

# Ежегодный доклад IRU



2010

**IRU**

Международный Союз  
Автомобильного  
Транспорта

*Единство действий во  
имя лучшего будущего*



**с 1948 г.**

# Содержание

## 5 Автомобильный транспорт – движущая сила прогресса

Приветственная речь Президента IRU

## 6 IRU в 2010 году

6 Глобальная сеть IRU

7 Миссия IRU

7 Деятельность IRU

8 Членство в IRU

9 Структура IRU

10 Генеральная ассамблея IRU

11 Транспортные советы IRU

12 Президиум IRU

13 Комитеты IRU по связям

14 Международные комиссии/рабочие группы IRU

15 Организации-партнеры IRU

16 Генеральный секретариат IRU

## 20 Автомобильный транспорт в 2010 году

21 Грузовые перевозки автомобильным транспортом

22 Пассажирские перевозки автомобильным транспортом

23 Автомобильный транспорт и экономический кризис

26 Автомобильный транспорт и окружающая среда

## 30 Приоритетная задача IRU: устойчивое развитие

32 Инновации

35 Инфраструктура

36 Использование стимулов

38 Профессиональная подготовка

## 42 Приоритетная задача IRU: упрощение автомобильных перевозок

44 Евроазиатские автотранспортные связи

58 Безопасность на автомобильном транспорте

60 Международная торговля и автомобильный транспорт

66 Туризм и пассажирские перевозки

68 Продолжительность работы и отдыха водителей

69 Другие вопросы упрощения автоперевозок

## 72 Да, мы можем!

Заключительная речь Генерального секретаря IRU





# Автомобильный транспорт – движущая сила прогресса

## Приветственная речь Президента IRU

2009 год породил одну из многих проблем отрасли автомобильного транспорта, главным образом по причине экономического кризиса. Но это был и год, который открыл еще большие возможности.

Мы пережили бурю. Однако буря не закончилась. Нам всем, как никогда ранее, нужно быть готовыми к еще более стремительным и более масштабным переменам и к эффективным действиям в виду многочисленных грядущих проблем, которые необходимо решать по мере развития мировой экономики.

Но надежда есть. Автомобильный транспорт по-прежнему останется движущей силой экономического и социального развития. Кроме того, автомобильный транспорт продолжит поддерживать экономику, независимо от того, как она будет развиваться. Автомобильный транспорт – это главная опора реальной экономики.

По этой причине отрасли автомобильного транспорта необходимо оказывать содействие и поддержку со стороны директивных органов с целью обеспечить скорее лучший транспорт, нежели увеличивать количество транспортных

средств, и эффективно решать настоящие и будущие задачи в области экономики, энергетики и экологии.

Практически во всех регионах мира IRU налаживает новые прочные партнерские связи. Это очень позитивные явления и возможности, которые они открывают перед отраслью автомобильного транспорта, IRU и его членами, указывают на очень светлое будущее для всех, кто работает в тесном единстве под эгидой IRU.

Завтрашний день в наших руках, его можно сделать таким, чтобы удовлетворить и даже превзойти ожидания отрасли автомобильного транспорта путем претворения в жизнь совместно со всеми нашими правительственными и коммерческими партнерами лозунга IRU «Единство действий во имя лучшего будущего».



Януш Лацны

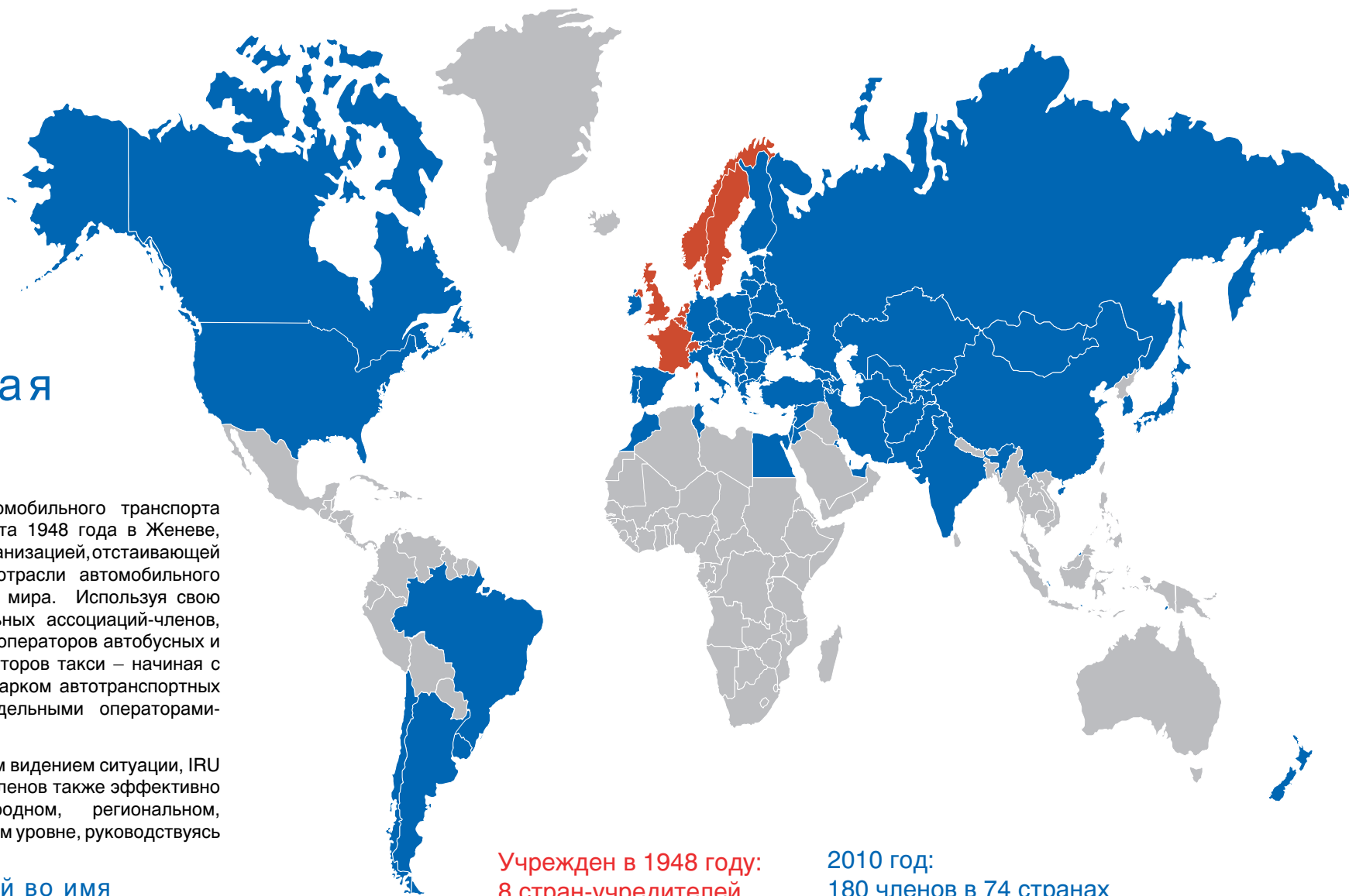


## Глобальная сеть IRU

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

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

**«Единство действий во имя лучшего будущего».**



Учрежден в 1948 году:  
8 стран-учредителей

2010 год:  
180 членов в 74 странах

## Миссия IRU

Миссия IRU заключается в оказании содействия автомобильному транспорту во всем мире и обеспечении его устойчивого развития, в особенности путем использования программ профессиональной подготовки для повышения компетентности в этом секторе и улучшения качества предоставляемых услуг.

IRU отстаивает свободу потребителей в выборе вида транспорта и одинаковый режим нормативного регулирования 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. IRU представляет интересы отрасли автомобильного транспорта в государственных органах, частных организациях и средствах массовой информации.

Устав IRU определяет двойную цель: **устойчивое развитие** и **упрощение автомобильных перевозок** в качестве двух основных и приоритетных задач, которые лежат в основе всех его видов деятельности.

## Деятельность IRU

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

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





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



## Членство в IRU

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

Сегодня в состав IRU входят 180 членов в 74 странах на всех пяти континентах.

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

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

## Демократическая структура IRU

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

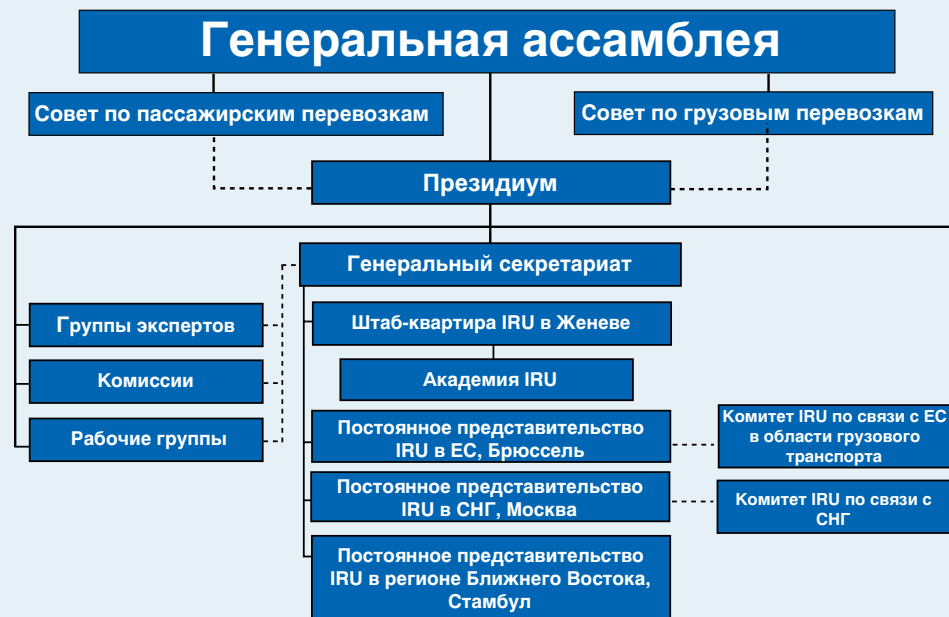
Органы, предусмотренные Уставом:

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

которому помогают в определении транспортной политики IRU:

- **Международные комиссии, рабочие группы и целевые группы IRU**
- **Комитеты IRU по связи с СНГ и ЕС.**

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



### 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 целей IRU в области автомобильного транспорта, а также обсуждение, принятие и доведение до сведения позиции IRU по всем вопросам, связанным с транспортной политикой.

В задачи Генеральной ассамблеи также входит утверждение ежегодного доклада о работе организации и назначение независимой Аудиторской группы и членов Ревизионной комиссии.



