они перевозят все – от телевизоров и компьютеров до одежды, лекарств, детских игрушек, продуктов питания и строительных материалов – все товары по производственно-сбытовой цепочке от предприятия до местных магазинов и порога вашего дома.

Грузовики – единственное средство, позволяющее подъехать к большинству фабрик, магазинов, ресторанов и домов.

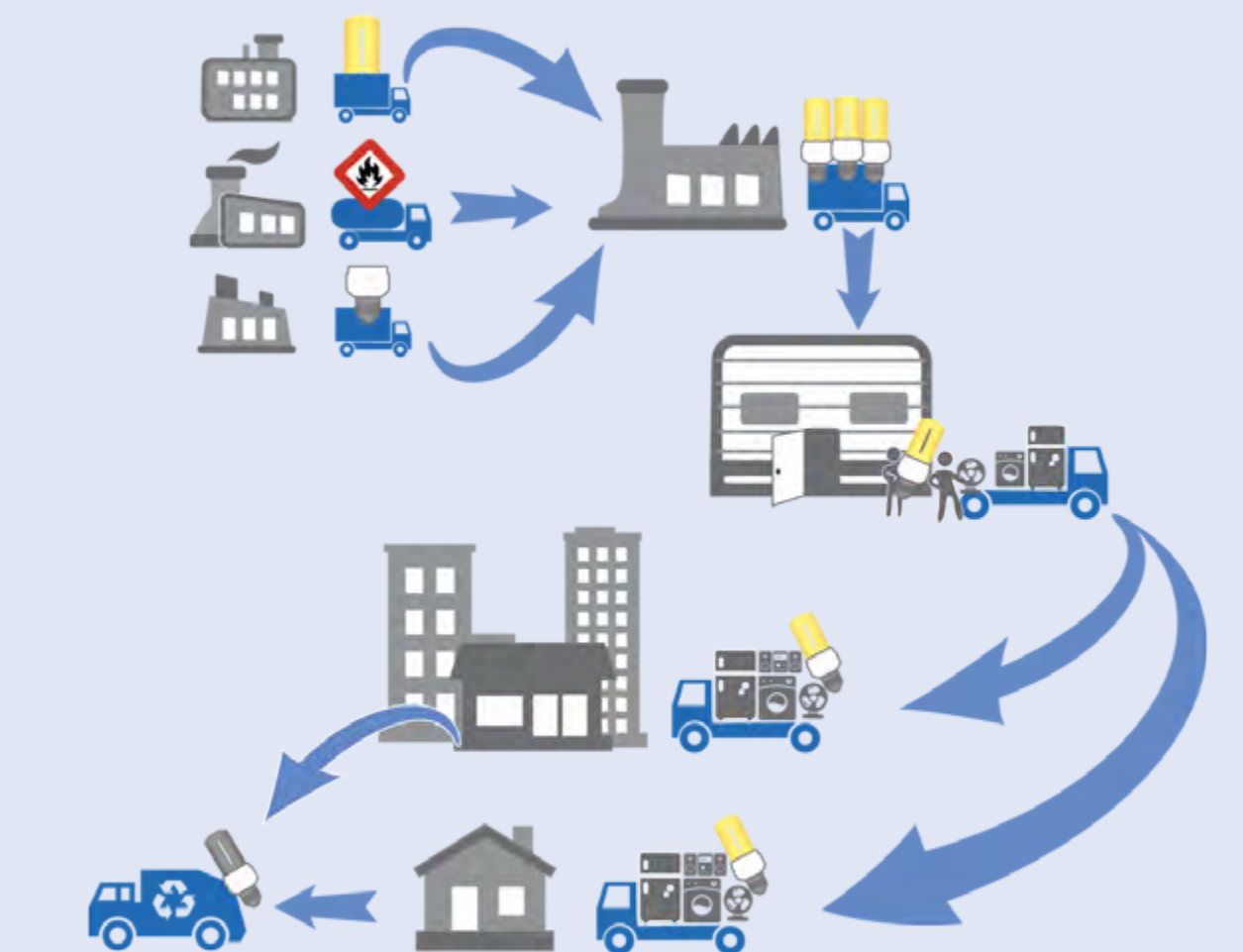


**Каждая
работа
и каждое
предприятие
зависит от автотранспорта.**

Каждое изделие, где бы

оно не производилось и использовалось,
перевозится на

грузовике.



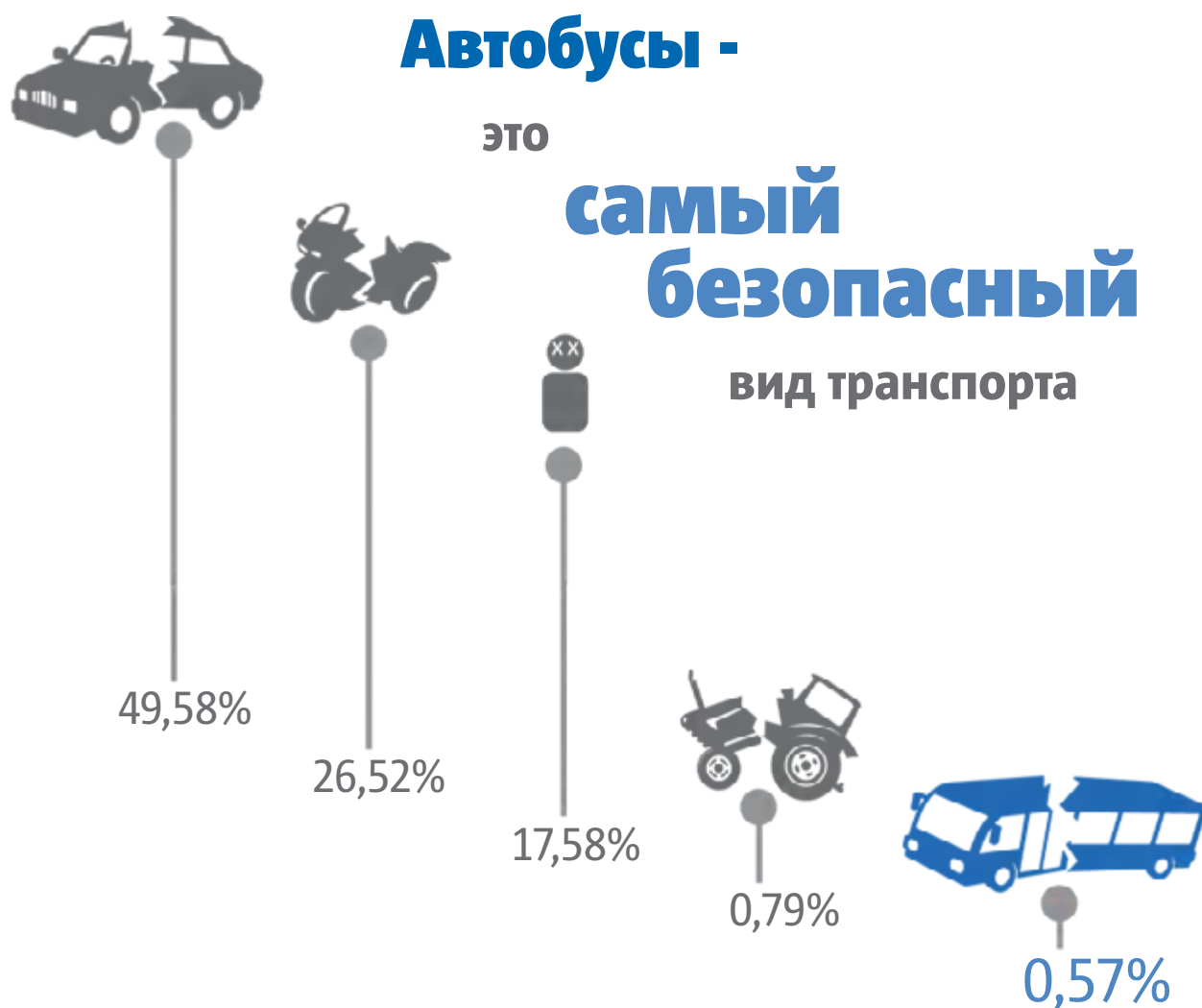
Маршрут лампочки в грузовике

Пассажирские автобусные перевозки

Городские и междугородные автобусы 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, проживающим в малонаселенных районах, безопасные, экологически чистые, эффективные и доступные по цене транспортные услуги.

Независимо от вашего конечного пункта назначения, куда вы можете добраться местным, региональным, национальным или международным рейсом, городские и междугородные автобусы прекрасно дополняют другие виды транспорта, доставляя пассажиров или туристов на железнодорожные вокзалы или аэропорты.

Автобусные перевозки обеспечивают оптимальное решение целого ряда нынешних и будущих проблем мобильности людей.

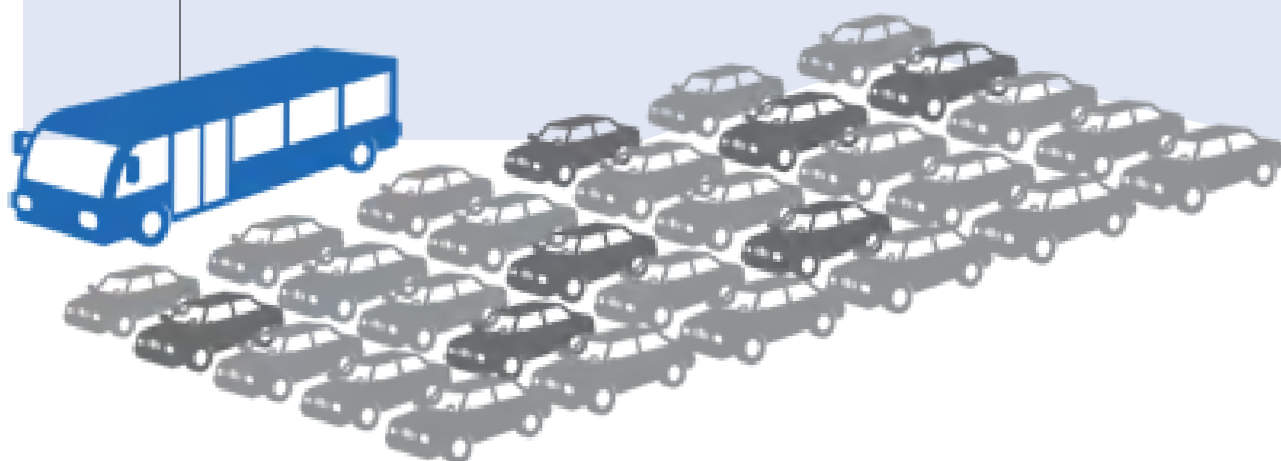


Показатели смертности на дорогах Европейского союза, 2010 год

1 автобус

может заменить до

30 автомобилей



автобусы -

это

самый экологически чистый

вид транспорта

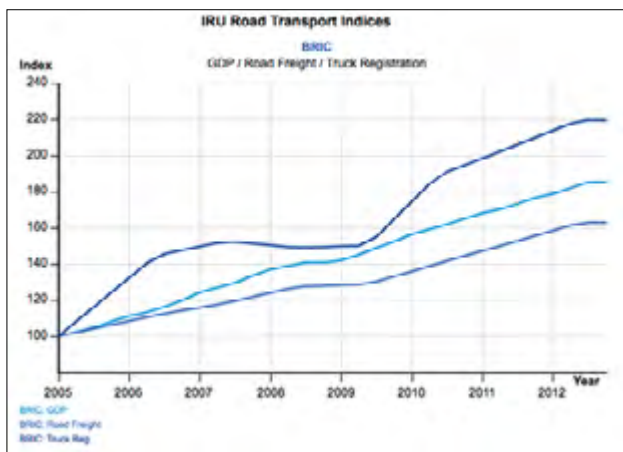
Тенденции в экономике автомобильного транспорта

Разработанные IRU индексы автомобильного транспорта, которые позволяют сопоставить рост ВВП, объемы грузовых перевозок и число регистраций новых транспортных средств в 58 странах, показывают, что на фоне стран ОЭСР, в том числе и государств-членов ЕС, в которых темпы роста остаются очень низкими, страны БРИК (Бразилия, Россия, Индия и Китай) будут и дальше двигать мировой экономический прогресс.

Если в период с 2008 по 2011 год ВВП в странах БРИК увеличился на 14,6%, то в ОЭСР он снизился 0,9%, а в ЕС – на 2,7% за тот же период. Аналогичным образом, в БРИК число регистраций новых транспортных средств увеличилось в период с 2008 по 2011 год на 13,8%, а в ОЭСР и ЕС снизилось на 36% и 40%, соответственно.

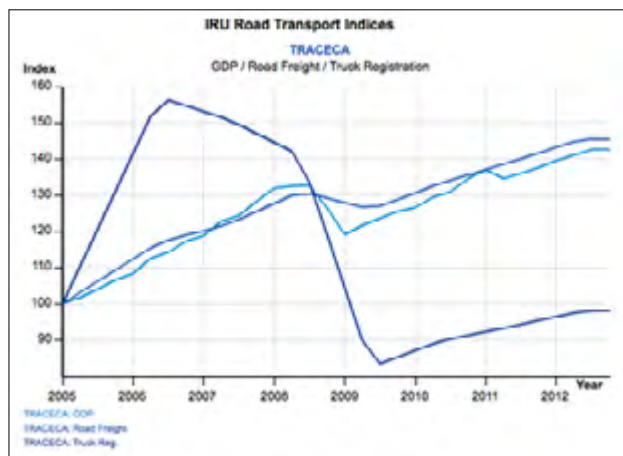
Прогнозы на 2011 год указывают на то, что если в странах БРИК число регистраций новых транспортных средств снова увеличится на 7,8%, то в странах ОЭСР, включая ЕС, оно увеличится всего лишь на 1,6% и 2,1%, соответственно, то есть останется на 40% ниже уровня 2008 года.

БРИК, ТРАСЕКА, ОЭСР и ЕС: прогнозы



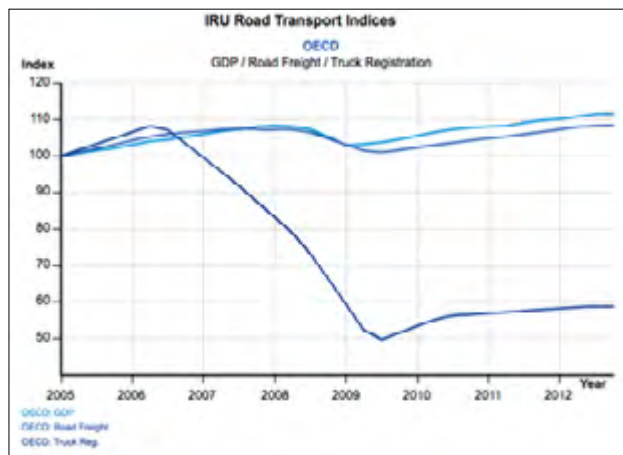
Страны БРИК

В странах БРИК наблюдался дальнейший рост объема перевозок (в тоннах) на уровне 8,2% и увеличение числа зарегистрированных транспортных средств на 13,7%.



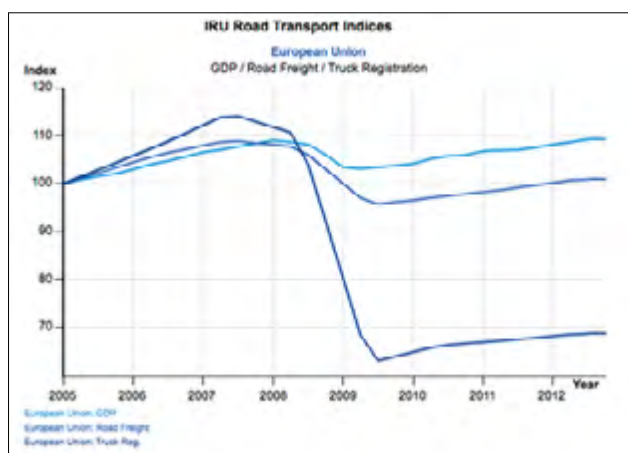
Страны ТРАСЕКА

В странах ТРАСЕКА также наблюдался дальнейший рост перевозок (в тоннах) – на 4,8%. После существенного снижения в 2008-2009 годах число регистраций новых транспортных средств снова увеличилось (4,9%).