## Транспортный совет IRU по грузовым перевозкам



**Транспортный совет по грузовым перевозкам:**  
Слева направо: Питер Калам, вице-президент СТМ (ФТА, Великобритания),  
Пере Падроза, Президент СТМ (ASTIC, Испания) и Кахрамон Сидикназаров,  
вице-президент СТМ (AIRCUZ, Узбекистан).

В Транспортный совет по грузовым перевозкам (СТМ) 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.

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. Основной функцией СТМ является определение целей транспортной политики IRU, обсуждение, принятие и доведение до сведения позиции IRU по всем вопросам, связанным с перевозкой грузов автомобильным транспортом.

## Транспортный совет IRU по пассажирским перевозкам



**Транспортный совет по пассажирским перевозкам:**  
Слева направо: Хюберт Андела, вице-президент СТР («КНВ-Такси», Нидерланды),  
Грэм Смит, Президент СТР (СРТ, Великобритания) и Ив Маннартс,  
вице-президент СТР (FBAА, Бельгия)

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

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





## Исполнительный орган Генеральной ассамблеи IRU

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

Президиум устанавливает все правила и руководящие принципы IRU, необходимые для надежной и эффективной работы всех служб и грамотного управления работой IRU.

Президиум собирается по мере необходимости.

Президент IRU является одновременно Председателем Генеральной ассамблеи и Президиума IRU.

**слева направо (стоят):** Антониу Музиньо (ANTRAM, Португалия), Георгий Петров (АЕВТРИ, Болгария), Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU, Дик Ван ден Брук Хюмпфрей (EVO, Нидерланды), Владимир Флоря (АІТА, Молдова), Ярослав Ханак («СЕСМАД Воћетіа», Чешская Республика), Тойво Кулджепп (ЕРАА, Эстония), Леонид Костюченко (АСМАП УА, Украина).

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

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



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

CLTM является форумом для ассоциаций-членов IRU из ЕС, на котором они могут рассматривать вопросы, связанные с транспортной политикой ЕС. В 2009 году CLTM сосредоточил свое внимание на влиянии экономического кризиса на европейские грузовые перевозки автомобильным транспортом; будущей транспортной политике ЕС вплоть до 2020 года; предложениях Комиссии ЕС по регламентированию доступа к профессии перевозчика и международному рынку грузовых перевозок; весе и габаритах тяжелых грузовых коммерческих транспортных средств; правилах ЕС, регламентирующих продолжительность управления и отдыха водителей; проекте тахографов «SMART»; времени работы на автомобильном транспорте; профессиональной подготовке; перевозке живых животных; конкуренции в области грузовых перевозок; сокращении выбросов CO<sub>2</sub> и нормах «Евро VI»; а также на принятии Комиссией ЕС пакета мер по повышению экологических показателей транспорта, который предусматривает новую рамочную стратегию интернализации внешних издержек в области транспорта, включая пересмотр директивы по «евровиньетке».

## Комитет IRU по связи с СНГ (КС СНГ)



**Совет Комитета IRU по связи с СНГ**  
Слева направо: Леонид Костюченко, вице-президент КС СНГ (АСМАП УА, Украина),  
Владимир Флоря, президент КС СНГ (АПА, Молдова), Кахрамон Сидикназаров,  
вице-президент КС СНГ (AIRCUZ, Узбекистан).

КС СНГ, в состав которого входят 11 ассоциаций-членов IRU из стран СНГ, а также Грузия и Монголия, проводит свои сессии два раза в год. В 2009 году КС СНГ сосредоточил свое внимание на результатах экспериментального проекта «Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива» (НЕЛТИ); осуществлении второго этапа НЕЛТИ (НЕЛТИ-2), который предусматривает мониторинг дорог НЕЛТИ, включая два новых маршрута в Афганистан и по территории Китая; разработку дорожной карты НЕЛТИ на основе результатов мониторинга; воздействии экономического кризиса на автотранспортных операторов СНГ; и на конструктивном вкладе отрасли автомобильного транспорта в работу по созданию двух новых региональных организаций: Восточного партнерства и Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России.



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

### Международные комиссии IRU и их президенты

**по таможенным вопросам (CAD)**

**Ян Мэйлендер-Ларсен (NLF, Норвегия)**

**по экономическим вопросам (CAE)**

**Рудольф Кристиан Бауэр (AISÖ, Австрия)**

**по финансовым вопросам (CF)**

**Рон Уиттл (CPT, Великобритания)**

**по правовым вопросам (CAJ)**

**Изабель Бон-Гарсен (AETRI, Франция)**

**по безопасности дорожного движения (CSR)**

**Гюля Кефалви (MKFE, Венгрия)**

**по услугам для перевозчиков (CSE)**

**Жозе Рибейру да Круж (ANTRAM, Португалия)**

**по социальным вопросам (CAS)**

**Жорж Косс (FNTR, Франция)**

**по техническим вопросам (CIT)**

**Михаил Низов (АСМАП, Россия)**

### Международные рабочие группы IRU и их председатели

**по комбинированным перевозкам (GETC)**

**Антоанета Иванова (AEBTRI, Болгария)**

**по перевозкам опасных грузов (GEMD)**

**Пол Вотерс (FEBETRA, Бельгия)**

**по таксомоторным перевозкам и прокату автомобилей с водителем (ТА)**

**Хюберт Андела (KNV, Нидерланды)**



**Совет Группы экспертов по комбинированным перевозкам.**

Слева направо: Даниель Торрес, заместитель председателя GETS (BGL, Германия), Антоанета Иванова, председатель GETS (AEBTRI, Болгария).



**Совет Группы экспертов по перевозкам опасных грузов.**

Пол Вотерс (FEBETRA, Бельгия).



**Совет Группы по таксомоторным перевозкам и прокату автомобилей с водителем.**

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



## Глобальные партнеры

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

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

## Региональные партнеры

- **АБР** (Азиатский банк развития)
- **АУЛТ** (Арабский союз наземного транспорта)
- **ОЧЭС** (Организация «Черноморское экономическое сотрудничество»)
- **КТС СНГ** (Координационное транспортное совещание Содружества Независимых Государств)
- **ОЭС** (Организация экономического сотрудничества)
- органы **ЕС** (Европейский союз), включая Европейскую комиссию, Европейский парламент, Европейский совет
- **ЕврАзЭС** (Евразийское экономическое сообщество)
- **ГУАМ** (Организация за демократию и экономическое развитие, членами которой являются Грузия, Украина, Азербайджан и Молдова)
- **ИБР** (Исламский банк развития)
- **ЛАГ** (Лига арабских государств)
- **ШОС** (Шанхайская организация сотрудничества)

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





## Женева – штаб-квартира Генерального секретариата IRU

Генеральный секретариат IRU, возглавляемый Генеральным секретарем, оказывает помощь Президиуму, проводит политику, предложенную и одобренную транспортными советами и, при необходимости, Генеральной ассамблеей.

Генеральный секретариат IRU включает постоянные представительства при Европейском союзе (ЕС) в Брюсселе, при Содружестве Независимых Государств (СНГ) в Москве и в регионе Ближнего Востока в Стамбуле. В нем работают представители около 30 национальностей со всех пяти континентов.

## Основные цели

Генеральный секретариат IRU совместно со своими тремя постоянными представительствами и членами IRU осуществляет программы работы и решает приоритетные задачи организации. В этой связи он также содействует устойчивому развитию и осуществлению наиболее эффективных многосторонних соглашений в области упрощения функционирования транспорта, например, соответствующих договоров ООН. В этих условиях IRU, в соответствии с возложенным на него мандатом ООН, проводит работу по осуществлению на практике таможенной транзитной системы МДП.

Секретариат IRU, в порядке воплощения в жизнь идеи возрождения древнего Шелкового пути, тесно сотрудничает с правительствами соответствующих европейских и азиатских стран, включая правительство Китая, и другими компетентными органами, соответствующими государственными ведомствами и коммерческими партнерами для соединения, с помощью системы перевозок «от двери до двери», коммерческих предприятий, расположенных вдоль Шелкового пути, и превращения новой Евроазиатской автотранспортной инициативы IRU (НЕЛТИ) в еще один успешный проект.

Тот факт, что штаб-квартира Генерального секретариата IRU находится в Женеве, облегчает взаимодействие с многочисленными органами ООН, включая Всемирную торговую организацию (ВТО), которые оказывают влияние на международные перевозки автомобильным транспортом.

Состав Генерального секретариата IRU в Женеве:

**Генеральный секретарь**

**МАРТИН МАРМИ**

**Заместитель Генерального секретаря**

**УМБЕРТО ДЕ ПРЕТТО**

**Руководитель отдела грузовых перевозок и упрощения функционирования транспорта**

**ПЕТЕР КРАУС**

**Руководитель отдела пассажирских перевозок**

**ОЛЕГ КАМБЕРСКИЙ**

**Руководитель отдела по связи с общественностью**

**ЖЮЛЬЕТ ЭБЕЛЕ**

**Руководитель отдела финансов и управления**

**ЭРИК БЕНУА**

**Руководитель Академии IRU**

**ПАТРИК ФИЛИПП**

**Руководитель юридического отдела**

**КАРИН РАТЬЕ**

**Руководитель отдела устойчивого развития**

**ИЕНС ХЮГЕЛЬ**

**Руководитель технического отдела**

**ЖАК МАРМИ**

**Руководитель отдела системы МДП**

**ЖАН АКРИ**





## Брюссель – Постоянное представительство IRU при ЕС

В 1973 году IRU открыл в Брюсселе Постоянное представительство при ЕС в целях оказания ассоциациям-членам IRU из ЕС поддержки в мониторинге и обеспечении обоснованной законодательной базы по всем вопросам, решаемым совместно с институтами ЕС, которые оказывают влияние на автомобильный транспорт. С тех пор Постоянное представительство стало важным участником процесса создания согласованной европейской законодательной базы в области автомобильного транспорта.

Постоянное представительство IRU при ЕС осуществляет свою деятельность совместно со всеми членами IRU из ЕС в соответствии с принятой ими программой работы. Оно сотрудничает и продвигает свою позицию во всех Генеральных директоратах Европейской комиссии, Европейском парламенте и, прежде всего, в Транспортном комитете (TRAN), Совете министров транспорта ЕС и его секретариате, а также по линии постоянных представителей государств-членов при ЕС и соответствующих ассоциаций и организаций, базирующихся в Брюсселе, в порядке достижения целей IRU и решения приоритетных задач.

### Основные цели

- отстаивание интересов автотранспортной отрасли в ЕС;
- конструктивное содействие реализации политических инициатив и нормативных актов ЕС, направленных на обеспечение эффективной, устойчивой и экономически благоприятной рабочей среды для автотранспортной отрасли сегодня и в будущем;
- обеспечение справедливой конкуренции во всех процессах формирования политики ЕС и предотвращение необоснованного бремени, возлагаемого на автотранспортную отрасль, поскольку любая санкция против автомобильного транспорта оборачивается еще большей санкцией против экономики в целом.

Состав Постоянного представительства IRU при ЕС в Брюсселе:

#### Глава Представительства

**МИКАЭЛЬ НИЛСЕН**

#### Руководитель отдела грузовых перевозок и охраны окружающей среды ЕС

**МАРК БИЙЕ**

#### Руководитель отдела пассажирских перевозок ЕС

**ОЛЕГ КАМБЕРСКИЙ**

#### Руководитель отдела по социальным и финансовым вопросам ЕС

**ДАМИАН ВИККАР**

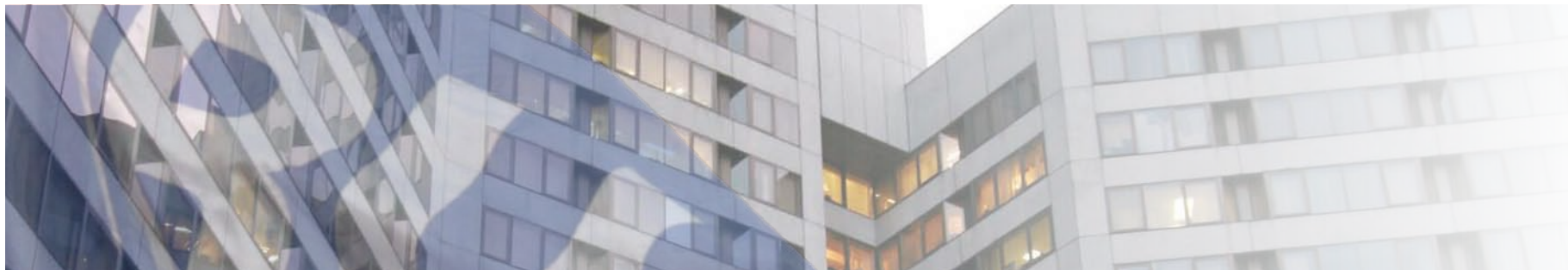
#### Сотрудник по связи с Европейской комиссией

**БЕН РЕЙХЕРТ**

#### Сотрудник по вопросам формирования политики

**РЕМИ ЛЕБЕДА**





## Москва – Постоянное представительство IRU в регионе СНГ

Постоянное представительство IRU в регионе СНГ открылось в Москве в 1998 году в целях содействия деятельности Академии IRU, 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 государств-членов СНГ.

Постоянное представительство IRU в регионе СНГ руководствуется в своей работе директивными приоритетами, установленными Комитетом IRU по связи с СНГ (КС СНГ).

### Основные цели

- развитие евроазиатских перевозок автотранспортом в сотрудничестве с межправительственными экономическими организациями в регионе;
- согласование автотранспортного законодательства государств-членов СНГ, прежде всего путем присоединения к многосторонним конвенциям и соглашениям ООН в области упрощения торговли и международных перевозок автомобильным транспортом;
- осуществление и обеспечение дальнейшего развития Евроазиатской автотранспортной инициативы IRU (НЕЛТИ) в тесном сотрудничестве с правительствами, государственными ведомствами, межправительственными организациями и ассоциациями-членами IRU;
- оказание информационных услуг на русском языке автомобильным перевозчикам в регионе СНГ.

Постоянное представительство тесно сотрудничает с государственными органами и общественными организациями в регионе СНГ, с Координационным транспортным совещанием СНГ, Советом по автомобильному транспорту СНГ, Исполнительным комитетом СНГ, Межпарламентской ассамблеей ЕврАзЭС, Интеграционным комитетом ЕврАзЭС, Организацией за демократию и экономическое развитие Грузии - Украины - Азербайджана - Молдовы (ГУАМ), Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС), Организацией «Черноморское экономическое сотрудничество» (ОЧЭС), Организацией экономического сотрудничества (ОЭС), Организацией центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Европейской экономической комиссией (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

Состав Постоянного представительства IRU в регионе СНГ в Москве:

#### Глава Представительства

**Игорь Рунов**

#### Главный эксперт по вопросам политики

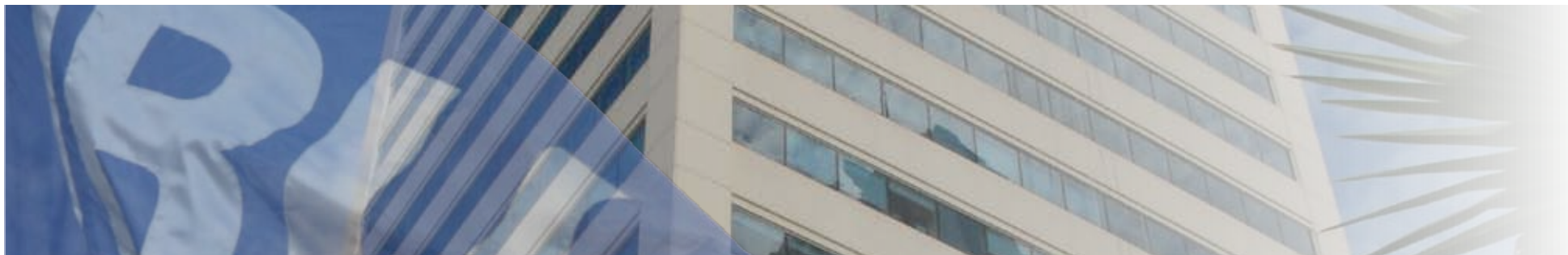
**Дмитрий Ларионов**

#### Главный эксперт по таможенным вопросам

**Аркадий Шмелев**

#### Специалист по внешним связям

**Елена Анфимова**



## Стамбул – Постоянное представительство IRU в регионе Ближнего Востока

Задачей Постоянного представительства IRU в регионе Ближнего Востока, созданного в 2005 году и расположенного в Стамбуле, 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 Среднего Востока. Пользуясь поддержкой Академии IRU, а также опытом и преимуществами глобальной концепции IRU и его региональных перспектив, постоянное представительство IRU в регионе Ближнего Востока работает совместно с соответствующими региональными и международными организациями в целях содействия устойчивому развитию и дальнейшего упрощения торговли и перевозок автомобильным транспортом в контексте стремительно развивающейся мировой экономики.

### Глава представительства

**Хайдар Озкан**

### Сотрудник по проектам

**Талал Аль Вахаби**

### Сотрудник учебного проекта

**Серда Айдинтуг**

## Основные цели

- определять и устранять физические и нефизические барьеры на пути развития автомобильного транспорта в регионе, развивать межрегиональные автотранспортные связи и более широко применять конвенции и соглашения ООН в области транспорта в регионе в сотрудничестве с соответствующими органами и международными организациями;
- обращать внимание всех кругов на важность и необходимость, в том числе на региональном уровне, согласованной системы профессиональной подготовки, признанной на международном уровне;
- содействовать созданию многосторонней системы разрешений ОЧЭС в целях облегчения транзита грузов в регионе и реализации Соглашения ОЧЭС об упрощении порядка выдачи виз водителям грузовых автомобилей и автобусов;
- сотрудничать с группой Исламского банка развития в целях разработки и реализации проектов технической помощи в регионах ОЭС и ЛАГ в области профессиональной подготовки, исследований причин ДТП или сбора данных о барьерах, препятствующих автомобильным перевозкам вдоль основных торговых коридоров;
- участвовать в работе региональных комиссий ООН, занимающихся евроазиатскими транспортными связями (ЕАТС), сетями автомобильных дорог в Азии и проектами международных дорог в арабских странах региона Машрек.



# Автомобильный транспорт в 2010 году

## Автомобильный транспорт: ключевой компонент улучшения повседневной жизни каждого человека

Автомобильный транспорт – это становой хребет сильной экономики и динамичного общества. Поэтому вполне правомерно и необходимо сохранить эту отрасль, которая жизненно важна для экономического роста, социального развития и, в конечном счете, для всеобщего процветания, и которая играет ключевую роль в жизни каждого из нас, обеспечивая устойчивую мобильность людей и товаров, а также являясь источником рабочих мест и услуг.

Вследствие этого автомобильный транспорт представляет собой наиболее эффективное средство, позволяющее связывать все предприятия со всеми рынками, продвигать торговлю, создавать рабочие места, обеспечивать лучшее распределение материальных благ и сплачивать всех людей. Он играет жизненно важную роль в повседневной экономической и социальной жизни развитых и развивающихся стран. По этой причине, любая санкция против автомобильного транспорта оборачивается еще большей санкцией против экономики и общества в целом.

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



Источник: Всемирный банк, 2003 год



# Грузовые перевозки автомобильным транспортом

Грузовой автотранспорт является важным связующим звеном между производителями, коммерческими предприятиями и потребителями, которое обеспечивает им свободу в выборе своего места базирования благодаря своей уникальной гибкости. Эта свобода в свою очередь помогает развивать более справедливую систему распределения материальных благ и рабочих мест между городскими и сельскими районами. Грузовики являются единственным средством, позволяющим подъехать ко многим заводам, магазинам, ресторанам и жилым домам: они перевозят телевизоры и компьютеры, купальные костюмы, зубную пасту, лекарства, детские игрушки, продукты питания и строительные материалы – все товары по производственной цепочке от предприятия до местных магазинов и порога вашего дома.

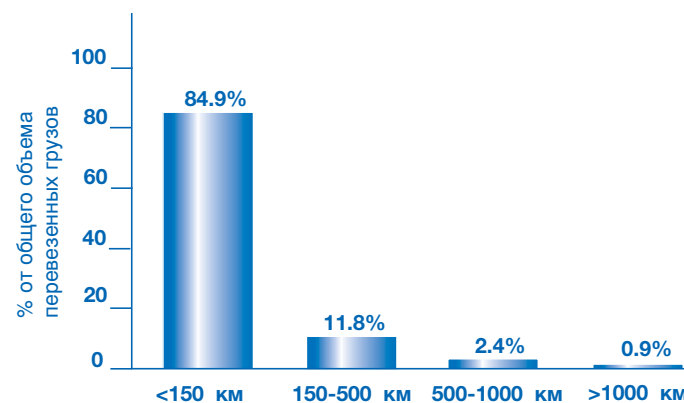
## Ключевые факты и цифры:

- Сегодня автомобильный транспорт перевозит в среднем более 90% грузов в стоимостном выражении и более 80% от объема грузов, перевозимых наземными видами транспорта.
- Для того чтобы выпить сегодня чашечку кофе в одном из женеvских кафетериев, требуется сотрудничество 29 компаний из 18 стран. Каждое изделие на каждой полке в магазине, в каждой работе или в каждом доме в тот или иной момент его изготовления или распределения побывало на борту грузовика.
- В год в ЕС, США, СНГ, Китае и Японии грузооборот автомобильного транспорта составляет более 6000 млрд. тонно-км.
- Автомобильный транспорт весьма эффективен: он обладает большой гибкостью и надежностью. На него приходится 73,7% объема грузов, перевозимых в ЕС и 69% – в США.
- В современных экономически развитых странах 85% тоннажа грузов, перевозимых автотранспортом,

приходится на расстояния пробега, не превышающие 150 км, что свидетельствует об отсутствии экономически оправданной альтернативы, и менее 1% – на расстояния более 1000 км.