Страны ОЭСР

В странах ОЭСР объем перевозок в тоннах снизился до предкризисного уровня. Однако резкое сокращение доступа операторов к капиталу, наряду с неустойчивостью рынка, привело в 2009 году к радикальному сокращению числа регистраций новых транспортных средств. Это нежелание инвестировать средства проявлялось и в 2011 году, в результате чего, несмотря на некоторые признаки оживления, темпы роста оставались очень низкими.



Страны ЕС

В странах ЕС также наблюдались некоторые признаки оживления, хотя абсолютные показатели и темпы роста оставались значительно ниже предкризисных. Как и в ОЭСР, транспортные операторы ЕС меньше инвестировали в новые транспортные средства. Вместе с тем на фоне ОЭСР транспортные операторы ЕС перевезли в целом меньший объем грузов. Фактически сопоставление предкризисных и посткризисных показателей (2008–2011 годы) позволило обнаружить снижение объема перевозок в тоннах на 10,4%, а сокращение числа регистраций новых транспортных средств – на 42,4%.

Значительный экономический рост в странах БРИК в 2011 году, который продолжится и в 2012 году – это результат их понимания того факта, что как инновационная деятельность, так и крупные инвестиции в средства производства, в том числе в малые и средние предприятия (МСП), которые обеспечивают 85% всех рабочих мест, в том числе в автотранспортные компании, представляют собой важный инструмент ускорения реального экономического роста. Это резко выделяется на фоне политики ОЭСР и ЕС, которая ставит МСП и отрасль автомобильного транспорта в неблагоприятное положение, налагая на них все новое и новое бремя нормативного регулирования и налогообложения, что приведет к низкому росту и в 2012 году.

Для того чтобы восстановить в 2012 году устойчивый рост экономики, правительства всех этих промышленно развитых стран должны признать, как и в случае стран БРИК, что несубсидируемое средство производства, каковым является автотранспорт, который обеспечивает связь всех предприятий со всеми рынками, предлагая высококачественные услуги «от двери до двери», необходимо продвигать и вперед.

Будущее транспортной системы и политики Европейского союза

В связи с изданием исследования («белой книги») Европейской комиссии по вопросу о будущей транспортной политике ЕС до 2050 года под названием «Дорожная карта единого европейского транспортного пространства – на пути к созданию комплексной ресурсоэффективной транспортной системы» IRU опубликовал всесторонний ответ на это исследование ЕС по транспорту в порядке развития своего собственного исследования, изданного в 2009 году под названием «Белая книга по коммерческим автомобильным перевозкам в ЕС».

В этом издании IRU излагает видение и рекомендации отрасли по вопросу о том, каким образом должна развиваться в ближайшие десятилетия система европейского транспорта, логистики и пассажирских перевозках.



IRU информирует Европейский парламент по приоритетам транспортной политики

Комитет по связи IRU в области грузового транспорта проинформировал членов Европейского парламента, транспортных атташе и представителей Европейской комиссии по приоритетам отрасли грузового автомобильного транспорта в ходе официального приема, который организовали члены Европейского парламента Кориен Вортман-Кол (EPP-NL), Ольга Сехналова (S&D, CZ) и Рамон Тремоза и Балселлс (ALDE, ES).



Безопасность дорожного движения

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.

Для настоящего профессионала в области автомобильных перевозок любое ДТП – это чрезвычайное происшествие.





Десятилетие действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения

В соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН, объявившей 2011-2020 годы «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения», Генеральная ассамблея IRU приняла новаторскую резолюцию по обеспечению безопасности движения на дорогах, 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.

В этой связи IRU также выделил существенные финансовые ресурсы в целях реализации – вместе с надежными партнерами, желающими выделить такой же объем средств, – различных проектов, ориентированных на действенное улучшение статистики безопасности на коммерческом автомобильном транспорте.

Исследования, проведенные экспертами, показали, что эффективное повышение безопасности дорожного движения предполагает необходимость применения трехэтапного подхода:

определение и устранение основных причин ДТП с участием тяжелых коммерческих транспортных средств в целях обоснования политики и коммерческих решений;

концентрация внимания на человеческом факторе посредством более широкого использования и соблюдения эффективных, согласованных стандартов учебной подготовки профессиональных работников автотранспорта, которая обеспечивается по линии Академии IRU, а также других участников дорожного движения;

и

сотрудничество с деловыми кругами посредством укрепления эффективного государственно-частного партнерства в целях достижения ощутимых результатов в деле повышения безопасности дорожного движения.

В порядке поддержки «Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения», начало которой было положено в мае 2011 года, IRU и его члены предприняли самые различные конкретные действия и взяли на себя обязательство делать это и впредь.

Разминирование дорог в Афганистане – новаторское государственно-частное партнерство (ГЧП)

IRU объединил свои усилия вместе со Службой Организации Объединенных Наций по разминированию (ЮНМАС) в целях поддержки мероприятий по разминированию 15 квадратных километров территории Афганистана в порядке ликвидации противопехотных мин и боеприпасов вдоль 700-километровой кольцевой дороги, связывающей Кабул с северными провинциями Афганистана и соседними республиками Центральной Азии.

Посредством снижения угрозы ранения или смерти тех, кто ездит по этим дорогам или работает на них, это новаторское партнерство (PPP) способствует повышению безопасности на дорогах и способствует развитию экономики Афганистана и стран Центральной Азии за счет обеспечения надежности торговых связей.

Результатами этой работы, не считая тех людей, которые пользуются этими дорогами для поездок по Афганистану и в соседние страны, сможет непосредственно воспользоваться 21 община, насчитывающая свыше 3000 афганских семей, проживающих поблизости от 33 опасных объектов, охватываемых этим проектом, который также позволит получить работу более чем 200 жителям из этих общин.

Косвенные преимущества получат около 7 миллионов человек, проживающих в 6 провинциях, через которые проходит эта кольцевая дорога. Поскольку этот проект позволит, кроме того, укрепить торговлю между этими провинциями и соседними странами, расположенными к северу от Афганистана (Таджикистаном, Узбекистаном и Туркменистаном), общие преимущества будут носить национальный характер.

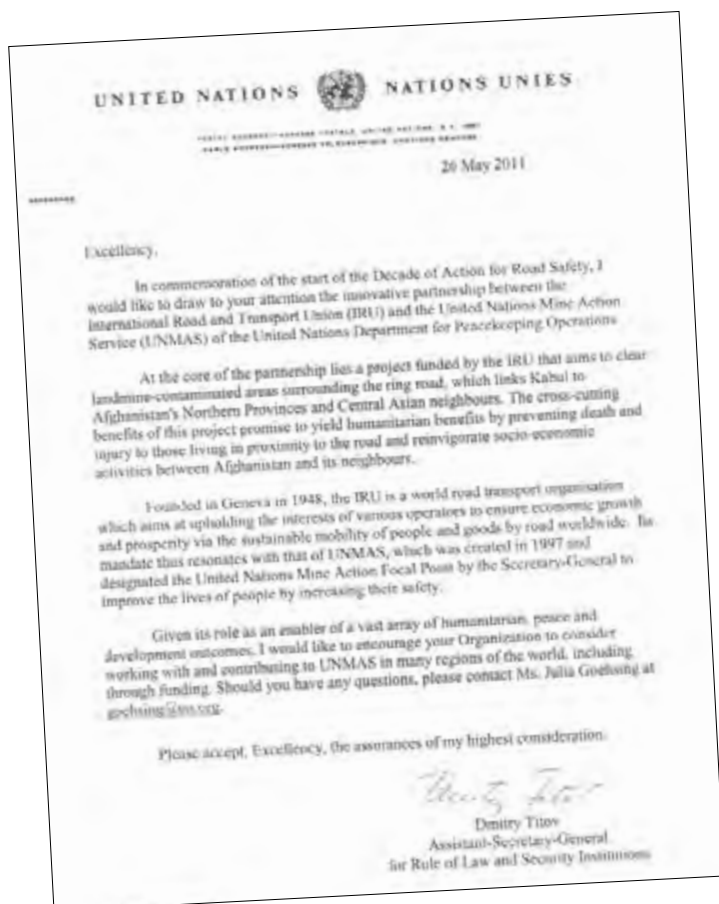
Безопасная торговля с помощью автомобильного транспорта между Афганистаном – страной, не имеющей выхода к морю, – и сопредельными с ней государствами позволит снизить стоимость продовольственных и непродовольственных товаров и, несомненно, принесет пользу всему населению в целом.

Разминирование
Афганистана:
Веб-журнал





Выступая на Генеральной ассамблее IRU в ноябре 2011 года, представитель центрального командования США выразил большое удовлетворение по поводу интенсивных усилий IRU, которые дополняют усилия Центрального командования США по переносу акцента с оказания Афганистану просто помощи, как это имеет место сейчас, на развитие его торговли, давая автотранспорту возможность продвигать прогресс, процветание и, в конечном счете, мир в этой стране, разорванной на части войной, и во всем регионе Центральной Азии.



Действия IRU по повышению безопасности дорожного движения

Новый контрольный список вопросов по безопасности на дорогах для водителей и руководителей: устранение негативного влияния человеческого фактора

В попытке решить проблему безопасности дорожного движения в источнике посредством устранения человеческого фактора Академия IRU разработала и выпустила несколько контрольных списков вопросов, имеющих целью помочь профессиональным водителям и менеджерам обеспечить безопасную подготовку транспортных средств и погрузку груза до того, как отправиться в рейс. Применение этих видов передовой практики позволяет существенно повысить безопасность всех участников дорожного движения.

Эти новые контрольные списки, доступные на нескольких языках на вебсайте IRU, включают, в частности, контрольные списки «Транспортное средство» и «Первая помощь», разработанные в партнерстве с Международной федерацией обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФОКК) и Международным союзом профессиональных водителей (МСПВ) с целью вооружить водителей достаточными знаниями, которые позволили бы им избежать дорожных аварий и быть готовыми к тому, чтобы спасти жизнь людей в чрезвычайных ситуациях.

Эти и другие «листки безопасности» IRU являются неотъемлемой частью программ Академии IRU на получение СПК для водителей и СПК для менеджеров.



Ситуации и подготовка по безопасности дорожного движения – повышение осведомленности

В целях эффективного повышения безопасности дорожного движения на международном уровне, повышения осведомленности и привлечения внимания к профессиональной подготовке водителей и распространения передовой практики IRU провел в 2011 году несколько совещаний и учебных семинаров по безопасности дорожного движения.

Латинская Америка

IRU и его ассоциация-член из Аргентины, Аргентинская федерация предприятий грузового автомобильного транспорта (FADEEAC), провели международную конференцию по теме «Безопасность дорожного движения и профессиональная подготовка работников автотранспорта», которая собрала вместе около 800 представителей государственных органов власти, автомобильного транспорта и учебных заведений из Латинской Америки.

Делегаты, в число которых входили заместитель секретаря по вопросам автомобильного транспорта из Министерства федерального планирования Хорхе Гонсалес, Исполнительный директор Национального агентства по безопасности дорожного движения Фелипе Родригес Лагенс, а также эксперты-исследователи в области безопасности дорожного движения, рассмотрели проблемы безопасности дорожного движения в Аргентине, Иberoамериканском сообществе и МЕРКОСУР и проанализировали конкретные способы повышения безопасности дорожного движения в Латинской Америке, в частности, посредством выявления и устранения основных причин ДТП с участием грузовиков.

Делегаты конференции отметили, что участие коммерческих транспортных средств в ДТП отнюдь не означает, что именно они являются причиной таких дорожно-транспортных происшествий, как об этом свидетельствуют научные исследования, например, Европейская система исследования причин ДТП с участием грузового транспорта (ЕТАС), которые показывают, что причиной 85% всех аварий является человеческий фактор, 75% – другие участники дорожного движения и только 25% – водители грузовых автомобилей. В этой связи эксперты рекомендовали сконцентрировать внимание на проблеме человеческого фактора, прежде всего посредством более широкого применения эффективных и согласованных стандартов профессиональной подготовки работников автомобильного транспорта, например тех, которые разработаны Академией IRU.



Лига арабских государств

IRU расширит географический охват методологии Европейской системы исследования причин ДТП с участием грузового транспорта (ЕТАС), распространив ее на регион Лиги арабских государств в целях оказания помощи в определении причин дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей в ее 22 странах-членах.

Ближний Восток

Академия IRU провела в Стамбуле (Турция) семинар на тему «Изменить поведение пользователей дорог в целях действенного повышения безопасности дорожного движения», в котором приняли участие около 150 делегатов от государственных органов, отрасли автомобильного транспорта, специалистов по исследованиям в области безопасности дорожного движения и учебных заведений из 30 стран. Они рассмотрели проблематику исследований и ключевые инициативы, позволяющие действенным образом повысить безопасность движения на дорогах. Участники семинара пришли к выводу о том, что для эффективного решения проблемы безопасности дорожного движения необходимо сосредоточить внимание на основной причине ДТП: человеческом факторе. Они также подчеркнули потребность в высококачественных программах профессиональной подготовки работников автотранспорта, например таких, которые разработаны и проводятся Академией IRU.

Работа, нацеленная на изменение поведения людей посредством улучшения профессиональной подготовки всех пользователей дорог, – ключевой элемент эффективного и существенного повышения безопасности дорожного движения в мире.

Перевозка опасных грузов...безопасно...на глобальном уровне

В ходе обсуждения за круглым столом на тему «Перевозка опасных грузов: глобальные и региональные аспекты», которое состоялось в рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, Группа экспертов IRU по перевозкам опасных грузов изложила свои долгосрочные цели в осуществлении Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) в других частях мира, прежде всего на Ближнем Востоке, в Азии и Африке.

3-й семинар IRU-ЛАГ-АУЛТ по международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)

В порядке продолжения этой работы IRU организовал 3-й семинар IRU-ЛАГ-АУЛТ по международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) в Каире (Египет), который позволил собрать вместе около 150 участников из транспортных, правоприменительных, таможенных и торговых ведомств, а также представителей международных организаций и отрасли автомобильного транспорта.

Этот семинар послужил своего рода платформой для оценки региональных потребностей в улучшении перевозок опасных грузов автомобильным транспортом и анализа работы Соглашения ООН по ДОПОГ в целях содействия его осуществлению в странах-членах Лиги арабских государств в качестве одного из ключевых средств повышения безопасности дорожного движения на уровне региона.



В 2012 году IRU продолжит тщательный мониторинг работы по реализации «интеллектуальных транспортных систем» (ИТС) в целях укрепления положений, регулирующих перевозку опасных грузов. IRU выступает в поддержку добровольного использования прикладных программ ИТС в порядке сохранения свободы грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя в выборе вида транспорта, который они хотели бы использовать, и исключить возможность превращения прикладных программ ИТС в инструмент, который поощряет один вид транспорта в ущерб другому.

Обеспечение безопасности торможения

Международная комиссия IRU по техническим вопросам (CIT), которая занимается проблематикой технологий, документации, грузовых единиц и методов погрузки, а также их внедрением в транспортную систему, прежде всего в систему перевозок в комбинированном сообщении или опасных грузов, осуществляет мониторинг и стремится согласовать условия испытаний на эксплуатационную пригодность и технического осмотра коммерческих транспортных средств в части тормозных систем, надежного крепления груза, веса и габаритов.

В целях улучшения оценки технического состояния тормозов на объективной и согласованной основе CIT сотрудничает с датскими компетентными органами в целях разработки предложения для представления Рабочей группе ЕЭК ООН по вопросам торможения и ходовой части (GRRF), которое должно быть принято в 2012 году.

Операторы, действующие в секторе автотранспорта, подрядчики по грузоперевозкам, поставщики, гаражи, испытательные учреждения и компетентные органы должны сотрудничать и принимать меры по улучшению технического состояния тормозных систем тяжелых транспортных средств. Правовые положения и требования должны также предусматривать приоритетные проверки рабочих компонентов и систем, которые имеют важное значение для безопасности дорожного движения и в случае которых можно четко подтвердить пользу от понесенных расходов.

IRU и его члены поддерживают все меры по безопасности дорожного движения, которые направлены на эффективное устранение основной причины ДТП с участием коммерческих транспортных средств.

Профессиональная подготовка

Сегодня профессиональная подготовка в области автомобильного транспорта актуальна как никогда ранее. Профессиональные работники автомобильного транспорта должны быстро приспосабливаться и оставаться на острие прогресса в отрасли на всех уровнях. Только в этом случае они смогут достичь масштабных целей по обеспечению устойчивого развития, повышению безопасности дорожного движения и соблюдению все более сложных правил и идти в ногу с техническим прогрессом. Только таким образом они смогут обеспечить эффективное, безопасное, экологически приемлемое и затратоэффективное оказание автотранспортных услуг, позволяющих удовлетворить экономический спрос и оставаться конкурентоспособными на местном, региональном и международном уровнях.

Competency

IRU
Academy

Worldwide Excellence
in Professional
Road Transport Training

Safety

Safety

Safety

Safety

Safety

Safety

Safety

International Recognition

International Recognition

International Recognition

International Recognition

International Recognition

International Recognition

Competency

Competency

Competency

Competency

Competency

Competency

Harmonisation

Harmonisation

Harmonisation

Harmonisation

Harmonisation

Harmonisation

Harmonisation

Профессиональная подготовка в рамках IRU «Учиться, чтобы научиться»

Цель профессиональной подготовки IRU – привить в автотранспортной отрасли культуру по типу «учиться, чтобы научиться» посредством создания эффекта синергизма между всеми учебными мероприятиями в рамках IRU – Академии IRU, системы подготовки по тематике МДП и внутренней системы подготовки IRU. Все участники программ профессиональной подготовки IRU – будь то менеджеры автомобильных перевозок, водители, ассоциационные члены или таможенные органы – пользуются уникальным доступом к интерактивным учебным материалам и эффективным методам организации учебного процесса.

Академия IRU – всемирное мастерство и международное признание в области профессиональной подготовки работников автомобильного транспорта

Академия IRU работает на глобальном уровне со своими партнерами и группой экспертов по созданию соответствующей базы профессиональной подготовки работников автотранспорта и пользуется международным признанием и поддержкой со стороны своего Консультативного комитета высокого уровня IRU (ККА), в состав которого входят представители Всемирного банка, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Международного транспортного форума (МТФ), Европейской комиссии (ЕК) и Европейской федерации работников транспорта (ЕФРТ).

Глобальная сеть АУЦ и программы Академии IRU

Академия IRU предоставляет своей глобальной сети аккредитованных учебных центров (АУЦ) в 35 странах целый ряд учебных программ, которые ориентированы на развитие навыков и углубление знаний профессиональных работников автомобильного транспорта с целью развития их способности к организации работы по всем ключевым аспектам автотранспортных операций. Программы Академии IRU, разработанные экспертами, признанными на международном уровне, под надзором ККА, постоянно обновляются с целью включения в них самых современных видов практики и гарантирования их соответствия действующим международным, региональным и национальным транспортным правилам.

Программа на получение СПК для менеджеров

Программа для менеджеров, предусматривающая выдачу сертификатов профессиональной компетентности (СПК) Академии IRU, обеспечивает подготовку с соблюдением соответствующих требований международных учебных стандартов, которая удовлетворяет потребностям любого менеджера. Эта программа была обновлена с целью отразить в ней региональные требования, в частности новые положения Правил 1071/2009 ЕС, которые вступили в силу в декабре 2011 года. В 2012 году работа по адаптации программ для всех регионов будет продолжена.



Академия IRU проводит семинар для инструкторов по программе на получение СПК для менеджеров из региона Ближнего Востока

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 и заканчивая экологическим стилем вождения. В порядке удовлетворения конкретных национальных потребностей каждого АУЦ в подготовке водителей эта программа осуществляется на индивидуальной основе с целью обеспечить максимальное накопление профессиональных знаний водителями, занятыми в сфере грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Новая учебная программа на получение СПК, ориентированная на профессиональных работников автотранспорта, осуществляющих международные перевозки, была введена в действие в регионе СНГ. Разработанная в тесном сотрудничестве с аккредитованными учебными центрами Академии IRU в 6 странах-участниках СНГ, эта программа полностью соответствует «Соглашению о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ».



Шесть АУЦ получили аккредитацию, позволяющую им вести новую международную учебную программу по подготовке водителей на получение СПК для региона СНГ

Программа по ДОПОГ

Академия IRU ввела в действие новую программу по ДОПОГ, конкретно предназначенную для обучения немобильных работников, выполняющих погрузку-разгрузку опасных грузов на грузовом автотранспорте в полном соответствии с требованиями Соглашения ДОПОГ. Эта программа ориентирована на потребности профессиональных работников, занятых погрузочно-разгрузочными операциями, и применяется при перевозке тарных и навалочных грузов и цистерн в режиме ДОПОГ, за исключением взрывчатых веществ и предметов (класс 1) и радиоактивных материалов (класс 7).

Программа по тахографу

Для того чтобы включить в программу по тахографу самые последние изменения в законодательстве, сделать ее более доступной и отразить в ней более богатый опыт использования, она была обновлена и модифицирована.

Программа по безопасной погрузке и надежному креплению груза

Академия IRU разработала интерактивную учебную программу на разных языках по безопасной погрузке и надежному креплению груза. Это было сделано в порядке удовлетворения потребностей, высказанных некоторыми АУЦ, и непосредственно отвечает интересам IRU и его членов, поставивших перед собой целью продвигать работу по повышению безопасности дорожного движения. Эта новая программа Академии IRU полностью включает требования самого последнего европейского стандарта CEN 12195-1:2010 по креплению груза на автотранспортных средствах, который вступил в силу в мае 2011 года.



Программа Академии IRU располагает уникальным интерактивным тренажером по безопасной погрузке и надежному креплению груза



Академия IRU проводит семинар инструкторов по применению тахографа и ДОПОГ в Юго-Восточной Европе

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 работников автотранспорта и их работодателей, с тем чтобы дать им возможность принимать эффективные меры на рабочем месте. Она доступна на разных языках для всех аккредитованных учебных центрах (АУЦ) Академии IRU, ассоциаций-членов IRU и заинтересованных партнеров.



Академия IRU проводит занятие по безопасной погрузке и надежному креплению груза

Подготовка инструкторов

Академия IRU проводит курсы по подготовке инструкторов с целью повысить знания и навыки, необходимые для эффективного обучения по учебным программам, и добиться того, чтобы инструкторы удовлетворяли высококачественным и согласованным стандартам в области профессиональной подготовки, установленным Академией IRU. В этой связи было проведено несколько успешных семинаров для инструкторов по ДОПОГ, по безопасной погрузке и надежному креплению груза (БПКГ), по подготовке менеджеров и водителей на получение СПК, а также по ВИЧ/СПИДу. В 2012 году будут организованы новые семинары, посвященные развитию технических, педагогических и методологических навыков инструкторов.

Электронное обучение

Платформа управления содержанием

Платформа управления содержанием (АСМ) Академии IRU наполнилась более богатым содержанием и оснастилась более совершенной системой навигации в целях облегчения доступа к программам Академии IRU и специализированным справочным материалам. Эта многоязычная и «интуитивная система», работающая в онлайн-режиме, позволяет АУЦ получить в любой момент доступ к содержанию и средствам оказания помощи слушателям в процессе обучения. Все имеющиеся ресурсы доступны для АУЦ Академии IRU, которые они могут загрузить и использовать, в том числе в качестве основы в процессе разработки и обновления своих программ.

Академия IRU в онлайн-режиме

Новая версия прикладной программы Академии IRU в онлайн-режиме (АОЛ) позволяет АУЦ производить онлайн-аккредитацию и изменять свой учебный профиль очень простым способом. Несколько новых функций, например, импорт и экспорт данных о слушателях, и дополнительные возможности для выпускников также позволяют пользователям расширить свой опыт.



IRU укрепляет партнерство с Всемирной таможенной организацией (ВТАМО)

В настоящее время действует система дистанционного обучения IRU-ВТАМО по тематике МДП на английском, арабском, русском и французском языках, а с начала 2012 года она будет действовать и на испанском. Эта интерактивная учебная программа доступна для всех ассоциаций-членов IRU и сотрудников таможен, что вносит существенный вклад в понимание и бесперебойное функционирование системы МДП на глобальном уровне.

Параллельно IRU продолжает развивать возможности обучения по тематике МДП путем разработки серии анимационных учебных модулей, конкретно предназначенных для удовлетворения потребностей ассоциаций, выдающих книжки МДП.



Совместные международные проекты в области профессиональной подготовки

Академия IRU ведет совместные международные проекты, направленные на разработку высокоэффективных стандартов в отрасли автомобильного транспорта, поддерживая тем самым стремление отрасли к повышению безопасности дорожного движения, снижению выбросов углерода и повышению профессионального мастерства.

Проект ЕС «Леонардо»: «ДРИВН»



Академия IRU вместе с партнерами из Испании, Польши и Франции завершили реализацию проекта, направленного на углубление, передачу и реализацию на практике знаний и навыков в интересах инструкторов, которые проводят периодическую подготовку водителей категории С. Этот проект представляет собой ответ на срочную необходимость создать высококачественный учебный потенциал с целью обеспечить достаточное предложение и избежать дефицита квалифицированных водителей. В продолжение этой работы проект «ДРИВН» имеет сейчас целью продвинуть и предложить любой заинтересованной стороне стандартную учебную программу по укреплению технических знаний, методологических подходов и преподавательских навыков инструкторов в порядке обеспечения максимального успеха в области профессиональной подготовки водителей на получение СПК.

Профессиональная подготовка в арабских странах

Академия IRU, в партнерстве с Арабским союзом наземного транспорта, занимается реализацией широкомасштабного проекта в области автомобильного транспорта в регионе Лиги арабских государств, который пользуется технической поддержкой Исламского банка развития. Цель этого проекта – повысить эффективность автотранспортных услуг, оказываемых автомобильными перевозчиками арабских стран, в частности, путем внедрения программы Академии IRU по подготовке менеджеров на получение СПК и программы по ДОПОГ в странах общееарабского региона.

Проект «ЭКО-ЭФФЕКТ»



Проект «ЭКО-ЭФФЕКТ» (Экологическая программа для парка коммерческих грузовиков и транспортных средств малой грузоподъемности), финансируемый на совместной основе девятью партнерами из восьми стран в целях разработки и осуществления схем экологического стиля вождения, предусматривающих расширение такой практики вождения среди профессиональных водителей, которая наносила бы минимальный вред окружающей среде и тем самым обеспечивала бы дополнительное сокращение CO₂.



Социальный диалог в рамках ЕС – проект по развитию навыков и профессиональной подготовки в секторе автомобильного транспорта (СТАРТС)

IRU и Европейская федерация работников транспорта (ЕФРТ) создали консорциум партнеров для анализа системы подготовки и навыков мобильных и немобильных работников автомобильного транспорта. Партнерство, ведущее этот проект, признает взаимный интерес как работодателей, так и работников в выяснении того, что необходимо сделать для оптимизации положительного воздействия профессиональной подготовки на работу сектора автомобильного транспорта и для ее организации наиболее эффективным и экономичным образом.



Предварительные результаты исследования, проведенного в рамках этого проекта, выявили наличие определенных проблем, обусловленных директивой ЕС по профессиональной подготовке (2003/59/ЕС). Они включают:

барьеры, препятствующие взаимному признанию квалификации водителей, имеющих СПК, между государствами-членами;

озабоченность по поводу качества подготовки в некоторых странах;

необходимость аккредитации учебных центров, по примеру АУЦ Академии IRU, которые пользовались бы большей поддержкой и признанием на национальном уровне;

отсутствие системы обмена информацией между государствами-членами ЕС, что может привести к возникновению проблем в случае проверок на дорогах, проводимых правоохранительными органами; ,

озабоченность по поводу недостаточного учебного потенциала, что не дает возможности работающим водителям пройти периодические курсы переподготовки в установленные сроки.



Реализация проекта СТАРТС будет продолжена и в 2012 году, а IRU, со своей стороны, продолжит работу на уровне правительств в соответствии с принятой им резолюцией о нехватке водителей и недостаточной квалификации, с тем чтобы добиться от них признания стратегической важности штата работников, задействованных в коммерческом секторе автотранспортной отрасли, и создать условия, позволяющие им и впредь служить обществу и экономике, отдавая им все профессиональные знания и опыт, в которых они нуждаются.

Боле подробно см.:
starts.iru.org

Мобильность

Сегодня, в условиях глобализированной и весьма конкурентоспособной экономики, новая схема мобильности в сочетании с повышением уровня экономического развития, социального равенства и экологических проблем на глобальном уровне обуславливают срочную необходимость переосмысления наших транспортных систем и изменения практики передвижения людей.

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.



Сделайте «разумный ход» во имя нашего будущего:
присоединяйтесь к нашей кампании!



Общественный транспорт городскими и междугородними автобусами представляет собой оптимальный ответ на целый ряд нынешних и будущих проблем в области мобильности, таких как социальная сплоченность, связь с другими видами транспорта, выбросы CO₂ и перегруженность дорог.

Отрасль автобусных перевозок вышла с инициативой «Разумный ход» - долгосрочной информационно-разъяснительной и пропагандистской кампанией с целью поставить автобусы в центр обсуждений транспортной политики, с тем чтобы удвоить их использование и обеспечить устойчивую мобильность для всех.

Уже в течение более двух лет компания «Разумный ход» предоставляет тем, кто определяет политику и формирует общественное мнение, точные и надежные факты и цифры в целях информационного обоснования законодательства и поощрения политики, которая поддерживает, продвигает и способствует более широкому использованию автобусных перевозок гражданами на местном, национальном, региональном и глобальном уровнях - везде, где это возможно.

Безопасность дорожного движения прежде всего!

Благодаря поддержке IRU автобусная отрасль определила безопасность дорожного движения в качестве важнейшей приоритетной цели на 2011 год в рамках Глобальной кампании «Разумный ход», в частности, путем дальнейшего развития, распространения и применения современных видов практики в области безопасности в этой отрасли и профессиональной подготовки, например такой, которая обеспечивается Академией IRU, а также посредством инвестирования в самые современные технологии и устройства обеспечения безопасности транспортных средств. Такие действия будут продолжены в течение всего Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы.



twitter.com/#!/Smart_move



www.facebook.com/SmartMoveCampaign



www.youtube.com/user/Smartmovecampaign



www.flickr.com/photos/smart_move/collections/



Присоединяйтесь к нашей
компании...

www.busandcoach.travel



Транспортная политика должна поощрять более широкое использование безопасных, экологически чистых, экономичных, гибких и в то же время доступных транспортных услуг, которые обеспечиваются автобусами.

Обеспечение устойчивой мобильности посредством применения согласованных правил в целях создания зон с низким уровнем выбросов

Среди более чем 200 европейских городов, в которых уже установлены зоны с низким уровнем выбросов (ЗНВ) и 40-50 новых, которые создаются ежегодно, многие из них вводят ограничения на пассажирские перевозки автобусами, в том числе теми, которые оснащены двигателями «Евро-3», что было самым экологичным вариантом всего лишь 5 лет назад.