- Грузовой автомобильный транспорт является крупнейшим источником рабочих мест. Он обеспечивает работу 6,5 миллионам человек только в ЕС и почти 9 миллионам в США.
- Многие другие зарабатывают себе на жизнь в отраслях, связанных с грузовыми перевозками автотранспортом, например, производство грузовых автомобилей, их техническое обслуживание, розничная продажа, лизинг, страхование, коммунальное хозяйство, строительство, сфера услуг, горное дело и сельское хозяйство. Фактически, любой другой вид транспорта и чуть ли не каждое предприятие нуждается, для того чтобы работать эффективно, в услугах грузового автотранспорта.

## Среднее расстояние перевозки грузов автомобильным транспортом



Источник: ЕВРОСТАТ, 2007 г.

# Пассажирские перевозки автомобильным транспортом

Городские и междугородные автобусы и такси объединяют чел. Они играют ключевую роль в обеспечении устойчивой мобильности людей, в том числе в малонаселенных районах, и являются неотъемлемой частью системы общественного транспорта. Они обеспечивают всем, в том числе малоимущим и инвалидам, безопасные, экологически чистые, удобные, эффективные и доступные транспортные услуги на местном, региональном, национальном и международном уровне. В качестве таковых они служат своего рода средством социального сплочения, поскольку для граждан, не умеющих или не способных водить, они зачастую являются единственным средством, позволяющим им добраться до места работы или учебы, провести досуг или отправиться в туристическую поездку.

## Ключевые факты и цифры:

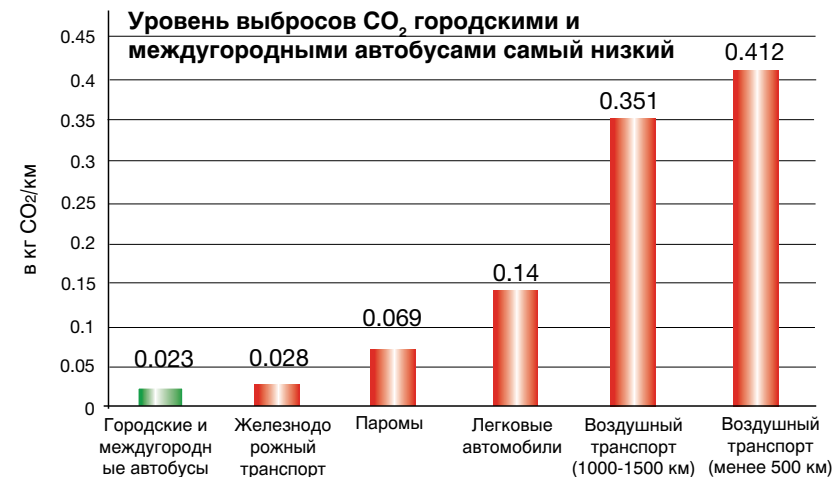
- Пассажирский автомобильный транспорт высоко эффективен: городские и междугородные автобусы обеспечивают 55% перевозок общественным транспортом в Европе и более 45% пассажирских перевозок в Турции; в США они ежегодно перевозят 751 млн. пассажиров.
- Городские и междугородные автобусы занимают второе место по пассажирообороту после легковых автомобилей.
- По данным американского Союза обеспокоенных ученых, перевозки городскими или междугородными автобусами оставляют самый маленький углеродный след среди всех видов транспорта;
- Городские и междугородные автобусы являются безопасным видом

транспорта: в Европейском союзе с 2007 по 2008 год на пассажиров городских и междугородных автобусов пришлось 0,57% случаев смерти в результате ДТП по сравнению с пассажирами автомобилей (49,58%), двухколесных транспортных средств (26,52%), пешеходами (17,58%) и даже водителями сельскохозяйственных тракторов (0,79%). Данные правительства США подтверждают, что автобусные пассажирские перевозки являются одним из самых безопасных видов транспорта.

- Городские и междугородные автобусы доступны по цене: они обеспечивают самые низкие издержки в расчете на одного пассажира по сравнению с другими видами транспорта на расстояниях от 500 до 1000 километров
- Туристы, которые пользуются междугородными автобусами, тратят деньги, как минимум, на 40% больше

в пункте назначения, нежели туристы, использующие другие виды транспорта, что представляет собой существенный вклад в местную экономику.

- На сегодняшний день в Европе насчитывается, в общем и целом, около 7,5 млн. рабочих мест, которые прямо или косвенно связаны с городскими и междугородными автобусами; в Европе также эксплуатируется 1,5 млн. такси (и столько же работает водителей), не говоря уже о сотрудниках диспетчерских служб, руководителей таксомоторных парков и т.д.
- В США сектор междугородных автобусов и туризма обеспечивает рабочие места для более чем 792 тыс. человек. В среднем одна компания междугородных автобусов в США обеспечивает 3,5 рабочих места на автобус, а одно созданное место в этой отрасли обеспечивает 3-3,5 дополнительных рабочих мест в смежных отраслях, таких как туризм и путешествия.



Источник: The European Commission: EU Energy & Transport in Figures, 2005

Сегодня в условиях глобализованной экономики профессиональный автомобильный транспорт – это жизненно важное средство производства, распределения и мобильности. Благодаря своей уникальной способности доставлять грузы «от двери до двери» автомобильный транспорт является двигателем экономического и социального прогресса во всем мире.

Финансовый кризис, который перерос в экономический, привел в 2009 году к радикальному снижению спроса на туристические поездки и грузовые перевозки автомобильным транспортом. Правительственные и отраслевые источники указывают на то, что в этом году объем грузовых перевозок в автомобильном сообщении снизился до 50%, а уровень безработицы резко возрос.

Исследование, проведенное IRU в 2009 году среди своих членов в 74 странах, подтверждает, что глобальный экономический спад особенно сильно сказался на секторе автомобильных перевозок в международном сообщении. Результаты исследования четко указали на то, что финансирование транспортных операций все чаще и чаще сталкивается с трудностями, что приводит к резкому увеличению количества банкротств.

Хотя в разных странах ситуация на транспортном рынке неодинакова, все же вышеупомянутое исследование позволило выявить, что в среднем

в первой половине 2009 года по сравнению с первой половиной 2008 года:

- грузооборот автомобильного транспорта во внутреннем сообщении (в тонно-км) сократился на 10-20%;
- грузооборот автомобильного транспорта в международном сообщении (в тонно-км) сократился на 20-30%;
- темпы роста поступлений (внутренние перевозки) снизились на 10-20%;
- темпы роста поступлений (международные перевозки) снизились на 20-30%;
- темпы роста грузовых перевозок снизились более чем на 10%;
- уровень занятости водителей снизился более чем на 10%;
- количество регистраций новых грузовых транспортных средств сократилось не менее чем на 30%;
- доступ к банковским кредитам стал более трудным; и
- количество банкротств увеличилось, как минимум, на 20%.

Хотя прогнозы в нынешней ситуации ненадежны, все же IRU полагает, что отрасль автомобильного транспорта вряд ли выйдет на нормальные темпы роста в этом секторе на уровне 1,5% до 2011 года.

Для того чтобы сейчас, в условиях глобального экономического кризиса, не повторять исторических ошибок, допущенных во времена Великой депрессии 1930-х годов, когда экономический кризис еще больше усугубился в результате прекращения транспортных и торговых операций, правительства должны уделять самое приоритетное внимание упрощению автомобильных перевозок и снижению ограничений и тяжелого финансового бремени, которое ему приходится нести.

Однако, как ни странно, нынешнее раздвоение государственной политики

не может не вызывать удивления: с одной стороны, она предусматривает оказание огромной финансовой помощи банкам на том основании, что они играют жизненно важную роль в области экономики, а с другой – дальнейшее введение ограничений на автомобильные перевозки и планируемое увеличение бремени новых налогов. И вместе с тем если банки прекратят свое существование, то торговля продолжится в любом случае, но если перестанет работать автотранспорт, то остановится и торговля!



## IRU принимает меры



Генеральный секретарь IRU Мартин Марми выступает на совещании за круглым столом международных ведущих деятелей МТФ

Генеральная ассамблея IRU единогласно приняла резолюцию IRU о снижении воздействия экономического кризиса на автомобильный транспорт с целью привлечь внимание правительств к ключевым рекомендациям автотранспортной отрасли:

- обеспечить открытость рынков и завершение раунда в рамках ВТО, начало которому было положено в Дохе;
- активизировать усилия по устранению новых протекционистских барьеров на международном автомобильном транспорте;
- пересмотреть и снизить существующие налоги и отказаться от практики введения новых налогов и сборов, в частности, в результате пересмотра директивы по «евровиньетке»;
- сделать законодательство о банкротстве более гибким с целью предоставить автотранспортным компаниям право сокращать, в условиях

экономической нестабильности, транспортные мощности и продолжать доходный бизнес вместо ликвидации всего предприятия;

- поощрять финансовые институты к тому, чтобы они открывали соответствующие кредитные линии для транспортных компаний, которые позволяли бы им финансировать свои инвестиции в новые и экологически чистые транспортные средства;
- поощрять финансовые институты к введению моратория на проценты по долгу и лизинговые контракты через национальные центральные банки;
- инвестировать в дорожную инфраструктуру в целях ликвидации узких мест и связанных с ними излишних затрат;
- предотвращать возобновление простоев на границах посредством упрощения процедур, что может обеспечить значительную экономическую отдачу в нынешние трудные времена;

- создать административно-правовую базу, позволяющую автотранспортной отрасли временно выводить за штат высококвалифицированных работников без полного их увольнения.

### В то же время IRU также призывает транспортные компании:

- осуществлять только те перевозки, которые позволяют получить прибыль, покрыть расходы и избежать порожних рейсов;
- стабилизировать цены на рынке путем сокращения транспортных мощностей и временно выводить за штат квалифицированных работников с целью сохранить их до того момента, когда они потребуются вновь по окончании кризиса

**IRU находит поддержку на Всемирном экономическом форуме (ВЭФ),** который полностью одобрил выводы, содержащиеся в резолюции IRU о снижении воздействия экономического кризиса на автомобильный транспорт, в лице старшего экономиста ВЭФ Дженнифер Бланке, которая выступила с речью на Генеральной ассамблее IRU в апреле, подчеркнув, что правительства должны продвигать и упрощать перевозки автомобильным транспортом.