Такое законодательство отрицательно сказывается на 80 000 автобусов «Евро-3», эксплуатируемых в Европе, и приводит к тому, что отрасль теряет 2 миллиарда евро, которые можно было бы инвестировать в более новые и экологически чистые транспортные средства. Кроме того, компания, насчитывающая двадцать транспортных средств «Евро-3», может потерять до 250 000 евро в год - эквивалент нового автобуса последнего поколения - в результате преждевременной амортизации их транспортных средств. Аналогичным образом, бизнес, связанный с туризмом, например, рестораны и гостиницы, в европейском городе среднего размера может потерять до 50 000 потенциальных посетителей в год, что представляет общий убыток более 11 миллионов евро.

Несмотря на повышательную тенденцию в реализации на практике ЗНВ во всей Европе, базы для регулирования введения таких зон в Европейском союзе не создано. Каждый город

вводит свои собственные правила, процедуры и сертификаты, ведущие к еще к большей фрагментации рынка, что в свою очередь приводит к неэффективности и существенным расходам для автобусных туроператоров и их клиентов, отрицательно сказываясь на устойчивой мобильности на местном уровне, а также на всей системе туризма.

Несо согласованная городская политика, которая ограничивает использование автобусов в городах, фактически способствует не снижению, а повышению выбросов CO₂ и заторов в движении, что негативно сказывается на справедливой и эффективной работе европейского рынка туризма и перевозок!

Для того чтобы устранить эту ситуацию, IRU организовал первое европейское обсуждение на тему «Транспортные ограничения в зонах с низким уровнем выбросов в Европе», в котором приняли участие члены парламента, службы Европейской комиссии и транспортные атташе государств-членов, а также около 100 представителей европейской отрасли пассажирских перевозок и городских властей. IRU призвал европейские директивные органы обеспечить согласованную правовую основу, которую должны использовать все города ЕС при введении ЗНВ или других аналогичных ограничений на доступ или движение.

7-ой Европейский автобусный форум: политика и вклад транспортного сектора в экологически чистые поездки и туризм



7-ой Европейский автобусный форум, организованный на совместной основе IRU, его Ассоциацией членом - Бельгийской федерацией автобусных операторов (FBAA), Европейской ассоциацией агентств по пассажирским перевозкам и туроператоров (ECTAA) и Европейской ассоциацией туроператоров (ЕТОА), проводился в Кортрейке в рамках выставки «Басуорлд» в присутствии около 200 ведущих деятелей бизнеса и должностных лиц учреждений ЕС.

Обсуждения на Форуме касались того, каким образом политика может способствовать созданию такой правовой и административной основы, которая бы содействовала и благоприятствовала выбору туристами и пассажирами экологически чистых видов транспорта, и подчеркнули собственный вклад и передовой опыт отрасли пассажирских перевозок в целях дополнения и поддержки такой политики.



Вице-президент Европейского парламента Изабель Дюран подчеркнула весьма позитивный вклад автобусной отрасли в развитие более экологически чистых и экономичных поездок, а также в создание рабочих мест в этом и других секторах и системы пассажирских перевозок, доступных по цене.

Участники Форума пришли к выводу о том, что действия на уровне правительства заключаются в том, чтобы отслеживать или во многих случаях предвосхищать необходимые изменения в образе мыслей и восприятии автобусов членами общества. Это включает, в частности, правила и положения, например, правила, регламентирующие время управления и отдыха водителей, которые конкретно касаются данного сектора, справедливый режим НДС, соответствующие нормы, регулирующие вес и габариты транспортных средств, зоны с низким уровнем выбросов, которые благоприятствуют отрасли, стимулы и достаточные государственные средства, выделяемые на общественные пассажирские перевозки автобусами.

Участники Форума также воспользовались «экологически чистой экскурсией» с гидом, организованной устроителями выставки «Басуорлд» в качестве специального экологически чистого маршрута в выставочных залах, который ведет посетителей к продуктам и схемам, имеющим прямое отношение к устойчивости, снижению выбросов и шума, экономии топлива, рециркуляции и снижению веса, иллюстрируя тем самым новейшие технологии, разработанные изготовителями и поставщиками транспортных средств в целях повышения экологически чистой мобильности пассажирских перевозок и туризма.

«Государства-члены должны положить конец дискриминационной налоговой практике, которая ставит автобусы в неблагоприятное положение по сравнению с другими пассажирскими транспортными средствами, которые выбрасывают больше загрязняющих веществ».

Изабель Дюран, вице-президент Европейского парламента

Такси: «в любое время, в любое место!»

Таксомоторные перевозки и прокат автомобилей с водителем являются неотъемлемой частью цепочки общественного транспорта в городских и сельских районах. Благодаря своей 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 до 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.

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.

Благодаря своей беспрецедентной гибкости такси дополняют другие виды общественного транспорта.

Такси - в любое время, в любое место.

Они могут обеспечить
мобильность
каждого*



1 ТАКСИ = не менее 20 человек в день



Более широкое использование такси

Таксомоторная отрасль, выдвинувшая новый лозунг «Такси – в любое время, в любое место», прилагает коллективные усилия по улучшению таксомоторных услуг и законодательных условий с целью существенно расширить использование такси в качестве неотъемлемой части системы общественного транспорта.

Решая эту долгосрочную задачу, европейская таксомоторная отрасль намерена поставить такси на видное место в политической повестке дня на местном, национальном и региональном уровнях в качестве самой лучшей альтернативы частным автомобилям и надежного дополнения других средств общественного транспорта.

Эта цель также включает поощрение таких непреходящих ценностей, как качество, привлекательность, безопасность, экологическая чистота и доступность таксомоторных услуг в рамках всей отрасли, посредством дальнейшего повышения профессионализма руководителей и водителей такси за счет профессиональной подготовки, например такой, которая предлагается Академией IRU, путем интенсификации обмена различными видами оптимальной практики среди профессионалов таксомоторной отрасли в интересах нынешней и будущей клиентуры.

Такси обладают нереализованным потенциалом в деле оказания доступных транспортных услуг гражданам как в городских, так и в сельских районах, но они могут реализовать его только в том случае, если европейские директивные органы полностью признают такси в качестве части системы общественного транспорта.

Таксомоторная отрасль будет и впредь укреплять и продвигать свои общие ценности, демонстрируя свое желание работать вместе с целью сделать такси еще более безопасной, экологически чистой, более гибкой, удобной и доступной альтернативой мобильности для всех.



Таксомоторная отрасль объединяет свои усилия с Европейским форумом по инвалидности

IRU и Европейский форум по проблемам инвалидности (ЕФИ) объединили свои усилия в целях разработки и распространения контрольного списка доступности с рекомендациями по оказанию водителям такси помощи в повышении качества услуг, которые они оказывают клиентуре с инвалидностью и ограниченной способностью к передвижению.

Разработанный на основе существующих детальных руководящих принципов IRU, применяемых на добровольной основе, этот контрольный список содержит рекомендации для водителей такси, которые оказывают услуги людям с нарушением зрения, в том числе тем, у которых есть собаки-поводыри, с нарушением слуха, речевой функции или с ограниченной способностью к передвижению, включая клиентов в инвалидных колясках.



Совет группы IRU “Такси и прокат автомобилей с водителем” встретился с членами Европейского парламента и представителями Группы по чистому городскому транспорту Генерального директората по мобильности и туризму в Брюсселе для обсуждения способов эффективного включения такси в систему общественного туризма и повышения качества таксомоторных услуг путем введения в действие на уровне ЕС надлежащих правил доступа к профессии таксиста.



Устойчивое развитие

Наиболее часто упоминаемое определение устойчивого развития - это развитие, которое «подразумевает удовлетворение потребностей нынешнего поколения, не угрожая способности будущих поколений удовлетворять их собственные потребности». В случае отрасли автомобильного транспорта обеспечение устойчивого развития означает удовлетворение рыночного спроса за счет как можно более низких экономических, социальных и экологических издержек, прежде всего не столько за счет увеличения транспортных средств, сколько за счет повышения их эффективности, безопасности и экологической чистоты.

Обеспечение правильного баланса между экономическим развитием, социальным равенством и защитой окружающей среды.



Стратегия IRU трех «и» для достижения устойчивого развития

IRU разработал стратегию трех «и» для достижения устойчивого развития на основе инноваций, использования стимулов и инфраструктуры в качестве самого эффективного способа достижения наших общих экономических, социальных и природоохранных целей:

инновации: разрабатывать и применять более эффективные технические меры и практические методы работы «в источнике» в целях снижения воздействия автотранспорта на окружающую среду;

использование стимулов: поощрять быстрее 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 качестве примера для подражания другим промышленным группам.



В случае отрасли автомобильного транспорта обеспечение устойчивого развития означает удовлетворение рыночного спроса за счет как можно более низких экономических, социальных и экологических издержек не столько за счет увеличения количества транспортных средств, сколько за счет повышения их эффективности.



МЫ ПОДДЕРЖИВАЕМ

После первой встречи на высшем уровне «Планета Земля» в Рио-де-Жанейро в 1992 году, на которой 182 страны приняли Повестку дня на 21-й век, признается, что в экономике, так же как и в экологии, все взаимосвязано, и изолированные действия невозможны. Политика, которая не была тщательно продумана, приведет к неблагоприятным последствиям, причем не только для экономики, но в равной степени и для окружающей среды.

После принятия Повестки дня на 21-й век отрасль автомобильного транспорта взяла активный курс на обеспечение устойчивого развития, единодушно приняв на Всемирном конгрессе IRU в Будапеште в 1996 году Хартию устойчивого развития IRU. Стремление к устойчивому развитию стало для отрасли автомобильного транспорта уставной обязанностью, соответствующей статье 2 уставных целей IRU.

IRU является одним из участников инициативы «Глобальный договор ООН» – крупнейшей в мире инициативы в области корпоративной ответственности, в которой принимают участие свыше 9500 участников из коммерческого и некоммерческого секторов в более чем 140 странах. Приоритеты и соответствующие мероприятия IRU, в частности упрощение торговли и международных автомобильных перевозок, а также устойчивое развитие, полностью соответствуют «Десяти принципам» глобального договора в области прав человека, труда, окружающей среды и борьбы против коррупции.

Инновации

Стандартная модульная концепция: новаторское и устойчивое транспортное решение, позволяющее произвести больший объем работы за счет меньших средств

Срочная необходимость обеспечения устойчивой и энергоэффективной транспортной системы предусматривает необходимость новаторских решений, например тех, которые заложены в модульной концепции, позволяющей повысить показатели работы транспорта без увеличения количества транспортных средств и шире использовать систему мультимодальных перевозок.

Модульная концепция позволяет грузовику менять комбинацию контейнеров или модулей с целью найти оптимальное транспортное решение. Более длинные составы транспортных средств используются везде, где это возможно, а более короткие составы - там, где это необходимо. Практика показала, что это позволяет существенно повысить эффективность работы автотранспорта и снизить потребление энергии, а также повысить экологические показатели за счет перевозки большего объема грузов с использованием меньшего числа транспортных средств, упрощая при этом мультимодальные транспортные операции, что было эмпирически подтверждено с помощью различных исследований и полевых испытаний, проведенных по поручению правительств или отрасли.

Однако в этих целях необходимо, чтобы политические круги взяли на себя в этом деле ведущую роль и проявляли больше решимости в деле унификации и стандартизации грузовых единиц и составов транспортных средств с целью обеспечить эффективную совместимость между различными видами транспорта. Кроме того, необходимо также провести больше полевых испытаний на национальном и трансграничном уровнях в целях выявления наиболее эффективных комбинаций транспортных средств в соответствии с модульной концепцией и создать условия для их оптимального использования в более широком масштабе.

IRU продолжает тесно сотрудничать с целым рядом ключевых участников в целях продвижения и упрощения практики использования модульной концепции и приветствовал положительные сдвиги в этом плане в различных государствах-членах ЕС.



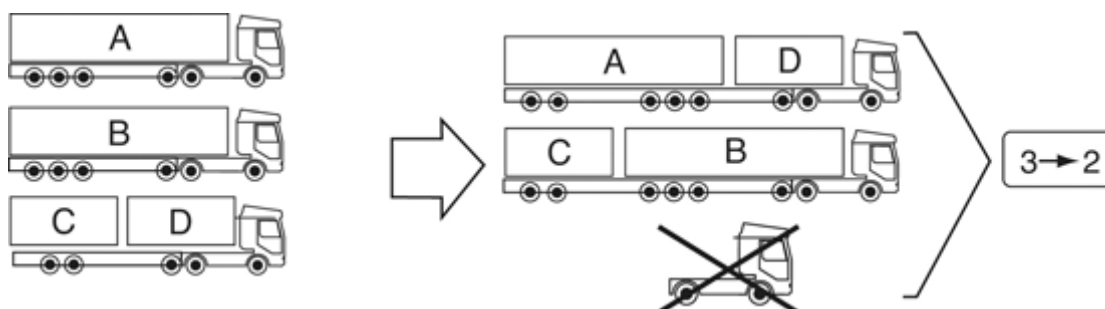
IRU выступает на форуме ОБСЕ по устойчивому транспорту

Первый заместитель Генерального секретаря IRU Умберто де Претто сообщил представителям правительств государств-членов, принявших участие в работе 19-го Экономического и экологического форума Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), что устойчивая транспортная политика должна строиться на экономических, транспортных и энергетических реалиях, включая зависимость коммерческих перевозок с использованием тяжелых автотранспортных средств от нефти, что означает необходимость разработки такой энергетической политики, которая содействовала бы диверсификации энергоресурсов в целях экономии нефти для удовлетворения потребностей в мобильности наших внуков.

Он также подчеркнул тот факт, что экономические, социальные и экологические цели устойчивого развития можно более эффективно достичь посредством реализации на практике стратегии IRU трех "и" на основе инноваций, использования стимулов и инфраструктуры.

В заключение он сказал, что в настоящее время существуют опробованные и проверенные инструменты ООН, которые позволяют повысить безопасность дорожного движения и ограничить экологические последствия использования автотранспорта, и в этой связи призвал правительства ОБСЕ эффективно осуществлять указанные многосторонние договора на приоритетной основе.

В Нидерландах компетентные органы решили пойти дальше этапа испытаний и полностью включить модульную концепцию формирования составов транспортных средств в систему национальных автотранспортных операций в грузовом сообщении. Испытания в Дании также получили положительный отклик: в июле была расширена сеть тех участков автомобильных





дорог, которые были открыты для испытаний. Сдвиги в этом плане в Германии и Фландрии также обнадеживающие, поскольку испытания, как ожидается, начнутся в конце 2011 года.

IRU настоятельно рекомендует европейским учреждениям призвать большее количество государств-членов провести такие испытания и принять необходимые меры по проведению трансграничных испытаний между теми государствами-членами, которые выразили взаимное согласие.

Сокращение выбросов CO₂ на автомобильном транспорте

Европейская комиссия просила IRU принять участие в работе по анализу мер, которые могли бы привести к эффективному сокращению выбросов CO₂ тяжелыми транспортными средствами в целях разработки соответствующей стратегии сокращения выбросов CO₂ к концу 2012 года. Такие меры включают разработку стандартов эффективности, создание системы ЕС по измерению выбросов CO₂ различными составами транспортных средств и соответствующей системы отчетности, а также создание системы стимулов для компаний, которые участвуют в программах сокращения выбросов CO₂.

Европейская комиссия признает, что стандарты эффективности можно будет ввести в действие только после того, как будут разработаны новые

процедуры информирования о потреблении топлива и выбросах CO₂ всеми транспортными единицами. В этой связи он предложил разработать процедуру ЕС по декларированию выбросов CO₂ и потребления топлива тяжелыми транспортными средствами.

Хотя IRU полностью поддерживает эту инициативу, он все же напомнил о трудностях, с которыми сталкиваются автотранспортные операторы, в особенности МСП, когда они пытаются получить необходимые кредиты для повышения экологических показателей их парка транспортных средств и производимых ими транспортных операций. IRU подчеркнул, что эта экономическая реальность должна быть признана вместе с необходимостью найти эффективные решения по сокращению выбросов CO₂.

IRU будет продолжать работу с Европейской комиссией в целях изучения возможных схем стимулирования в рамках инициатив по сокращению выбросов CO₂, предпринятых грузовыми компаниями автомобильного транспорта, как это делается в случае других видов транспорта по линии существующих программ ЕС, например «Марко Поло».



Использование стимулов

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 и экологические, социальные и коммерческие показатели автомобильного транспорта. Такие достижения и результаты продвигаются во всем мире в целях распространения самых современных видов практики, которые могут служить примером для подражания во всей отрасли.

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 Евразии и имеет целью распространить наиболее эффективные виды практики среди евразийских автотранспортных компаний. В этом году международное жюри обратило особое внимание на соблюдение норм «евро», финансовую стабильность, а также профессиональную подготовку сотрудников.

Победителями в 2011 году стали:

«Светавтотранс», Россия (1-10 автомашин), за выдающиеся показатели безопасности дорожного движения и сертификацию в качестве сервисного центра по установке и техническому обслуживанию тахографов в соответствии с Соглашением ЕСТР.

«Хегельманн Транспорт», Казахстан (11-50 транспортных средств), за высокое качество услуг благодаря постоянной профессиональной подготовке работников, в том числе по вопросам экологического стиля вождения и перевозки опасных грузов.

«Интертрансавто», Беларусь (более 50 автомашин), за высокие природоохранные нормы, применяемые в автопарке, насчитывающем 57 транспортных средств «Евро-5», 11 транспортных средств «Евро-4» и 3 транспортных средства «Евро-9», а также за сертификацию по качеству организации грузовых перевозок, кадровых ресурсов и защиты окружающей среды.

Почетными грамотами были награждены:

«Алтирком», Молдова, за высокие экологические показатели автопарка.

«Барва-Авто», Украина, за эффективность транспортных операций.

«К-Транзит», Россия, за высокое качество услуг.

«Сергорус-УЗ», Узбекистан, за активную работу в области профессиональной подготовки.

Лучший руководитель автотранспорта высшего звена

Учрежденная в 2011 году Премия IRU для руководителей автотранспорта высшего звена вручается лучшим менеджерам автотранспортных компаний, которые повысили репутацию своей профессии за счет своего богатого профессионального опыта и конкретных достижений в вопросах управления.

Первый раз эта новая Премия IRU была вручена 60 лучшим менеджерам из 13 стран, что вызвало значительный интерес во всем мире. С учетом выраженного энтузиазма можно утверждать, что будущие циклы награждения будут еще более успешными.



Почетные дипломы IRU

Почетные дипломы IRU были вручены 1 403 водителям автобусов и грузовиков и 17 водителям такси из 27 стран. Каждый обладатель диплома проехал не менее одного миллиона километров и проработал не менее 20 лет в области международных грузовых или пассажирских автоперевозок и не допустил при этом ни одной аварии или серьезного нарушения правил дорожного движения или таможенных или административных положений за последние пять лет. Это представляет собой увеличение числа выдающихся водителей на 32% по сравнению с прошлым годом. Такой труд заслуживает признания, служит примером для молодых водителей и повышает престиж профессии водителя.

Премия IRU «Городской трофей»

В 2011 году Премия «Городской трофей» была присуждена [Саутпорту](#) – образцовому курорту Англии, – признанному в качестве самого лучшего города в мире по организации группового туризма, за его долгосрочную политику, благоприятствующую бизнесу и ориентированную на запросы потребителей, которая позволила практически в два раза увеличить число прибывающих туристических автобусов: с 2 883 в 2000 году до 5 252 в 2010 году. Прекрасная система услуг Саутпорта для водителей автобусов была в полной мере оценена международным жюри, принявшим решение в его пользу, поскольку он обеспечивает качественные автостоянки, обслуживание и жилье, услуги по приему и оказанию помощи и информацию для водителей и туристов.

Премия IRU «Профессионализм в области автобусных перевозок»

В 2011 году Премия IRU «Профессионализм в области автобусных перевозок» была присуждена автобусной компании [“Stadtverkehrsgesellschaft mbH Hogenmüller & Kull Co. KG \(RSV\)”](#), базирующейся в Рейтлингене (Германия), за ее решительную приверженность делу оказания качественных услуг и удовлетворение потребностей потребителей за счет внедрения в практику новаторских предложений. Международное жюри высоко оценило программы RSV по обслуживанию потребителей, в том числе инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью, реализацию на практике системы обеспечения качества и безопасности, информационные и маркетинговые кампании, создание новаторских новых линий и услуги на борту автобусов.

Премия IRU «Инновации в области автобусного туризма»

Немецкая компания [«Видеобустур»](#) была объявлена лауреатом премии IRU «Инновации в области автобусного туризма» в конкурсе 2011 года за ее уникальную систему экскурсий, которая объединяет в себе традиционные экскурсии по осмотру достопримечательностей и последние достижения в области мультимедийной технологии. Международное жюри высокого оценило современный подход компании «Видеобустур» к охвату своими услугами новых целевых групп посредством использования исторических киноматериалов, фотографий и аудиоматериалов, которые отображаются на видеозэкранах в автобусе в ходе всей экскурсии, что, в частности, привлекает молодежь, местную публику и состоятельных людей. В тех районах, в которых действует «Видеобустур», автобусный туризм увеличился.

Лауреаты премий IRU «Городской трофей», «Профессиональное мастерство в области автобусных перевозок» и «Инновации в области автобусного туризма» в 2011 году





Инфраструктура

Директива по «Евровиньетке»: налогов больше - экологический эффект нулевой

С принятием Советом в сентябре 2011 года новой директивы по «Евровиньетке» грузовой автомобильный транспорт стал первым и до настоящего времени единственным пользователем дорог и видом транспорта, на который распространяется весь комплекс официальных правил ЕС по интернализации внешних издержек, связанных с локальным загрязнением и шумом.

Новая директива не сможет достичь одну из ее основных целей, каковой является повышение экологических показателей автомобильного транспорта, поскольку государства - члены ЕС не обязаны направлять эти налоговые поступления на проекты, имеющие целью повысить экологические показатели автотранспорта в источнике.

В этой связи данную директиву следует рассматривать в качестве еще одного инструмента налогообложения, имеющего целью возложить на грузовой автотранспорт дополнительное бремя налогов, что повышает его издержки и, как следствие, подрывает конкурентоспособность ЕС.

С принятием новой директивы по «Евровиньетке» интернализация внешних издержек в секторе грузового автотранспорта становится фактом, однако к повышению экологических показателей не приведет.

“TRANSPark”: определение местоположения надежных мест стоянки в целях борьбы с организованной преступностью

По прошествии многих лет, в течение которых IRU высказывал озабоченность от имени сектора коммерческих автоперевозок по поводу отсутствия мест стоянки в целом и надежных мест стоянки в частности, Совет ЕС по вопросам правосудия и внутренним делам принял резолюцию по борьбе с преступностью на грузовом транспорте, в которой конкретно упоминается конструктивная роль IRU.

С тех пор IRU и Международный транспортный форум активизировали свои совместные усилия в целях предоставления всем водителям информации о стоянках через систему “TRANSPark» - прикладную программу IRU на базе Интернета, которая помогает определять местонахождение безопасных, надежных и подходящих мест стоянки. Пользователи могут искать бесплатно зоны стоянки для грузовиков по странам, в радиусе 100 км или вдоль запланированных ими маршрутов с указанием всех услуг, имеющихся в выбранном из списка месте стоянки.

Обновленная версия включает новые функции, позволяющие владельцам частных и/или государственных стоянок войти в систему и оценить свои места стоянки.

Оценка мест стоянки грузовых автомобилей: проект “LABEL”

Кроме того, в дополнение к мандату осуществить проект «LABEL», который был возложен на IRU Генеральным директором по мобильности и транспорту Европейской комиссии, он также учредил Международный комитет по оценке стоянок для грузовиков с целью обеспечить, чтобы ответственные органы во всех государствах-членах ЕС передавали в систему «TRANSPark» требуемые данные о местоположении и другую соответствующую информацию о безопасных зонах стоянки в их странах и, при необходимости, поощряли их к



В дополнение к работе, проделанной IRU и Международным транспортным форумом по обновлению системы «TRANSPark», Экономическому и Социальному Совету ООН было представлено предложение принять стандартный дорожный знак, который указывал бы на безопасную зону стоянки грузовиков.

IRU и Международный транспортный форум призывают все компетентные органы и владельцев частных стоянок направлять IRU информацию о местах стоянки в их регионах или находящихся в их ведении. Эту информацию можно внести непосредственно в систему «TRANSPark» путем заполнения органом или владельцем частной парковки бланка самооценки с указанием местоположения, уровня удобств и безопасности, которая потом проверяется IRU на предмет точности информации и вносится в систему.

Инициатива IRU «Модельное шоссе» (ИМШ)

Инициатива IRU «Модельное шоссе» (ИМШ) имеет целью создать образцовый участок дороги, спроектированный и построенный в рамках государственно-частного партнерства. Этот новаторский проект имеет целью продвигать и упрощать торговлю и международные автомобильные перевозки по Евразийскому континенту путем содействия сбалансированному развитию дополнительной инфраструктуры, необходимой для более безопасного и эффективного транзита по маршрутам вдоль Шелкового пути, а также проведения требуемых институциональных реформ в транзитных странах.

В продолжение 6-ой Евроазиатской конференции IRU по автомобильному транспорту в июне 2011 года была создана Группа экспертов по развитию дополнительной инфраструктуры в рамках ИМШ, которой было поручено провести всесторонне изучение всех аспектов и последствий этого проекта с целью обеспечить оптимальный процесс и оптимальное распределение различных ресурсов.

Первое совещание Группы экспертов, организованное на совместной основе IRU и Министерством инфраструктуры Украины, собрало вместе должностных лиц из компетентных министерств Украины, России, Молдовы, Румынии, а также представителей крупнейших международных организаций, финансовых учреждений и ассоциаций автотранспорта в Евразии, которые рассмотрели возможность создания «модельного шоссе» на северном участке кольцевой автомагистрали вокруг Черного моря, оснатив его современными





придорожными службами и зонами стоянки. После этого совещания Руководящий комитет кольцевой дороги вокруг Черного моря решил включить в свое исследование работу по созданию такого «модельного шоссе» на участках этой кольцевой дороги, простирающихся от Балкан до Кавказского региона, и согласился сотрудничать с IRU в подготовке технико-экономического обоснования проекта ИМШ.

Второе совещание Группы экспертов, организованное на совместной основе IRU, Министерством экономики и устойчивого развития Грузии и Организацией за демократию и экономическое развитие (ГУАМ), рассмотрело вопрос создания еще одного участка «модельного шоссе» на автомагистрали Баку-Тбилиси-Батуми/Трабзон, после чего была проведена ознакомительная поездка на пограничный пункт между Грузией и Турцией в Сарфи. Были также обсуждены финансовые аспекты реализации ИМШ и формат соответствующего государственно-частного партнерства.

Возрождение Шелкового пути

Сегодня 80% объема мировой торговли осуществляется через приблизительно 30 все более и более перегруженных портов. Такая динамика приводит к существенным убыткам в странах, не имеющих выхода к морю, поскольку это блокирует их экономическое развитие и зачастую создает политическую и социальную напряженность.

Поскольку для автомобильного транспорта доступна любая страна, не имеющая выхода к морю, восстановление древнего Шелкового пути для международного автомобильного транспорта обеспечивает жизненно важную альтернативу для торговли из Азии в Европу, продвигая прогресс, процветание и, в конечном счете, мир во всех странах, расположенных вдоль Шелкового пути.

Автомобильному транспорту доступна любая страна, не имеющая выхода к морю.



6-я Евроазиатская конференция IRU по автомобильному транспорту и Совещание на уровне министров

Автомобильный транспорт, связывающий каждое предприятие и каждый вид транспорта на маршрутах «Европа-Азия»

6-я Евроазиатская конференция IRU по автомобильному транспорту и Совещание на уровне министров были организованы в сотрудничестве с грузинской ассоциацией - членом IRU GIRCA в Тбилиси под покровительством Премьер-министра Республики Грузии Ника Гилаури. В ее работе приняли участие 400 делегатов от коммерческих кругов и политических органов более чем из 40 стран, а также министры транспорта и их представители из Европы, Ближнего Востока, Центральной и Юго-Восточной Азии и высокопоставленные представители из международных организаций и финансовых учреждений, участвующих в возрождении Шелкового пути. Они сосредоточили внимание на определении политических и оперативных мер по продвижению и дальнейшему упрощению международного автомобильного транспорта, для того чтобы он мог связать каждое предприятие и каждый вид транспорта между Европой и Азией.

Впервые в рамках этой серии конференций IRU было проведено координационное совещание международных организаций и финансовых учреждений с целью укрепить совместные действия этих ключевых участников в реальном возрождении Шелкового пути.



IRU, министры транспорта, международные и финансовые учреждения объединили усилия со всеми делегатами конференции и призвали правительства продвигать и далее упрощать автомобильные перевозки в целях увеличения его вклада в прогресс и ускорение процесса восстановления экономики.



« Я полагаю, что эта конференция должна сыграть очень важную роль в будущем развитии автотранспортных связей и перевозок между странами Европы и Азии ».

Вера Кобаля, Министр экономики и устойчивого развития Грузии



Тбилисская декларация IRU

Принята единогласно 400 участниками из 40 стран в Тбилиси (Грузия) 17 июня 2011 года

(Выдержка)

Делегаты Конференции обратились к правительствам с призывом:

применять в приоритетном порядке **ключевые инструменты ООН** в области упрощения, , такие как Конвенция о согласовании контроля и Конвенция МДП, в целях сокращения времени ожидания на границах;

разрабатывать и применять **планы действий по борьбе с коррупцией**;

поддерживать и развивать автомобильные дороги и придорожные объекты, а также пограничные переходы и безопасные стоянки грузовых автомобилей **в соответствии с Инициативой IRU «Модельное шоссе»**;

применять разумную систему платы и сборов, взимаемых с международного грузового

автомобильного транспорта, которые соответствуют экономически обоснованным расходам;

предпринять действия с целью положить **конец всем дискриминационным мерам**, принимаемым против коммерческих автотранспортных средств и соблюдать принцип свободы транзита, закрепленный в статье V ГАТТ;

оказывать **поддержку** дальнейшей разработке **рентабельных и экономически эффективных интермодальных транспортных решений**, таких как ролкерные перевозки;

облегчать процесс беспрепятственной **выдачи** профессиональным водителям долгосрочных виз на неограниченное число въездов;

активно пропагандировать и **поддерживать профессиональную подготовку**, которая обеспечивается Академией IRU.