**IRU представляет на Советании высокого уровня ЕС по экономическому кризису,** организованном Комиссией ЕС, план из шести пунктов по оказанию автотранспортному сектору помощи по выходу из кризиса:

- Снижение расходов
- Восстановление системы кредитов
- Пересмотр правил по неплатежеспособности
- Отказ от практики неопротекционизма
- Сохранение рабочей силы
- Реинвестирование в дороги

**IRU налаживает партнерские связи с Международным транспортным форумом (МТФ),** организовав вместе с ним совместный семинар на тему «Автомобильный транспорт: содействие торговле, пассажирским перевозкам и развитию на глобальном уровне», в рамках Международного транспортного форума, состоявшегося в 2009 году в Лейпциге под лозунгом «Транспорт в интересах глобальной экономики: проблемы и возможности в условиях экономического спада». Он собрал более 100 представителей министерств, деловых кругов и научных учреждений из целого ряда стран Европы, Америки, Азии, Ближнего Востока и Океании, а также выступающих из числа высокопоставленных представителей ВТО, ВТамО и ЕЭК ООН. Все участники пришли к выводу о том, что любая санкция против автомобильного транспорта оборачивается еще большей санкцией против экономики в целом, и определили варианты решений, по которым правительства должны принять срочные меры в порядке содействия и дальнейшего упрощения автомобильных перевозок в целях быстрее восстановления экономики.

**IRU объединяет силы с Европейской федерацией работников транспорта (ЕФРТ),** обратившись с призывом к Европейской комиссии взять на себя ведущую роль по выводу экономики



из кризиса путем срочной разработки плана восстановления автомобильного транспорта на основе главных рекомендаций, содержащихся в резолюции IRU, и, в частности, посредством поощрения финансовых институтов к тому, чтобы они открывали кредитные линии для транспортных компаний с целью дать им возможность принимать соответствующие схемы в области трудоустройства, позволяющие квалифицированным работникам оставаться в секторе автомобильного транспорта вместо их увольнения;

**IRU предупреждает представителей правительств при ЕЭК ООН** по тенденциям и экономике транспорта, что воздействие экономического кризиса на отрасль грузового автомобильного транспорта продолжает усугубляться и что на данный момент быстрое улучшение ситуации пока не предвидится, и в этой связи еще раз обратился к правительствам с призывом:

- устранить в срочном порядке все неопротекционистские барьеры;
- пересмотреть и снизить нынешние налоги;
- произвести переоценку излишнего и неэффективного природоохранного законодательства;
- поощрять финансовые институты к открытию кредитных линий, с тем чтобы транспортные предприятия могли продолжить свою коммерческую деятельность.

IRU будет и дальше оказывать нажим на компетентные органы с тем, чтобы заставить их прислушаться в 2010 году к их призыву и принять меры, которые необходимы для проявления видимых признаков восстановления.



Совместный семинар IRU-МФТ на тему «Автомобильный транспорт на службе глобальной торговли, пассажирских перевозок и развития»



Исполнительный секретарь ЕЭК ООН Ян Кубис и Генеральный секретарь Мартин Марми



Представители IRU встречаются с Вице-президентом и комиссаром по вопросам транспорта Европейской комиссии Антонио Таджани (в центре)



Президент IRU Януш Лацны выступает на совещании представителей высокого уровня ЕС



Совместное заявление IRU/МФРТ по экономическому кризису



Старший экономист Всемирного экономического форума Дженифер Бланке выступает на Генеральной Ассамблее IRU



Представители IRU встречаются с директором Отдела транспорта ЕЭК ООН Евой Молнар



Отрасль автомобильного транспорта устанавливает смелые цели «30 к 30» в области сокращения выбросов CO<sub>2</sub>



В преддверии Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата (КС15) в Копенгагене Генеральная ассамблея IRU приняла свою резолюцию под названием «30 к 30» – упреждающий подход отрасли, который предусматривает амбициозные цели в области сокращения выбросов CO<sub>2</sub> автомобильным транспортом: 30% к 2030 году.

Эта резолюция IRU представляет собой беспрецедентное обязательство автотранспортной отрасли по сокращению своих выбросов CO<sub>2</sub> в течение следующих 20 лет. После достойного всяческих похвал снижения токсичных выбросов на 98% в течение последних 20 лет отрасль автомобильного транспорта сейчас взяла на себя новую задачу по внесению эффективного вклада в достижение амбициозных целей сокращения CO<sub>2</sub>. На основании этой резолюции отрасль автомобильного транспорта взяла на себя публичное обязательство обеспечивать более качественный и экологически чистый транспорт, не увеличивая при этом количество транспортных средств, и конкретно снять проблему воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

Это кардинальное сокращение выбросов CO<sub>2</sub> к 2030 году, рассчитанное в показателях транспортной работы (тонно- и пассажиро-километры), будет отсчитываться по базовому 2007 году и достигаться посредством внедрения новаторских технологий и наиболее эффективных видов практики, таких как:

- инвестирование в новаторские и самые современные технологии двигателе- и автомобилестроения, которые могут способствовать снижению потребления топлива и, как следствие, сокращению выбросов CO<sub>2</sub> более чем на 10%;
- профессиональная подготовка водителей, которая проводится по линии Академии IRU и других учреждений, что может способствовать снижению потребления топлива и, как следствие, сокращению выбросов CO<sub>2</sub> до 10%;
- использование новаторских концепций логистики, таких как ИТС и оптимизация веса и габаритов большегрузных коммерческих транспортных средств, что также может способствовать снижению потребления топлива и сокращению выбросов CO<sub>2</sub> более чем на 10%;





Однако резолюция IRU «30 к 30» также призывает другие основные заинтересованные стороны, а именно, компетентные органы, специалистов по планированию инфраструктуры, заводы-изготовители транспортных средств и шин и поставщиков ИТС, оказать поддержку автомобильному транспорту в достижении поставленных им амбициозных целей, поскольку максимальную отдачу от осуществления этой инициативы, взятой на себя отраслью на добровольных началах, можно обеспечить лишь посредством совместных и согласованных усилий.

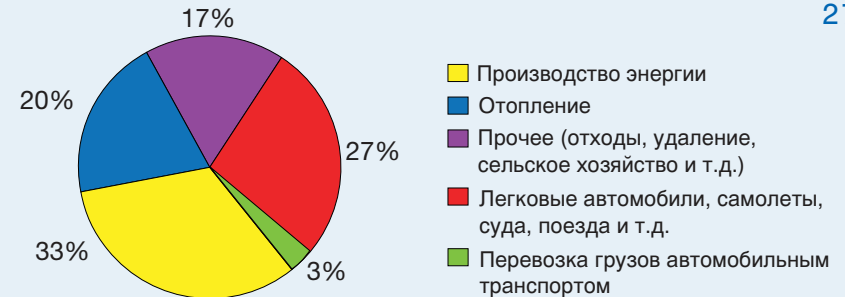
**В частности, резолюция IRU «30 к 30» призывает заводы-изготовители транспортных средств, операторов сетей телематики и поставщиков энергоносителей:**

- обеспечить, как минимум, 10-процентное сокращение потребления топлива и выбросов CO<sub>2</sub> их продукцией посредством, например, создания систем, обладающих эксплуатационной совместимостью, использования более легких конструкционных материалов или аэродинамических конструкций;
- заменить ископаемое топливо альтернативными источниками энергии или теми видами топлива из возобновляемых источников энергии, которые не приводят к выбросам CO<sub>2</sub> в абсолютном выражении.

**Резолюция IRU «30 к 30» также призывает компетентные органы:**

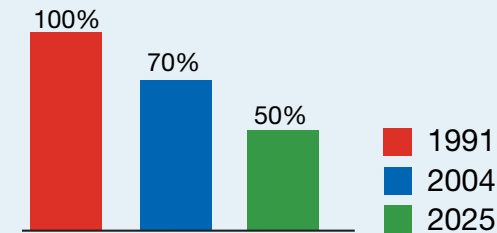
- создать системы реального стимулирования бизнеса в целях облегчения доступа на рынок новаторских транспортных технологий, наиболее эффективных видов практики и профессиональной подготовки;
- разработать политику, стимулирующую более широкое использование пассажирского транспорта общего пользования в виде городских и междугородных автобусов, как это предусматривается инициативой «Smart Move»;
- содействовать переходу – там, где это возможно, – с ископаемых видов топлива на альтернативные источники энергии;
- полностью использовать существующую инфраструктуру и инвестировать средств в новую инфраструктуру в целях устранения узких мест и недостающих звеньев.

### Совокупное потребление ископаемых видов топлива в разбивке по секторам



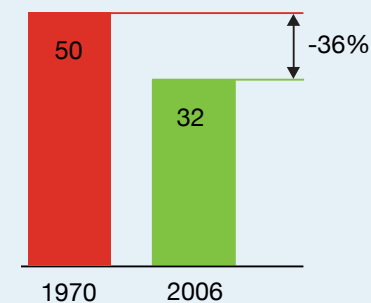
Источник: Рамочная конвенция об изменении климата Организации Объединенных Наций (РКИК ООН), 2008 г.

### Сокращение выбросов CO<sub>2</sub> грузовиками (в расчете на тонно-км)



Источник: Немецкое федеральное агентство по защите окружающей среды / Научно-исследовательский институт энергетики и окружающей среды

### Снижение потребления топлива большегрузными коммерческими транспортными средствами (л/100 км)



Источник: VDA, Auto Annual Report, 2008



## Автомобильный транспорт и окружающая среда

### Городские и междугородные автобусы: инициатива «Smart Move» в интересах устойчивой мобильности

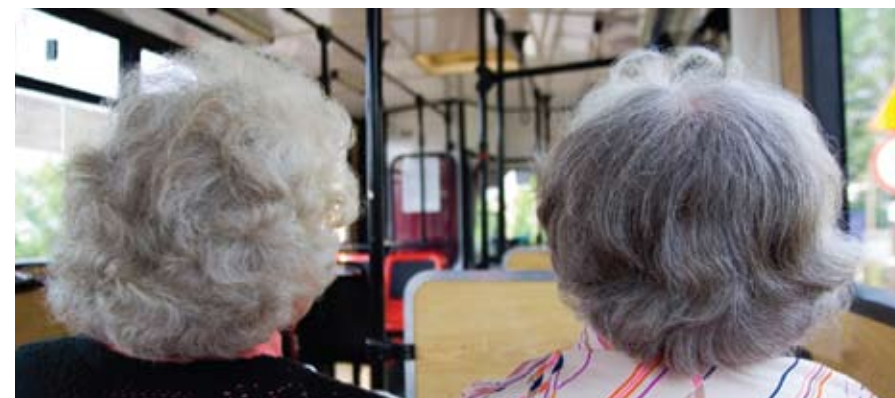
Появление новых видов мобильности, в сочетании с усилением озабоченности по поводу охраны окружающей среды, привело к существенному повышению осведомленности политических кругов и широкой общественности в отношении срочной необходимости переосмысления нашей концепции транспортных систем. Поэтому завтрашняя транспортная политика будет сосредоточена на создании эффективных систем общественного транспорта, который содействовал бы более широкому использованию безопасных, экологически чистых, экономичных, энергоэффективных и в то же время удобных в эксплуатации и доступных по цене видов транспорта.