Совещание на уровне министров – «Упрощение торговли и автомобильных перевозок вдоль Шелкового пути»

Совместное заявление министров, принятое на 6-ой Евроазиатской конференции IRU по автомобильному транспорту

Принято в Тбилиси (Республика Грузия) 16 июня 2011 (Выдержка)

Министры,

принимая во внимание, что негативное влияние глобального кризиса на торговлю и автомобильные перевозки в период после кризиса можно уменьшить путем содействия и дальнейшего упрощения торговли и автомобильных перевозок;

будучи убеждены в том, что торговые пути и транспортные связи, обслуживаемые автомобильным транспортом, неразделимы и укрепляют друг друга, в связи с чем приоритет следует отдавать устранению процедурных барьеров и созданию недостающих межконтинентальных связей, а также вспомогательных дорог для обслуживания местного населения, промышленности, сельского хозяйства и торговли;

принимая к сведению, что автомобильный транспорт связывает между собой все виды деятельности и все виды транспорта между Европой и Азией и обеспечивает доставку грузов для всех сообществ в любое время и в любую точку без какой бы то ни было дискриминации;

признавая важность упрощения свободного доступа к рынкам с использованием автомобильного транспорта посредством осуществления ключевых международных многосторонних правовых инструментов ООН и Всемирной торговой организации, и закрепленных в ней принципов;

учитывая результаты, основанные на опыте грузовых автопробегов и коммерческих автомобильных перевозок IRU вдоль Шелкового пути, в рамках Новой автотранспортной инициативы IRU (НЕЛТИ 1 и 2), которые позволили выявить, что 40%

времени теряется на границах;

принимая во внимание масштабные усилия, прилагаемые IRU в целях ускорения и обеспечения операций по пересечению границ с использованием системы предварительного электронного декларирования МДП IRU (IRU-EPD); системы «SafeTIR», работающей в реальном масштабе времени (PTC); книжек МДП с 4 отрывными листками для двусторонних перевозок; Программы наблюдения за временем ожидания на границах (IRU BWTO); и интерактивной Интернет-системы регистрации и поиска зон стоянки грузовых автомобилей (IRU TRANSPark).

Постановили предпринять совместные действия в целях:

устранения нефизических барьеров на пути торговли на пути торговли и автомобильных перевозок, таких как длительное время ожидания на границах, бюрократические проволочки, коррупция, трудности с выдачей виз профессиональным водителям и другие неблагоприятные социальные и технические условия, мешающие эффективному осуществлению автомобильных перевозок;

присоединения к ключевым конвенциям ООН в области упрощения торговли и автомобильных перевозок, а также к международным правилам, касающимся свободы транзита, и их осуществления; упрощения транспортной документации и рационализации налогов и пошлин; и приведения в соответствие двусторонних и региональных межправительственных соглашений, регулирующих международные автомобильные перевозки, с существующими конвенциями;

координации национальной и региональной политики в сфере транспорта, регулирующей развитие сети автодорог и автомагистралей с уделением особого внимания придорожным вспомогательным службам, включая безопасные и удобные зоны стоянки грузовых автомобилей, а также развитие сети автозаправочных станций и сервисных центров в соответствии с Инициативой IRU «Модельное шоссе».

Координационное совещание “Будущее развитие евро-азиатских транспортных связей”

Совместное заявление, принятое 16 июня 2011 года в Тбилиси (Грузия) (Выдержка)

Главы международных правительственных и неправительственных организаций, международных финансовых и кредитных учреждений и назначенные ими представители,

признавая существенную важность возрождения Шелкового пути и роль, которую играет автомобильный транспорт в продвижении экономического развития, социальной стабильности, торговых связей и регионального экономического сотрудничества между государствами в обширном Евро-азиатском регионе, в частности стран, не имеющих выхода к морю,

принимая к сведению практические результаты проекта IRU «Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива» (НЕЛТИ), которые показали, что 40% времени коммерческих перевозок автомобильным транспортом теряется на границах,

отмечая, что международные финансовые учреждения уже внесли огромный вклад в развитие транспортной инфраструктуры на евро-азиатских маршрутах,

подчеркивая настоятельную необходимость еще больше повышать эффективность и донести более значимые осязаемые результаты для граждан, в частности, в странах, не имеющих выхода к морю, посредством более полной координации

усилий международных организаций, международных финансовых учреждений в развитии евро-азиатских транспортных связей, реализации проектов в области инфраструктуры, содействия институциональным реформам и упрощения процедур пересечения границ.

Постановили:

одобрить совместную инициативу Межправительственной комиссии ТРАСЕКА и IRU, предусматривающую организацию координационных совещаний глав международных организаций и международных финансовых учреждений, которые следует проводить раз в два года параллельно с конференциями IRU по евро-азиатским автомобильным перевозкам и с совещаниями министров транспорта стран Азии и Европы,

повысить уровень сотрудничества и координации в целях обеспечения более высокого уровня эффективности и согласованности во всех аспектах развития евро-азиатских транспортных связей и возрождения великого Шелкового пути,

сконцентрировать политическое внимание и инвестиции на ключевых многосторонних инструментах ООН в области упрощения торговли и транспорта, а также на развитии сети вспомогательных придорожных объектов инфраструктуры,

более активно использовать мобилизационный потенциал международных финансовых и кредитных учреждений в целях реализации проектов, направленных на развитие евро-азиатских транспортных связей.





Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива IRU (этап 2 – результаты налицо!)

Обнародованные на 6-й Евро-азиатской конференции IRU по автомобильному транспорту и Сессии на уровне министров окончательные результаты 2-го этапа новой Евро-азиатской автотранспортной инициативы IRU подтвердили, что автотранспортные связи между Европой и Азией являются экономически привлекательной и жизнестойкой альтернативой традиционным перегруженным морским торговым путям. Они также позволили сделать вывод о том, что сейчас для реализации существенного потенциала роста таких международных потоков с использованием автотранспорта необходимо устранить оставшиеся процедурные барьеры на границах и создать необходимую вспомогательную инфраструктуру.

Начатый в июне 2009 года в тесном сотрудничестве с Азиатским банком развития (АБР) и программой Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) 2-ой этап инициативы IRU НЕЛТИ был посвящен мониторингу регулярных коммерческих поставок в течение 2 лет, которые выполнялись 37 автотранспортными компаниями из 13 европейских и азиатских стран, включая Китай, и охватывали 18 государств, простирающихся по всему Евразийскому континенту вдоль пяти маршрутов (северного, центрального, южного, афганского и китайского).

Средняя скорость груза по маршрутам НЕЛТИ-2 составляла 18,4 км/час, что соответствует приблизительно 450 км в день. Эта относительно низкая скорость объясняется многочисленными остановками в пути как по оправданным причинам

(заправка топливом, прием пищи, отдых и соблюдение правил дорожного движения), так и по неоправданным (время ожидания на границах, тщательные проверки транспортных средств и груза, таможенная очистка и т.д.).

Однако анализ данных бортовых журналов водителей показывает, что потеря времени на границах оборачивается снижением пробега примерно на 280 км в день, а это конкретно означает, что практически 40% времени движения по Шелковому пути теряется на границах в результате неэффективных процедур пересечения границы, которые тормозят рост торговли в пределах всего Евразийского континента. Кроме того, приблизительно 32% транспортных расходов обусловлены неофициальными выплатами и сборами, которые приходится нести перевозчикам в пути и на пограничных переходах.

Для того чтобы существенно снизить время и расходы, связанные с международными автомобильными перевозками, и еще больше повысить конкурентоспособность международных дорожных перевозок вдоль маршрутов НЕЛТИ IRU, необходимо принять конкретные меры. Они включают ратификацию и строгое соблюдение ключевых многосторонних договоров ООН в области упрощения торговли и международных автомобильных перевозок, а именно Конвенций ООН о согласовании и МДП, а также использовать электронные приложения ИТ на базе Интернета, разработанные IRU, такие как IRU-EPD, «SafeTIR» и BWTO.

IRU объединяет силы с ОЭС по регулярному мониторингу грузовиков

Успешный автопробег грузовых автомобилей по Шелковому пути, организованный IRU в 2010 году совместно с Организацией экономического сотрудничества (ОЭС), подтвердил выводы Новой Евро-азиатской автотранспортной инициативы IRU (НЕЛТИ - 1 и 2), показавшей, что 40% всего времени автомобильных перевозок теряется на границах.

IRU и ОЭС приступили к осуществлению программы ОЭС по регулярному мониторингу грузовиков в партнерстве с IRU НЕЛТИ-3 (ECO RMT/NELTI-3) в июне 2011 года в целях сбора и анализа данных о нынешних условиях международных автомобильных перевозок в ходе коммерческих поставок грузов в регионе ОЭС. Профессиональные водители грузовиков 30 автотранспортных компаний из 9 государств - членов ОЭС (Азербайджан, Афганистан, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Турция и Узбекистан) будут заполнять специальный вопросник и вести бортовые журналы с использованием методологии ЭСКАТО ООН «Время-расстояние-расходы». Результаты этого мониторинга проекта будут представлены правительствам по случаю Конференции ОЭС - Китай в Пакистане в 2012 году.

Проект ECO RMT/NELTI-3 должен еще раз подтвердить, что автотранспортные торговые сообщения между Европой и Азией являются экономически привлекательной и жизнестойкой альтернативой традиционным, перегруженным морским торговым путям с учетом постепенного устранения физических и нефизических барьеров на пути транзитных автотранспортных операций в регионе ОЭС и содействия региональным обменам и экономической интеграции в пределах региона, а также с остальной частью мира.



Новый проект IRU «Афганский транзит»

«Афганский транзит» - один из последних проектов, предпринятых IRU в рамках его Новой Евро-азиатской автотранспортной инициативы (НЕЛТИ) в целях развития грузовых перевозок автотранспортом из Европы и Китая в Афганистан и, на длительную перспективу, содействия восстановлению, развитию и стабилизации Афганистана - внутриконтинентальной страны, стратегически расположенной вдоль Шелкового пути, который, после обеспечения его безопасности, может играть существенную роль в развитии Евро-азиатской торговли и международных автотранспортных связей и обеспечить процветание в пределах всего континента.

В рамках нового проекта «Афганский транзит» IRU наладил активное сотрудничество с правительством США. В частности, представители IRU участвовали в деятельности Рабочей группы по будущему Афганистана (AFIGW), в составе представителей различных федеральных ведомств и коммерческих кругов США, на которой IRU представил свои важнейшие инициативы и проекты по развитию евро-азиатских автотранспортных связей.

IRU также участвовал на мероприятии по введению в действие специальной программы в Бишкеке (Кыргызстан), инициированной Центральным командованием Соединенных Штатов (ЦЕНТКОМ США) в поддержку развития коммерческих автоперевозок в направлении Афганистана из стран Центральной Азии и между ними.



Видеообращение представителя центрального командования США генерал-майора Роберта Р. Руарка на Генеральной ассамблее IRU

Проект IRU «Афганский транзит» полностью соответствует Новой инициативе «Шелковый путь», которую поддерживает правительство США, имеет целью обеспечить постепенную интеграцию экономики Афганистана в региональную и глобальную системы торговли и транспорта, а также активизировать торговлю в пределах Центральноазиатского региона. Выступая на Генеральной Ассамблее IRU в ноябре, представитель ЦЕНТКОМ США выразил большое удовлетворение по поводу интенсивной и дополнительной работы IRU по переносу акцента в Афганистане просто с помощи на развитие торговли, позволив автомобильному транспорту продвигать прогресс, процветание и, в конечном счете, мир в этой стране, разорванной на части войной, и в пределах всего региона Центральной Азии.



Упрощение торговли, туризма и международных автомобильных перевозок

Упрощение автомобильных перевозок имеет целью расширить национальную и международную торговлю и туризм посредством устранения административных, финансовых и физических барьеров, препятствующих автотранспорту продвигать экономическое развитие.



Система МДП: упрощение и обеспечение надежности торговли и международных автомобильных перевозок



Применяемая в 57 странах мира система МДП упрощает и обеспечивает надежность торговли и международных автомобильных перевозок уже более 60 лет, позволяя транспортным средствам и грузовым контейнерам с наложенными таможенными печатями и пломбами следовать транзитом без пограничных проверок за счет использования одного признанного и согласованного на международном уровне таможенного контрольного документа - книжки МДП.

2011 год выделяется в качестве весьма интересного года для системы МДП, прежде всего в связи с живым интересом, выраженным многими крупными странами в Америке, Азии, на Ближнем Востоке и в Северной Африке, к присоединению к системе МДП.

МДП распространяется на Южную Америку!

По случаю уставных совещаний IRU, состоявшихся в апреле в Буэнос-Айресе, Президент Аргентины Кристина Фернандес де Киршнер объявила о том, что Аргентина в ближайшем будущем присоединится к МДП. За этим решением немедленно последовала Бразилия, выразившая живой интерес к тому, чтобы сделать такой же шаг. С учетом Чили и Уругвая, которые уже являются договаривающимися сторонами Конвенции МДП, применение системы МДП в этих двух крупнейших южноамериканских странах окажет, несомненно, существенное воздействие на глобальную и региональную структуру торговли.



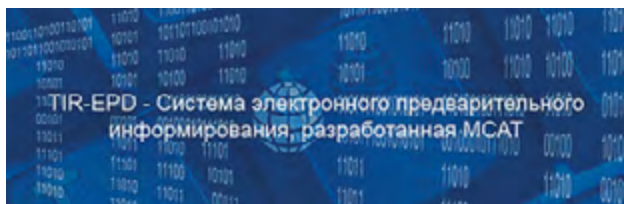
Повышение интереса к МДП на Ближнем Востоке и в Северо-Восточной Африке

Лига арабских государств (ЛАГ), Арабский союз наземного транспорта (АУЛТ) и IRU подписали совместный план действий, ориентированный, прежде всего, на упрощение и обеспечение надежности торговли и международных автомобильных перевозок посредством применения системы МДП в 22 странах региона. Такую же цель ставят перед собой правительства и автотранспортные ассоциации 20 африканских стран-членов недавно созданного Регионального комитета IRU для Африки. Такое событие окажет весьма позитивное воздействие на экономику всех этих стран и в первую очередь на арабский мир, особенно в нынешней трудной ситуации, с которой сталкиваются некоторые страны с учетом последствий “арабской весны”.

Основные вехи в компьютеризации процедур МДП

Система МДП характеризуется высоким уровнем компьютеризации за счет использования различных самых современных прикладных ИТ-программ, разработанных IRU и бесплатно предоставленных в пользование таможенным органам и автомобильным перевозчикам. Эти прикладные ИТ-программы позволяют направлять электронную предварительную декларацию таможенным, отслеживать статус книжки МДП в реальном времени и эффективно управлять рисками в условиях ускорения и повышения надежности и удобства операций МДП.

«SafeTIR» в реальном времени (РТС) обеспечивает таможенных сотрудников информацией в реальном времени о статусе и действительности каждой книжки МДП, а также автоматическую передачу данных о прекращении операции МДП из таможни в IRU в целях оперативного выявления возможных нарушений в порядке повышения надежности и ускорения процедуры пересечения границ. РТС в настоящее время используется в 9 странах, применяющих МДП, при этом более 80% всех данных о прекращении операции МДП в мире передаются через приложение РТС.



Система электронного предварительного декларирования МДП (TIR-EPD IRU) позволяет транспортным операторам производить бесплатно предварительное электронное декларирование простым и стандартным способом, соответствующим рамочным стандартам безопасности Всемирной таможенной организации (ВТамО) в отношении информации о грузе, а также в соответствии с национальным законодательством в этой области.

В 2011 году система TIR-EPD IRU была успешно введена в действие в некоторых стратегических странах, как в Европейском союзе, так и вне его, а именно: в Беларуси, Бельгии, Боснии и Герцеговине, Германии, Молдове и Франции. С учетом этих новых событий TIR-EPD IRU сейчас используется в 18 государствах-участниках МДП, притом что на этапе присоединения к этой системе находятся и многие другие страны, в частности Россия, Турция и Украина.

В связи с Меморандумом о взаимопонимании, подписанным ЮНКТАД и IRU на предмет включения новых функций электронного управления рисками МДП в Автоматизированную систему организации таможенных данных (АСОТД), IRU с удовлетворением отмечает успешную реализацию первого этапа этого сотрудничества с включением TIR-EPD и РТС в «АСОТД-Уорлд» и ее реализацию в двух пилотных странах: Грузии и Молдове. Это дает возможность всем странам, применяющим АСОТД, пользоваться в будущем этими средствами управления рисками, повышая тем самым еще больше привлекательность системы МДП, в частности в развивающихся странах.