Городские и междугородные автобусы обладают всеми этими качествами и представляют собой один из самых лучших вариантов передвижения как на короткие, так и на средние расстояния. В случае их эффективного использования городские и междугородные автобусы представляют собой идеальное решение целого ряда нынешних проблем, связанных с мобильностью населения, таких как изменение климата, перегруженность дорог, безопасность дорожного движения, обеспечение связи и социальная интеграция.

Как сожалению, директивные органы, средства массовой информации и население в целом зачастую неправомерно ассоциируют городские и междугородные

автобусы с загрязнением и заторами в движении. Это неправильное восприятие привело к возникновению такой ситуации, в которой городские и междугородные автобусы не только недоиспользуются и, как следствие, вносят недостаточный вклад в жизнь общества, но и в какой-то степени не пользуются должным вниманием со стороны политических кругов и не находят должного отражения в законодательстве, которое зачастую носит не совсем обоснованный, неадекватный и даже ограничительный характер, что не дает им возможности полностью реализовать свой потенциал в плане оказания высококачественных, гибких, эффективных, экологически чистых и безопасных транспортных услуг.

Для того чтобы исправить эту неблагоприятную ситуацию, IRU вместе с «Басуорлд» организовали кампанию под названием «Smart move» в целях обеспечения устойчивой мобильности для всех посредством продвижения и гораздо более широкого использования коллективных перевозок городскими и междугородными автобусами во всем мире.





safe



user - friendly



green



comfortable



affordable

**Кампания «Smart move» имеет целью:**


- обеспечение сбора новейших фактов и количественных данных о перевозках городскими и междугородными автобусами во всем мире;
- повышение осведомленности политических кругов о том, насколько безопасными, экологически чистыми, эффективными, приемлемыми по цене и удобными в использовании являются перевозки городскими и междугородными автобусами;
- информационное обеспечение дискуссий по транспорту и разработке политики в области пассажирских перевозок в целях увеличения доли городских и междугородных автобусов в системах общественного транспорта и пассажирского сообщения;
- обеспечение оптимальных условий эксплуатации городских и междугородных автобусов на местном, национальном, региональном и международном уровнях;
- содействие в разработке нормативно-правовой базы и системы стимулирования, которые бы содействовали и облегчали более широкое использование городских и междугородных автобусов населением;
- увеличение вдвое масштабов использования городских и междугородных автобусов в течение следующих 10-15 лет.

Достижение этой цели только в одной Европе позволит сократить выбросы CO<sub>2</sub> не менее чем на 50 млн. тонн в год; снизить количество случаев смерти в результате ДТП более чем на 3000 в год; снизить заторы в движении в городах без каких бы то ни было финансовых последствий для налогоплательщиков в результате прогнозируемого снижения интенсивности движения легковых автомобилей на 10-15%; и создать 4 млн. новых рабочих мест.

Более подробную информацию о кампании «Smart move» см. по адресу:

[www.busandcoach.travel](http://www.busandcoach.travel)



The background of the slide features a close-up photograph of a tree branch with several bright green, serrated leaves. The lighting is soft and natural, creating a bokeh effect in the background. The text is overlaid on the left side of the image.

Приоритетная задача IRU:  
устойчивое развитие



С момента первой Встречи на высшем уровне «Планета Земля» в Рио-де-Жанейро в 1992 году, на которой 182 страны приняли Повестку дня на XXI век, наиболее часто употребляемым определением устойчивого развития стало развитие, которое «подразумевает удовлетворение потребностей нынешнего поколения, не угрожая способности будущих поколений удовлетворять их собственные потребности».

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

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

«Подписание Хартии IRU – это одно из самых важных и обнадеживающих событий после проведения Встречи в Рио-де-Жанейро» – Морис Стронг, Генеральный секретарь Встречи ООН «Планета Земля», Председатель Совета «Планета Земля» и Специальный советник Генерального секретаря ООН, Будапешт, 1996 год.

Устойчивое развитие может обеспечить правильную сбалансированность между экономическим развитием, социальным равенством и защитой окружающей среды. Для отрасли автомобильного транспорта обеспечение устойчивого развития означает решение задачи по удовлетворению потребностей рынка за счет как можно более низких экологических, социальных и экономических издержек, главным образом, путем повышения качества и экологической чистоты автотранспорта, а не его количества.

Фактически в последние 20 лет автотранспортная отрасль производит массивные инвестиции в новейшие технологии и профессиональную подготовку. В результате этого сегодня автомобильный транспорт, осуществляющий перевозки «от двери до двери», оказывает гораздо меньшее воздействие на окружающую среду, нежели другие виды транспорта, работающие в том же режиме.

В этой связи, а также в связи с созданием Академии IRU разработал так называемую **стратегию трех «и»** в качестве наиболее экономически эффективного способа добиться

устойчивого развития на основе инноваций, использования стимулов и инфраструктуры. Используя подходы по принципу «сверху-вниз» и «снизу-вверх», IRU одновременно указывает на важность устойчивого развития для будущего сектора и в то же время помогает операторам автомобильного транспорта перенимать друг у друга опыт на всех уровнях.

**Инновации:** разрабатывать и осуществлять все более и более эффективные технические меры и практические методы работы «в источнике» в целях снижения воздействия автотранспорта на окружающую среду.

**Использование стимулов:** поощрять быстрое введение в практику транспортными операторами наилучших

имеющихся технологий и видов практики.

**Инфраструктура:** обеспечивать бесперебойное движение и эффективность указанных выше мер. В целях устранения узких мест и недостающих звеньев необходимо как можно полнее использовать существующую инфраструктуру в сочетании с инвестициями в новые объекты инфраструктуры.

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



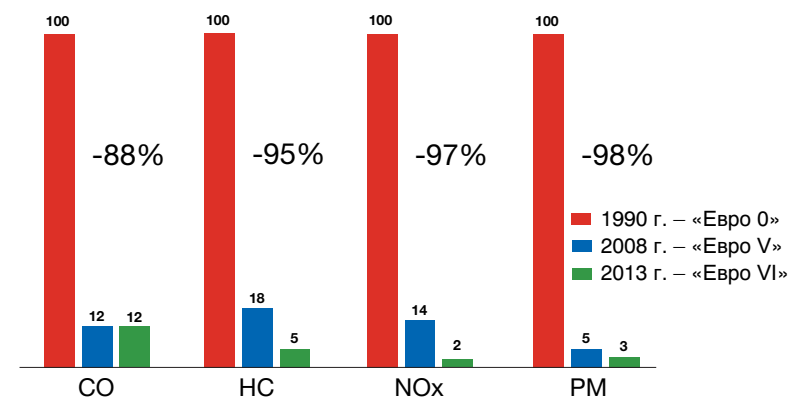
## Стратегия трех «и»: Инновации

### Нормы «Евро VI» должны вступить в силу в Европейском союзе в 2013 году

Правила, содержащие новые нормы «Евро VI», которые должны способствовать дальнейшему сокращению выбросов токсических веществ тяжелыми коммерческими транспортными средствами, вступят в силу для всех новых транспортных средств 31 декабря 2013 года. IRU продолжает выступать в поддержку строгих стандартов на выбросы, таких как стандарты типа «Евро», поскольку они обеспечивают существенное сокращение выбросов в источнике и ограничивают воздействие автотранспорта на окружающую среду.

Вместе с тем IRU призывает согласовать новый стандарт «Евро VI» со стандартами США и Японии в целях обеспечения дополнительной гармонизации стандартов на выбросы на глобальном уровне. Кроме того, он подчеркнул настоятельную необходимость того, чтобы в ходе любого пересмотра институтами ЕС стандартов «Евро» в будущем они включали показатели сокращения выбросов не только токсических веществ, но и  $\text{CO}_2$ , поскольку нынешний стандарт «Евро VI» допускает увеличение выбросов  $\text{CO}_2$  и предусматривает лишь незначительное сокращение выбросов токсических веществ, которые уже сокращены чуть ли не на 98%.

#### Сокращение выбросов токсических веществ тяжелыми коммерческими транспортными средствами



Источник: Комиссия ЕС, 2008 г.



## 3-й международный форум IRU по таксомоторным перевозкам: «Такси – на страже экологически чистой мобильности»

Свыше 100 руководителей таксомоторных предприятий из Европы, России, Азии и Африки собрались на 3-й международный форум IRU по таксомоторным перевозкам по теме: «**Такси – на страже чистого воздуха: современные технологии автомобилестроения и новаторская отраслевая практика в интересах более экологически чистых таксомоторных перевозок**», который был проведен в целях информационного обеспечения прений на Конференции по изменению климата (КС15). Участники форума обратились с призывом к правительствам и представителям директивных органов на местном, национальном и региональном уровнях достичь цели сокращения выбросов CO<sub>2</sub> посредством принятия мер стимулирования в порядке оказания поддержки в работе по внедрению новейших технологий, позволяющих еще больше повысить экологическую чистоту таксомоторных перевозок.

Фактически, обследование, проведенное IRU в 2009 году, показало, что отрасль таксомоторных перевозок вкладывает все больше и больше средств в повышение экологических показателей своего парка и своих операций. В некоторых странах на гибридные автомобили приходится не менее 3% рыночной доли и что большое количество такси в Бразилии (86%), Болгарии (70%), Германии (22%) и в Швеции (18%) работает на альтернативных видах топлива.



# Стратегия трех «и»: Инновации

## Европейская модульная система: повышение эффективности транспорта и энергопотребления и комбинированные перевозки

Повышение эффективности транспортных систем может внести существенный вклад в решение экологических проблем, в том числе связанных с воздействием на здоровье, выбросами и глобальным потеплением, а также с заторами в движении и безопасностью на транспорте.

Европейская модульная система (EMC), которая состоит в соединении существующих составов транспортных средств в целях обеспечения большей провозной способности в расчете на транспортное средство или в адаптации составов транспортных средств к различным местным объектам инфраструктуры, комбинациям различных видов транспорта и коммерческой ситуации, позволит повысить эффективность использования топлива и экологические показатели автомобильного транспорта в условиях большего взаимодействия различных видов транспорта в целом.

В январе 2009 года Европейская комиссия опубликовала официальные результаты исследования, касающегося веса и габаритов тяжелых транспортных средств, которые указывают на наличие существенного положительного воздействия этой концепции как на окружающую среду, так и на плотность дорожного движения: внедрение в эксплуатацию более длинных и более

тяжелых транспортных средств (ДТС) может привести к ежегодному снижению выбросов CO<sub>2</sub>, как минимум, на 5 млн. тонн.

Параллельно Европейская комиссия приступила к проведению аналитического исследования по таким вопросам, как воздействие составов EMC на распределение перевозок по видам транспорта, безопасность дорожного движения и инфраструктуру. Основные выводы этого исследования подтверждают, что составы EMC позволяют существенно повысить эффективность.

Тем временем, другие государства-члены, например Дания и Нидерланды, проводят практические полевые испытания транспортных средств EMC, которые также дают положительные результаты. Комитет IRU по связи с ЕС в области грузового транспорта принял резолюцию, в которой он еще раз подчеркнул, что Комиссии ЕС и государствам-членам необходимо содействовать проведению испытаний составов транспортных средств EMC на национальном и трансграничном уровнях, а также разработать согласованные и унифицированные правила, регламентирующие вес и габариты, что будет способствовать дальнейшему развитию концепции интермодальности в ЕС.

## IRU и комбинированные перевозки

Выступая на сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по комбинированным перевозкам в Женеве, IRU представил на рассмотрение рекомендации своей группы экспертов по комбинированным перевозкам, подчеркнув тот факт, что использование новаторского метода горизонтальной перегрузки, наряду с рационализацией работы терминалов и развития системы терминалов на основе не политических, а коммерческих соображений, будет способствовать укреплению экономической жизнеспособности интермодальных операций в интересах удовлетворения будущих потребностей в пропускной способности.



## Интернализация внешних издержек: загрязнитель платит – проблема остается!

Политические дискуссии в Европейской комиссии по пакету мер, направленных на повышение экологических показателей транспорта, и нового предложения по внесению изменений в директиву по «евровиньетке», которое было представлено в 2008 году, продолжают до сих пор как в Европейском парламенте, так и в Совете министров, несмотря на четкие данные, свидетельствующие о том, что экономический кризис серьезно сказывается на секторе коммерческого грузового транспорта.

IRU, вместе с СЛЕСАТ, Европейским советом грузоотправителей (ЕСГ), Европейской ассоциацией экспресс-перевозчиков (ЕЕА) и Европейской ассоциацией заводов-изготовителей автомобилей (АСЕА), успешно представили этот вопрос на рассмотрение директивных органов ЕС, подчеркнув, что с учетом серьезного воздействия экономического кризиса на этот сектор, реализацию любой инициативы по повышению налогов и сборов следует приостановить или отложить на неопределенный срок, тем более с учетом того, что внешние издержки уже полностью или почти полностью покрываются грузовым автомобильным транспортом. Кроме того, они утверждают, что все поступления за счет налогов и сборов с грузового автомобильного транспорта должны направляться на реинвестирование именно в этот сектор транспорта в целях ослабления его воздействия на окружающую среду.

В этой связи Европейский парламент высказался в пользу приоритетного направления поступлений за счет сборов и налогов в автомобильный транспорт, послав тем самым Европейской комиссии и Совету четкий сигнал о том, что предложение Европейской комиссии он не поддерживает.

## Важный факт: Европейская комиссия и эксплуатационная совместимость систем взимания налогов и сборов в ЕС

Важным шагом на пути к обеспечению эксплуатационной совместимости систем налогообложения между всеми государствами-членами явилось решение Европейской комиссии по вопросу окончательного создания Европейской службы электронного начисления налогов и сборов (ЕЕТС). Это – как раз то, за что выступал IRU в течение многих лет. Это решение, которое определяет права и обязательства ответственных за начисление налогов и сборов, поставщиков услуг и пользователей, позволит всем операторам автотранспорта уплачивать налоги и сборы с помощью единого бортового устройства и пользоваться услугами только одной службы электронного начисления налогов и сборов без уплаты дополнительных сборов, связанных с эксплуатационной совместимостью соответствующих устройств.





Слева направо: Ларс-Гёран Янссон, администратор концессии (город Стокгольм), Грэм Смит, вице-президент IRU, Маркус Хаммарстрём, старший менеджер (Стокгольмский совет по туризму) и Мартин Марми, Генеральный секретарь IRU



Эва Тизеус, менеджер «Флигбуссарна» по маркетингу (в центре) получает Специальную премию IRU для компаний от Генерального секретаря IRU Мартина Марми (слева) и вице-президента IRU и президента Совета IRU по пассажирским перевозкам Грэма Смита (справа)

## Премия IRU «Городской трофей» присуждена в 2009 году городу Стокгольму

В 2009 году премией IRU «Городской трофей» награждена первая в Европе экологически чистая столица – Стокгольм за проводимую ею политику по организации удобного автобусного движения в весьма сложных природных, архитектурных и дорожных условиях.

В частности, международное жюри премии IRU «Городской трофей» присудила ее муниципальным органам Стокгольма за их понимание экономического потенциала автобусного туризма и пассажирского сообщения (2 млн. туристов, приезжающих на автобусах), а также за проводимую ими экологическую политику, отдающую приоритет автобусному туризму, в частности путем поощрения и облегчения доступа в город иногородних автобусов.

## Специальная премия IRU для компаний присуждена в 2009 году шведской автобусной компании «Флигбуссарна»

Специальная премия IRU для компаний была присуждена в 2009 году шведской автобусной компании «Флигбуссарна Эйрпорт Коучиз» за ее новаторскую коммерческую политику и успешную массово-разъяснительную кампанию, имевшей целью повысить осведомленность населения о прекрасных экологических показателях городских и пригородных автобусов и добиться более широкого использования ее услуг.

«Флигбуссарна» осуществляет перевозки городскими и междугородными автобусами, обслуживающими семь шведских аэропортов, связывая их с 12 городами и перевозя ежегодно около 4 млн. пассажиров. В парке компании насчитывается 66 автобусов, из которых 16 полностью работают на биотопливе. Остальной парк обновляется раз в шесть лет с целью обеспечить оптимальную экономичность двигателей и использование максимально чистых технологий.

## Почетные дипломы IRU

Почетные дипломы IRU были вручены **1346 водителям городских/междугородных автобусов и грузовых автомобилей из 27 стран и 30 водителям такси** за то, что они проехали не менее одного миллиона километров, проработали не менее 20 лет в области международных перевозок и не допустили при этом ни одной аварии. Такой труд заслуживает признания, служит примером для молодых водителей и повышает престиж профессии водителя.



Лауреаты премии IRU «Лучший перевозчик СНГ» 2009 года



## Премия IRU «Лучший международный автоперевозчик СНГ» 2009 года

IRU ежегодно вручает премии «Лучший международный автоперевозчик Содружества Независимых Государств (СНГ)» в знак признания существенного прогресса в области охраны окружающей среды и экономики, а также профессионального мастерства, достигнутого автотранспортными компаниями в странах СНГ.

### Победителями в 2009 году стали:

«Инвестхимпром», Россия, (1-10 автомашин)  
за свой вклад в экономическое развитие

«Белсотра», Беларусь (11-50 автомашин)  
за вклад в защиту окружающей среды и социальную программу для своих сотрудников

«Авто+», Украина (свыше 50 автомашин)  
за корпоративную социальную политику и важность, придаваемую охране окружающей среды

### Почетными грамотами были награждены:

«Интертрансавто», Беларусь  
за эффективное осуществление комплекса антикризисных мер

«Премиум Лоджистик», Казахстан  
за грамотную программу инвестиций, позволивших компании расширить масштабы своей деятельности в 2009 году несмотря на экономический кризис



## Профессиональная подготовка IRU



### Профессиональная подготовка IRU – акцент на подход «учиться, чтобы учить»

Цель профессиональной подготовки IRU состоит в создании культуры обучения в секторе автомобильного транспорта по типу «учиться, чтобы учить», путем обеспечения взаимодействия между всеми направлениями профессиональной подготовки IRU – Академией IRU, системой обучения по тематике МДП и программой внутреннего обучения IRU. В 2009 году группа по вопросам профессиональной подготовки IRU создала Интернет-платформу в целях совершенствования своих методов обучения и расширения масштабов своей деятельности. Этот совместный проект позволяет всем участникам программ профессиональной подготовки IRU, будь то менеджеры автотранспортных предприятий, водители, ассоциации-члены или таможенные органы, получать более легкий доступ к интерактивным учебным материалам и приобретать навыки эффективного управления учебным процессом.



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

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

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

В 2009 году сеть аккредитованных учебных центров (АУЦ) Академии IRU насчитывала 40 АУЦ, расположенных в 33 странах на трех континентах.

# Программы профессиональной подготовки IRU

## Программы Академии IRU

Академия IRU предлагает в рамках своей глобальной сети АУЦ четыре основные учебные программы, направленные на развитие профессиональных навыков в сфере автомобильного транспорта, а также на расширение объема знаний и умений, необходимых в осуществлении ключевых аспектов автотранспортных операций. Учебные программы Академии IRU, разработанные всемирно известными экспертами, объединяют примеры оптимальной практики и гарантируют полное соответствие применимым международным, европейским и национальным правилам. Академия IRU продолжает предлагать методические семинары для инструкторов с целью совершенствования навыков, необходимых для обеспечения эффективности учебного процесса и соблюдения высоких согласованных стандартов качества Академии IRU.

### Программа на получение СПК для менеджеров

Программа для менеджеров, предусматривающая выдачу сертификатов профессиональной компетенции (СПК) Академии IRU, продолжает обеспечивать подготовку с соблюдением соответствующего комплекса международных учебных стандартов, которая удовлетворяет потребностям любого менеджера.

### Новая программа на получение СПК для водителей

В настоящее время Академия IRU предлагает своим АУЦ программу на получение СПК для водителей, разработанную и осуществляемую на совместной основе в целях удовлетворения конкретных национальных потребностей каждого АУЦ в соответствии со стандартами Академии IRU и наращивания потенциала в области профессиональной подготовки водителей, работающих в отрасли грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

### Новая программа по ДОПОГ

После организации в 2008 году программы по перевозке опасных грузов (ДОПОГ) Академия IRU ввела в действие в начале 2009 года программу подготовки водителей, перевозящих опасные грузы в упаковках или навалом, за исключением взрывчатых веществ (класс 1) и радиоактивных материалов (класс 7).

### Программа по тахографам ЕСТР

Академия IRU обновила свою программу по тахографам ЕСТР (Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств) в целях отражения в ней изменений, внесенных в это Соглашение, которые вступят в силу в 2010 году, и подготовки к их соблюдению.