Посол Маурисио Е. Кортес Коста, Исполнительный секретарь ОАГ по комплексному развитию (слева) и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми подписывают совместную программу работы ОАГ-IRU

IRU укрепляет сотрудничество со странами Латинской атинской Америки

В связи с географическим распространением МДП в Латинской Америке IRU укрепил сотрудничество с Организацией американских государств (ОАГ), подписав соглашение о сотрудничестве, получившее официальное отражение в совместной рабочей программе ОАГ- IRU, имеющей целью упростить и повысить надежность торговли и международных автомобильных перевозок в пределах региона ОАГ посредством продвижения и осуществления ключевых многосторонних инструментов в области упрощения торговли и транспорта, таких как Конвенция МДП.

Доклады («синие книги») IRU-ОАГ по автомобильному транспорту

Совместная рабочая программа IRU-ОАГ предусматривает сотрудничество в подготовке аналитического доклада («синей книги») по автомобильному транспорту в Мексике, после чего будут подготовлены другие аналитические доклады по автотранспорту в латиноамериканских странах.

Опытный пробег грузовых автомобилей

Совместный опытный пробег грузовых автомобилей планируется провести по территории Латинской Америки. Данный проект будет преследовать ту же цель, что и многие автопробеги грузовых автомобилей, организованные IRU вместе со своими региональными партнерами, такими как Организация «Черноморское экономическое сотрудничество» (ОЧЭС) и Организация экономического сотрудничества (ОЭС). Этот проект должен дополнительно подтвердить преимущества эффективного осуществления ключевых многосторонних инструментов ООН в области упрощения и обеспечения надежности торговли и транспорта, таких как Конвенция о согласовании контроля грузов и Конвенция МДП в этих странах.

IRU информирует транспортных специалистов Всемирного банка

Первый заместитель Генерального секретаря IRU Умберто де Претто проинформировал транспортных специалистов Всемирного банка, включая Директора по транспорту, водным ресурсам и информационно-коммуникационным технологиям Хосе Луиса Иригойена о том, каким образом Всемирный банк мог бы решить свою глобальную задачу «Трудиться во имя избавления мира от нищеты».

IRU подчеркнул, что отрасль автомобильного транспорта может способствовать росту, прогрессу, процветанию и, в конечном счете, миру, однако для этого нужно, чтобы Всемирный банк сосредоточил внимание на адаптации порядка пересечения границ, призвав своих партнеров из числа правительств осуществить ключевые инструменты ООН в области упрощения торговли и транспорта и обеспечить соответствующую профессиональную подготовку по примеру Академии IRU.

IRU укрепляет связи на Ближнем Востоке

IRU подписывает МоВ с Министром транспорта Сирии

IRU подписал Меморандум о взаимопонимании с Министром транспорта Сирии д-ром Энг. Йаруб С. Бадром в целях укрепления двухстороннего сотрудничества по продвижению и дальнейшему упрощению торговли и автомобильных перевозок в направлении Сирии и через нее.



Постоянный представитель IRU в регионе Ближнего Востока Хайдар Озкан (слева) и Министр транспорта Сирии д-р Энг. Йаруб С. Бадр подписывают МоВ

IRU и АУЛТ расширяют свое сотрудничество в целях упрощения и обеспечения надежности торговли и международных автомобильных перевозок в регионе ЛАГ

IRU и Арабский союз наземного транспорта (АУЛТ) подписали два соглашения и совместный план действий, на основании которых обе организации решили укрепить свое региональное сотрудничество, обратив, прежде всего, внимание на упрощение и обеспечение надежности торговли и международных автомобильных перевозок в регионе Лиги арабских государств. План действий включает такие меры, как осуществление ключевых многосторонних инструментов ООН в области упрощения и обеспечения надежности торговли и автомобильных перевозок, а также повышение дорожной безопасности, эффективности и профессионализма в арабском мире по линии учебных программ Академии IRU.



Генеральный секретарь IRU Мартин Марми и Генеральный секретарь АУЛТ д-р Махмуд Х. Абдаллатт подписывают план действий

АУЛТ подписывает соглашение о предоставлении гранта на техническую помощь с ИБР

В результате инициатив IRU Арабский союз наземного транспорта (АУЛТ) и Исламский банк развития (ИБР) подписали специальное соглашение о предоставлении гранта на техническую помощь, которое будет осуществляться в партнерстве с IRU в порядке реализации конкретных проектов в регионе Лиги арабских государств (ЛАГ) в целях повышения безопасности дорожного движения, определения препятствий на пути международных автомобильных перевозок, разработки программ профессиональной подготовки в соответствии с международными стандартами Академии IRU и поощрения государств-членов ЛАГ к тому, чтобы они ратифицировали и осуществляли ключевые многосторонние конвенции ООН в области упрощения торговли и автомобильных перевозок, в частности Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Конвенцию МДП.

IRU укрепляет сотрудничество с правительствами и региональными организациями в Евразии

Развитие международных автомобильных перевозок с Китаем

IRU встретился с заместителем Министра транспорта Китая Фэн Чжэнлинем, а также высокопоставленными сотрудниками Китайской таможенной администрации и транспортных ассоциаций в целях укрепления сотрудничества в свете ключевой роли автомобильного транспорта и логистики в 12-м пятилетнем плане Китайской Народной Республики. Обсуждения были сосредоточены на необходимости дальнейшего упрощения и создания безопасных и надежных международных автомобильных перевозок посредством внедрения новых технологий и усовершенствованных процедур, таких как ключевые многосторонние конвенции и соглашения ООН в области упрощения торговли и международных автомобильных перевозок.

IRU также укрепил свое партнерство с китайским отделом Американского общества логистики и транспорта (АСТЛ), приняв участие в 4-й Китайско-американской конференции по логистике, которая служит форумом для обсуждений между правительствами, грузоотправителями и перевозчиками, стремящимися создать безопасные, эффективные и устойчивые транспортные и производственно-сбытовые цепочки.



Слева направо: заместитель Генерального директора департамента комплексного планирования Министерства транспорта КНР Ван Юнсян, заместитель Министра транспорта КНР Фэн Чжэнлинь, Генеральный секретарь IRU Мартин Марми, заместитель советника департамента международного сотрудничества Министерства транспорта КНР Тан Гомэй, заместитель Генерального секретаря IRU Игорь Рунов, Генеральный директор департамента международного сотрудничества Министерства транспорта КНР Ван Хонвэй и руководитель отдела IRU по связям МДП Муратбек Азимбакиев



Сотрудничество на высоком уровне в Беларуси

Стратегическое расположение страны на перепутье европейских дорог делает Беларусь ключевой транзитной страной в случае международных автомобильных перевозок между Европой и Азией и явилось причиной, по которой IRU подписал MoB с Республикой Беларусь в целях развития, продвижения и упрощения международных автомобильных перевозок между Азией и Европой через территорию Беларуси. В значительной мере это удалось достичь благодаря осуществлению ключевых многосторонних инструментов ООН в области упрощения торговли и автомобильных перевозок, поддержке и осуществлению таких инициатив IRU, как «Модельное шоссе» (ИМШ), и Новой Евроазиатской автотранспортной инициативы (НЕЛТИ), а также благодаря эффективному созданию Таможенного союза между Беларусью, Казахстаном и Россией.

«Сотрудничество и дальнейшее взаимодействие с IRU представляет большой интерес и открывает новые перспективы для Беларуси».

Премьер-министр Беларуси Михаил Мясникович



Премьер-министр Беларуси Михаил Мясникович (слева) и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми. (Сзади): руководитель департамента МДП IRU Марек Ретельски и руководитель отдела IRU по связям МДП

Премьер-министр Беларуси Михаил Мясникович подчеркнул: «Мы должны полностью использовать эту геополитическую реальность. В этом отношении сотрудничество и дальнейшее взаимодействие с IRU представляет большой интерес и открывает новые перспективы для Беларуси. Мы прекрасно понимаем, что если мы не будем заботиться о дорожной сети и инфраструктуре, то перевозчики выберут другие маршруты».

Туркменистан – сухопутный мост между Азией и Европой

Поскольку туркменская территория и порт Туркменбаши на Каспийском море представляют собой самый короткий маршрут между Китаем и Европой, масштабы торговли и международных автотранспортных операций в стране резко увеличились. Находясь на перепутье дорог между северной, юго-восточной и западной частями Евразийского континента, Туркменистан инвестирует массовые средства в дорожную инфраструктуру и логистические центры, с тем чтобы стать одним из международных логистических комплексов этого региона.

В этой связи заместитель Премьер-министра и Министр иностранных дел Туркменистана Рашид Мередов встретился с IRU для обсуждения, вместе с высокопоставленными сотрудниками министерств иностранных дел, экономики и автомобильного транспорта, способов продвижения и дальнейшего упрощения торговли и международных автомобильных перевозок в Туркменистане и в пределах всего региона.

Как следствие, IRU и его ассоциация-член из Туркменистана ТХАДА совместно организовали семинар на тему «Обеспечить упрощение торговли и перевозок» с целью выяснить преимущества осуществления ключевых многосторонних инструментов ООН в области упрощения торговли и международных автомобильных перевозок, а также преимущества развития независимой, суверенной туркменской отрасли международных автомобильных перевозок путем упрощения и использования надежных таможенных процедур и профессиональной подготовки по аналогии с Академией IRU.



(Слева направо): заместитель руководителя департамента международного экономического сотрудничества Министерства экономики и развития Туркменистана Махад Гутлимурадов, Генеральный секретарь IRU Мартин Марми, заместитель Министра экономики и развития Туркменистана Мерген Шалиев, заместитель Генерального секретаря IRU Игорь Рунов, руководитель департамента транспорта и коммуникаций Министерства экономики и развития Туркменистана Джумагулы Таганов



Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов (слева) получает почетную награду IRU «Гран-при» из рук Генерального секретаря IRU Мартина Марми

IRU вручает Президенту Туркменистана почетную награду «Гран-при»

IRU удостоил Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова своей высшей почетной награды «Гран-при» в знак признания его выдающихся заслуг в интересах развития торговли и суверенной и независимой отрасли международных автомобильных перевозок Туркменистана, которая приносит пользу не только туркменской экономике, но, прежде всего, каждому туркменскому гражданину.

IRU подписывает МоВ с Арменией

IRU подписал меморандум о взаимопонимании (МоВ) с Министром транспорта и коммуникаций Армении Мануком Варданяном, в котором признается огромный потенциал автомобильного транспорта в деле продвижения торговли и туризма между Азией, Европой и основными мировыми рынками через регион Южного Кавказа и подтверждается обеими сторонами желание укреплять сотрудничество и развивать национальные и международные автомобильные перевозки.



Министр транспорта и коммуникаций Армении Манук Варданян (справа) и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми подписывают МоВ

IRU объединяет свои усилия с ГУАМ по созданию транскавказского транспортного коридора

В соответствии с МоВ, подписанным между IRU и Организацией за демократию и экономическое развитие Грузии, Украины, Азербайджана и Молдовы (ГУАМ) в целях осуществления совместных действий по развитию евро-азиатских транспортных связей, IRU принял участие в 7-м совещании рабочей группы ГУАМ по транспорту, на котором он представил свою Инициативу «Модельное шоссе», которая будет включена «дорожную карту» ГУАМ по реализации транскавказского транспортного коридора в порядке развития евро-азиатских транспортных связей.

Шанхайская организация сотрудничества призывает развивать автомобильные перевозки в регионе

IRU встретился с Генеральным секретарем Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) Муратбеком Иманалиевым, который подчеркнул, что государствам - членам ШОС необходимо развивать международные автомобильные перевозки в регионе, как это отражено в их Межправительственном соглашении об упрощении международных автомобильных перевозок, которое будет принято в 2012 году. По этому случаю г-ну Иманалиеву была вручена специальная премия IRU за его личный вклад в развитие евро-азиатских транспортных связей.



Генеральный секретарь ШОС Муратбек Иманалиев (справа) получает специальную премию IRU из рук Генерального секретаря IRU Мартина Марми



Таможенный союз Беларуси, Казахстана и России

Беларусь, Казахстан и Россия создали Таможенный союз, в который в скором времени вступят Армения и Кыргызстан. Это дало повод для обсуждения среди государств-членов специфики применения Конвенции МДП в пределах Таможенного союза. IRU объединил свои усилия с Консультативно-экспертным советом Таможенного союза (КЭС) в целях устранения административных барьеров, которые сдерживают международные автомобильные перевозки на таможенной территории и вдоль внешних границ Таможенного союза.

Учитывая особую роль МДП и широкие масштабы международных автомобильных перевозок в пределах единой таможенной территории Беларуси, Казахстана и России,

а также предусмотренную Таможенным кодексом электронную передачу таможенным предварительной информации о перевозимых грузах, IRU работает в тесном сотрудничестве с таможенными органами Казахстана и России в целях внедрения в этих странах системы TIR-EPD IRU с учетом того, что белорусская таможня уже использует эту прикладную программу.

Соглашение ЕЭК ООН «ОмниБУС» о международных регулярных автобусных линиях

IRU помогал в работе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по подготовке Глобального соглашения о регулярных пассажирских автобусных перевозках (ОмниБУС).

«ОмниБУС» объединяет в себе лучшие из нынешних двухсторонних соглашений и многосторонних систем. Это Соглашение также вводит в действие принципы и требования в отношении транспарентности Всемирной торговой организации (ВТО). «ОмниБУС» включает в себя подавляющее большинство самых последних правовых норм ЕС, регулирующих автобусные перевозки, и, в частности, ключевые положения, регулирующие доступ к рынку, и процедуры и условия выдачи разрешений.

После его доработки и ратификации Соглашение «ОмниБУС» должно, как ожидается, существенно упростить международные перевозки междугородными и городскими автобусами и повысить качество услуг, оказываемых пассажирам.



Социальное законодательство и договорные отношения

Упрощение автомобильных перевозок направлено на предельную согласованность всего законодательства, которое в данный момент регулирует автомобильный транспорт, в том числе социальных норм, для того, чтобы избежать повторений и неопределенности, которые приводят к дорогостоящим простоям и нарушениям. Таким образом, упрощение автомобильных перевозок требует правильного баланса между надежностью, предотвращением мошенничества и безопасностью дорожного движения, с одной стороны, и совершенствованием законодательства и административных формальностей, с другой стороны.

Автомобильный транспорт является самым регламентируемым видом транспорта.



Устойчивое будущее для Соглашения ЕСТР

Европейское соглашение ООН, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, (ЕСТР) играет решающую роль в упрощении евразийского автомобильного транспорта, на основе общих правовых рамок в области правил, касающихся режима труда и отдыха, а также их справедливого исполнения, с помощью стандартного контрольного оборудования.

Операторы автомобильного транспорта из стран, являющихся Договаривающимися сторонами Соглашения ЕСТР, почувствовали существенные изменения за последние два года с введением цифровых тахографов и новых правил в отношении режима труда и отдыха.

Хотя большинство стран, не являющихся членами ЕС, успешно подготовились к внедрению цифрового тахографа, семь Договаривающихся сторон так и не смогли к концу 2011 года обеспечить своих транспортных операторов средствами для выполнения этих международно-правовых обязательств, тем самым подвергая их неприемлемому риску штрафов и других санкций во время поездок за границу. IRU и его члены настоятельно заявили, что правительства таких стран должны завершить подготовку незамедлительно.

За последний год IRU также помог убедить правительственных и неправительственных партнеров на уровне ЕЭК ООН о необходимости устранения неопределенностей, отклонений и противоречий из Соглашения ЕСТР, которые угрожают его стабильности. Они касаются таких фундаментальных вопросов, как, сфера и место применения настоящего Соглашения, порядок внесения изменений, а также вступления в данное Соглашение.



Совершенствование цифрового тахографа ЕС: новые технологии в благих целях

В дополнение к предложению Европейской комиссии о пересмотре директивы ЕС о тахографе с целью создания более надежного устройства, IRU принимал непосредственное участие на протяжении всего консультационного процесса ЕС, однако все еще существенно обеспокоен данным процессом нормативного пересмотра.

Модификации устройства должны снизить административную нагрузку на операторов, а также содействовать добровольному внедрению новой технологии.

В 2012 году, IRU совместно со своими ассоциациями-членами продолжит лоббирование, для того, чтобы убедить Европейский парламент и Совет Европы, что пересмотр директивы о тахографе должен, в конечном итоге, дать устройство, которое является не только надежным инструментом контроля, но и вспомогательным инструментом для облегчения задач водителей и транспортных предприятий на всей территории ЕС и за его пределами.

Обзор санкций

Проведенный IRU сравнительный обзор санкций, применяемых за несоблюдение режима труда и отдыха, показал, что такие санкции сильно отличаются в разных странах в случае отсутствия или несоответствия документов, начиная с простого предупреждения и заканчивая конфискацией транспортного средства и груза.

В целях информирования международных автомобильных перевозчиков о последствиях непредставления документации, IRU опубликовал «Справочник автомобильных грузоперевозчиков», с актуальной информацией о санкциях, применяемых в 21 стране, доступный на сайте IRU:

http://www.iru.org/en_tachosurvey2011

Сотрудничество с исполнительными органами

Сотрудничество между бизнесом и исполнительными органами является одним из наиболее важных партнерств для улучшения соблюдения нормативных требований и эффективного применения социального законодательства. В этой связи, IRU оформил свое партнерство с Европейским органом по контролю за дорогами (ECR) и Европейской сетью дорожной полиции (TISPOL), путем подписания Декларации о намерениях, сопровождаемой специальной рабочей программой.

IRU разместит на своем сайте услугу ECR «бюро жалоб на исполнительные органы», куда операторы смогут предоставлять информацию о контролях и санкциях, которые они считают несправедливыми. Таким образом, IRU и ECR будут собирать необходимую информацию, чтобы искоренить практику и санкции, которые не отражают общепринятые представления о профессионализме, соразмерности и справедливости. Наряду со многими другими инициативами IRU и ECR намерены определить, снизить и, в конечном итоге, автоматизировать контроль документации в пути.

Другим важным направлением сотрудничества является проект TRACE, который направлен на создание общих учебных программ для обеспечения соблюдения режима труда и отдыха в ЕС, в том числе установление единого толкования спорных статей. В 2012 году IRU и его партнеры исследуют, каким образом электронные программы «тренинг для инструкторов» могут также способствовать повышению профессиональной квалификации должностных лиц контролирующих органов, в интересах всех сторон.



Президент MCAT Януш Лацны, Генеральный секретарь IRU Мартин Марми, директор TISPOL, Эд Хеллемонс, член Исполнительного комитета ECR, Динни Дрогенброт и генеральный представитель IRU в ЕС, Микаэль Нилсен.

Общие условия IRU для международных перевозок грузов автомобильным транспортом и логистических услуг

Для того, чтобы помочь операторам автомобильного транспорта в защите своих обязательств перед своим клиентами, в дополнение к положениям Конвенции КДПГ, IRU пересмотрел свои общие условия для международной перевозки грузов, а также общие условия перевозки грузов и логистических услуг и Рамочные соглашения, охватывающие глобальные и регулярные перевозки и логистические услуги.

Этот процесс пересмотра должным образом отражает новые элементы, оказывающие влияние на договорные отношения между операторами автомобильного транспорта и их клиентами, в частности:

положения по безопасности, возникающие из новых таможенных правил для реализации Рамочных стандартов безопасности Всемирной таможенной организации;

правовые последствия введения статуса уполномоченного экономического оператора (УЭО);

использование электронных накладных и электронных сообщений для подачи таможенных деклараций и вытекающие из них обязательства по подаче деклараций для грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей;

положения, касающиеся вариаций цен на топливо, призывающие переложить расходы на топливо и дорожные сборы на клиентов;

повышение прозрачности в деловых отношениях, путем перечисления изначально включенных услуг, или услуг изначально не предусмотренных;

Пересмотренные «общие условия IRU для международных перевозок грузов автомобильным транспортом» и пересмотренные Рамочные соглашения бесплатно доступны на сайте IRU:

http://www.iru.org/en_legal_contracts

Рекомендации для транспортных операторов в отношении страхования

IRU завершил пересмотр перечня рекомендаций для транспортных операторов в отношении страхования, отражающих оптимальную практику и руководящие принципы для различных видов страхования, необходимых при перевозках грузов, таких как:

страхование гражданской ответственности за любой материальный или нематериальный ущерб, который компания может нанести третьей стороне или своему персоналу;

страхование ответственности участника дорожного движения, покрывающее ущерб, который может быть нанесен имуществу или физическим лицам транспортными средствами, принадлежащими или используемыми компанией;

страхование договорной ответственности, покрывающее ответственность компании по отношению к лицам, имеющим право распоряжаться товарами, которые оператор перевозит (за ущерб, простой, недоставку, недостачу);

страхование грузов, на основе фактической стоимости товаров;



различные виды страхования для вспомогательной деятельности (складские, логистические услуги, обработка, и т.д.), а также

страхование предпринимательского риска неуплаты по счетам и / или от потерь в обороте из-за особых инцидентов.

http://www.iru.org/en_services_legal_transport-insurance

Положения E-CMR вступили в силу

Дополнительный протокол к Конвенции КДПГ в отношении электронной накладной вступил в силу в июне 2011 года, создавая правовую базу для использования электронных накладных CMR. С тех пор, любой запрос, декларация, инструкция, просьба, оговорка или другое сообщение, связанное с выполнением договора перевозки, к которому применяется Конвенция КДПГ, может осуществляться с помощью электронных средств связи.

IRU разработал типовое положение (которое должно быть включено в договоры перевозки или в основные условия) для транспортных операторов, желающих использовать электронную накладную.

Заключение Генерального секретаря IRU

Кто мы? Что мы делаем? Куда мы идем?

«Искусство творит чудеса, искусство управления творит только чудовищ»:

Антуан Сен-Жюст, 1767-1794 годы.

После окончания Второй мировой войны каждый человек, проживающий в какой-либо из так называемых развитых странах, стал частичкой всемирного сообщества, будь то сознательно или нет. Несмотря на то, что процесс глобализации начался еще в XV веке с завоеванием Америки, мир стал истинно глобализованным после 1989 года со всеобщей экспансией либерализованной экономики.

Хотя на мировом уровне и сформировалась своя собственная экономика, и большинство крупных банков и транснациональных компаний стали всемирными, отдельные государства все же остались суверенными, а такие всемирные организации как МОТ, МВФ, ВТО, ВОЗ и ООН в настоящее время имеют немного полномочий и законных оснований для осуществления руководства на глобальном уровне.

Если посмотреть на причины и последствия финансового кризиса и, в особенности, на взаимоотношения между государствами, экономикой и финансами, или, главным образом, на взаимоотношения между фактически



существующей экономической системой и банками, то можно сразу же понять, что все большее и большее число государств, компаний и налогоплательщиков ведет к краху не столько укрепление и распространение западного мифа о predetermined прогрессе, сколько глобализация финансовой системы.

И в самом деле, тщательный анализ показывает, что свою лепту в деиндустриализацию западного мира и развитие всемирного кризиса, затрагивающего множество областей, внесло именно вопиющее отсутствие управления и регламентирования финансовых рынков. Подобное положение вещей не только не привело к ожидаемому прогрессу, но и породило финансовое чудовище, охватившее своими щупальцами весь мир, которое представляет одну из серьезнейших угроз для нашего будущего.

Могло ли это отсутствие контроля, которое поощряет высокодоходную деятельность и толкает высокорентабельные компании прибегать к уклонению от уплаты налогов и которое дает возможность двум третям всех биржевых маклеров проводить каждодневные финансовые операции, занимающие лишь несколько секунд, породить на свет, подобно Франкенштейну, существо или систему, которую никто не может контролировать?

Как могло случиться, что все эти возможности использовались в столь массовом порядке без контроля со стороны аудиторов или специальных органов и до такой степени, что сегодня государственные долги в некоторых случаях невозможно погасить, как, собственно, невозможно получить дальнейшие займы? Следует ли нам опасаться, что «эффект домино» приведет существующую экономическую систему и малый и средний бизнес к целой лавине банкротств?

Если одной из задач правового государства является взимание налогов и если первичной целью финансовых и банковских структур является вознаграждение за полученную прибыль в области экономики и предоставление займов на цели продуктивных инвестиций, необходимых для бесперебойного функционирования торговли и промышленности, модернизации средств производства и повышения качества продукции и предоставляемых услуг, то каковы тогда, если проанализировать все до конца, преимущества для сегодняшней экономики таких «финансовых инструментов», как хеджевые фонды, опции или свопы?

Каково их назначение и кому это выгодно? Были ли все эти производные инструменты разработаны банкирами с целью сохранить свои бонусы или получить личную выгоду, или все же для того, чтобы действительно предоставлять займы по низкой процентной ставке в целях улучшения функционирования экономики?

Если исходить из того, что реальный экономический рост достигается в первую очередь за счет грамотного управления и инвестирования в инновации, промышленность, производство и повышение качества, то в этом случае следует отметить, что сегодня, в условиях нынешнего финансового кризиса, такие финансовые институты как МВФ, Федеральная резервная система, ЕЦБ, банки, их специалисты, а также правительства, так и не смогли наладить сотрудничество, с тем чтобы принять срочные и, возможно, даже болезненные меры, необходимые для поддержания такого роста.

И что еще хуже, эти глашатаи глобальной финансовой системы совершенно неспособны объяснить реальным участникам рынка, и в особенности малым и средним предприятиям, которые обеспечивают 85% рабочих мест, а также их представителям, так называемые выгоды или базовые принципы их «драгоценных» виртуальных инструментов, или даже обосновать их использование.

Да, действительно, развитие мировой финансовой системы стимулировало развитие туризма, торговли и средств коммуникации, но оно также привело к созданию огромной банковской и технократической машины, которая, с одной стороны, подавляет своей мощью все реально существующее и все индивидуальное, отдельное или вполне конкретное, например промышленность или малый и средний бизнес, а, с другой стороны, порождает что-то не только виртуальное – оно порождает, в первую очередь, безответственное поведение на всех уровнях.

Даже бывший глава Федеральной резервной системы Алан Гринспен признает в своей книге «Эра турбулентности», что всемирная финансовая система превратилась в корабль без руля, оторванный от производственных реалий.

Действительно, каждый день мы сталкиваемся с деиндустриализацией и растущей беспомощностью или даже нежеланием со стороны банкиров и директивных органов конструктивно и ответственно решать проблемы, связанные с обоснованными требованиями промышленного сектора и, в особенности, малого и среднего бизнеса и профессиональных организаций, представляющих их интересы.

В то же время государственный долг многих стран достигает астрономического уровня, главным образом, среди стран с наиболее развитой промышленностью. В транспортном секторе они разрешают погрязшим в долгах и нерентабельным железнодорожным компаниям в массовом порядке и зачастую безосновательно использовать государственные средства в целях создания мегакомпаний, извращающих принципы конкуренции на рынке железнодорожных перевозок и подвергающих опасности частные автотранспортные предприятия.

Еще в 2005 году ОЭСР отмечала, что сборы, взимаемые за пользование железнодорожной инфраструктурой, полностью покрывали затраты на ее техническое содержание только в трех государствах-членах и покрывали менее 50% этих затрат в половине государств-членов ЕС. И в этом случае видно, что в финансовом отношении железные дороги являются не только привилегированной отраслью – они в массовом порядке используют государственные средства, что приводит страны к еще большему росту их долга, а это подвергает опасности не только надежные и рентабельные транспортные компании, но и всю финансовую систему в целом.

Директивные органы, к сожалению, еще не осознали важнейшую роль, которую играет автомобильный транспорт в продуктивном росте и развитии реальной экономики. Тем не менее, государственные железнодорожные компании отлично осведомлены о значительной и жизненно важной роли автомобильного транспорта. В качестве примера можно привести тот факт, что 55% оборота НКФЖД (Национальной компании французских железных дорог) приходится на ее автотранспортную деятельность.

Не может не вызывать удивления и тот факт, что последние приобретения НКФЖД и Железных дорог Германии (ЖДГ) в Европе, которые они осуществили через свои дочерние компании, соответственно «Жеодис» и «Шкер», с целью создать общеевропейский многополюсный конгломерат государственных логистических предприятий, все еще обширно субсидируются из бюджета этих стран несмотря на растущий государственный долг. И что еще хуже – хотя на политическом уровне и в отношении своих пользователей НКФЖД и ЖДГ позиционируются как железнодорожные компании – их дочерние фирмы, превратившиеся в мегакомпании, получают прямую выгоду от использования государственных средств через свои материнские компании и ведут на рынке конкурентную борьбу с частными автотранспортными предприятиями, все услуги которых облагаются высокими налогами и строго регламентируются, в то время как они свободно пользуются государственными субсидиями, будь-то напрямую или косвенно.

Именно в силу отсутствия руководства и тоталитарной догмы, – которой тешили себя железнодорожные компании, утверждавшие, что в условиях отсутствия контроля, как и в финансовом секторе, это позволило им выйти из трудного положения, практически не понеся убытков, – в июне 2011 года итальянские власти, регламентирующие конкурентную борьбу, привлекли к судебной ответственности картель, в который входило около 20 перевозчиков, включая «Шенкер», «Ди-Эйч-Эл» и т. д., за полное нарушение конкуренции на итальянском рынке, выразившееся в установлении фиксированных цен и согласовании их рыночных стратегий в период с 2002 по 2007 год.

С начала индустриализации около 250 лет назад и до сегодняшнего дня, и как это происходит в настоящее время в странах БРИК, накопленный опыт однозначно показывает, что все инвестиции в реальную экономику, «домашние» бренды и компании, производящие товары и оказывающие услуги (которые не субсидируются, как, например, в случае автотранспортных компаний), систематически приводили к социально-экономическому росту и прогрессу, который, в конечном счете, охватил весь мир.

Тем не менее уже более 20 лет широко распространенное дерегулирование в совокупности с недальновидной зашоренностью западных директивных органов, потворствующих налоговым убежищам и массовому, абсолютно не оправданному использованию государственных субсидий в отраслях, которые теряют деньги уже на протяжении многих лет, породило финансовую систему, которая вышла из-под контроля и не только завела страны в бездонную долговую яму, но и привела к огромным страданиям и мучительной неопределенности в отношении будущего каждого из нас.

По всем этим причинам сейчас пришло именно то время, когда правительства должны принять необходимые меры с целью урегулировать финансовый рынок, в том числе обеспечить справедливое взимание налога, в частности путем осуществления контроля за эффективным использованием массовых субсидий, выделяемых общественному транспорту, с тем чтобы каждая отрасль и каждый вид транспорта имели на рынке одинаковые возможности. Подобные решения будут не только стимулировать рост реальной экономики, но и позволят достичь Целей в области развития, закрепленных в Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций.

И в заключение. Поскольку частный автомобильный транспорт является одним из важнейших источников дохода для государств и всегда доступен для всех и везде, очень важно, чтобы директивные органы наконец поддержали и облегчили его ключевую роль, позволяющую идти по пути прогресса, то есть поддержали бы «домашние бренды», а также рост, процветание и стабильность завтрашнего современного общества путем «единства действия во имя лучшего будущего».

Мартин Марми

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

*Единство действий во
имя лучшего будущего*



с 1948 г.

**International Road Transport Union
Headquarters**

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

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

**IRU Permanent Delegation
to the European Union**

32-34, avenue de Tervueren
Bte 17
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

**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

**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
for Africa**

Immeuble Azrakia
Angle rue Bapaume et Provins
Casablanca
Maroc

Tel: +212-663-63 18 91
E-mail: casablanca@iru.org
Web: www.iru.org