## Подборка материалов «Путь к переменам» по ВИЧ/СПИДу

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



Пилотная программа использования подборки материалов по ВИЧ/СПИДу в Уганде



## 40 Профессиональная подготовка IRU

### IRU налаживает партнерские связи с ВТамО в деле профессиональной подготовки по МДП

В сотрудничестве с Всемирной таможенной организацией (ВТамО) IRU создал новый комплект полных учебных пособий для дистанционного обучения по осуществлению перевозок с применением книжек МДП, адаптированный к функциям различных участников системы МДП. Эти учебные пособия есть на вебсайте Академии IRU на английском, русском и французском языках. В 2010 году эта электронная система обучения будет дополнена еще одним пособием, специально подготовленным для нужд ассоциаций МДП.



### Новые контрольные списки по экологическому стилю вождения

Академия IRU совместно с Международной технической комиссией IRU разработала контрольные списки по экологическому стилю вождения для водителей городских и междугородных автобусов, грузовых автомобилей и такси. Эта инициатива имеет целью решить приоритетную задачу, стоящую перед отраслью автомобильного транспорта, – повысить экономичность транспортных средств и сократить выбросы CO<sub>2</sub>. Эти и другие контрольные списки были включены в справочные материалы, предназначенные для программ на получение СПК для менеджеров и водителей

### Интернет-платформа Академии IRU по управлению программными ресурсами (ACM)

Программы Академии IRU и соответствующие справочные материалы доступны в онлайн-режиме на сайте Интернет-платформы по управлению программными ресурсами (ACM). Эта прикладная программа на базе Интернет обеспечивает АУЦ незамедлительный доступ к самым последним материалам, имеющим отношение к программам Академии IRU, которые можно загрузить и использовать.

### Внутренняя подготовка

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

### Профессиональная подготовка на Ближнем Востоке и в Северной Африке

В рамках сотрудничества с Арабским союзом наземного транспорта (АУЛТ) в целях развития системы профессиональной подготовки операторов транспортных предприятий арабских стран и профессиональных водителей в пределах всего региона Ближнего Востока и Северной Африки (МЕНА) Академия IRU руководит процессом передачи знаний и «ноу-хау» учебному центру Королевского автомобильного клуба Иордании (КАКИ) в Аммане, который действует в качестве партнера АУЛТ в работе по созданию передового арабского центра по профессиональной подготовке работников транспорта.

Академия IRU разработала типовое учебное пособие по СПК для менеджера на арабском языке и организовала специальную сессию для пяти отобранных арабских инструкторов в Стамбуле.



Участники высокого уровня на занятии по обучению инструкторов







### Учебные семинары по социальному диалогу в Болгарии и Румынии

Академия IRU совместно с Международной организацией труда (МОТ) и Международной федерацией работников транспорта (МФРТ) организовала два пятидневных учебных семинара в Бухаресте и Софии по наилучшим практическим методам ведения целенаправленного, конструктивного и продуктивного трехстороннего диалога по социальным вопросам между правительствами, организациями-нанимателями и профсоюзами. В этих семинарах приняли участие представители правительств Болгарии и Румынии, ассоциаций-членов AEBTRI и UNTRR и профсоюзов обеих стран. Участники прошли инструктаж по обучению других лиц навыкам применения наилучших методов эффективного диалога по социальным вопросам в интересах сектора автомобильного транспорта и экономики в целом.



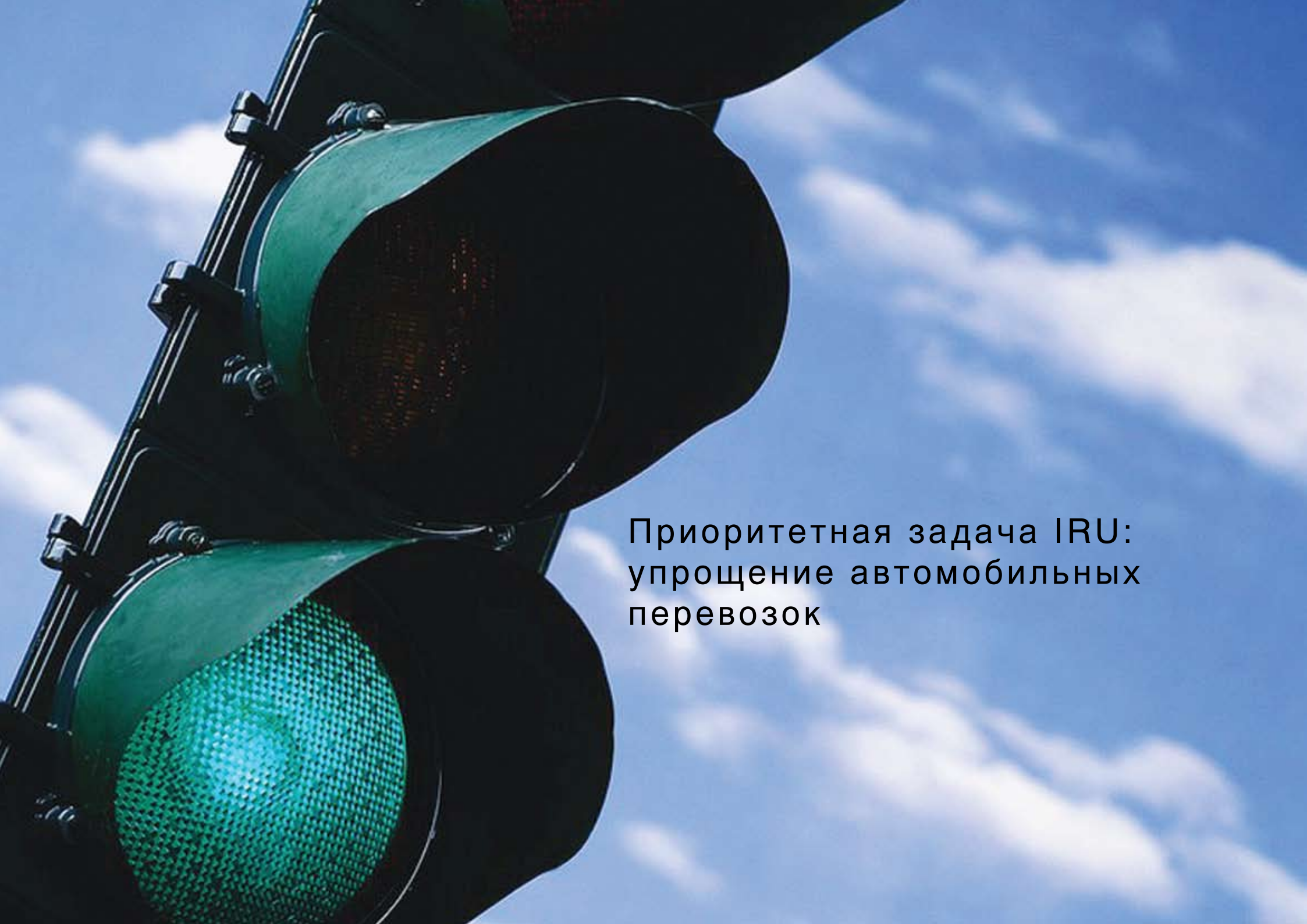
Участники совместного учебного семинара по социальному диалогу IRU/МОТ под руководством Мариос Мелетью, эксперта по вопросам транспорта.

### Методология ETAC распространяется на СНГ и Ближний Восток

В ходе семинаре ЕЭК ООН на тему «Повышение безопасности дорожного движения на глобальном уровне: определение региональных и национальных целей в области сокращения числа несчастных случаев в результате ДТП», который проходил в Минске, IRU проинформировал экспертов из Армении, Азербайджана, Беларуси, Молдовы, Российской Федерации, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана и Украины о международно признанной методологии проведения исследования причин ДТП с участием грузовых автомобилей в регионе СНГ, с которой можно ознакомиться в IRU.

IRU также проинформировал представителей Исламского банка развития (ИБР), Арабский союз наземного транспорта (АУЛТ) и Организацию экономического сотрудничества (ОЭС) о возможности географического распространения исследования ETAC на регион Ближнего Востока.





Приоритетная задача IRU:  
упрощение автомобильных  
перевозок

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

Автомобильный транспорт, благодаря своей уникальной способности доставлять грузы «от двери до двери» каждому, везде и в любое время – это становой хребет сильной экономики и динамичного общества.

Хотя отрасль преследует цель обеспечения более качественных перевозок без увеличения количества транспортных средств, тем не менее в интересах общества в целом исключительно важное значение в этой связи приобретает развитие и дальнейшее продвижение этого вида наземного транспорта, который является основной движущей силой экономического процветания и социального развития во всем мире.

Сегодня автомобильный транспорт регулируется целым рядом нормативных актов, применяемых на национальном, двустороннем, региональном и международном уровнях. На уровне Европейского союза правила и директивы регламентируют продолжительность управления и отдыха водителей, доступ к профессии, экологические стандарты и нормы для транспортных средств, налогообложение, профессиональную подготовку и т.д. Другие регионы мира либо не обладают столь полной правовой системой, либо еще не ратифицировали соответствующие международные торговые и транспортные соглашения, поэтому там используется множество

двусторонних соглашений, которые дублируют друг друга или иногда противоречат существующим глобальным соглашениям.

**В результате этого автомобильный транспорт является самым зарегулированным из всех видов транспорта.**

В этой связи упрощение автомобильных перевозок должно быть, по мере возможности, направлено на гармонизацию всего законодательства, регламентирующего автомобильный транспорт, с тем чтобы обеспечить его эксплуатационную совместимость, избежать дублирования и накладок в работе или ненужной путаницы, которая приводит лишь к нарушению законодательства и наложению штрафов. Ограничения и запреты на беспрепятственное движение грузовых автомобилей и автобусов также должны быть унифицированы, ослаблены и, при возможности, отменены. Кроме того, прежде чем вводить в действие новое законодательство, необходимо обеспечить надлежащее применение того, которое уже существует.

Упрощение автомобильных перевозок также должно быть направлено на развитие торговли и туризма на национальном и международном уровнях посредством устранения административных, налоговых

и физических барьеров на пути автомобильного транспорта и, как следствие, на пути экономического развития в целом. Оно предполагает необходимость правильной сбалансированности между обеспечением фактической надежности перевозок, предотвращением мошенничества и безопасностью дорожного движения, с одной стороны, и рационализацией законодательства и административных формальностей, с другой.

Процедуры в области автомобильного транспорта в международном сообщении и бюрократические проволочки на границах представляют собой серьезные препятствия на пути торговли и туризма и предполагают необходимость адресных мер в целях максимального использования имеющихся скудных ресурсов на политическом, финансовом и административном уровнях.

Длительное время ожидания на пограничных переходах, обусловленное сложными таможенными процедурами и другими негативными факторами, такими как взяточничество, является, несомненно, одной из причин нарушения работы систем логистики и мобильности, не говоря уже о социальных и медико-санитарных последствиях бесконечных очередей на границах. Если время на пограничных переходах теряют

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

В этой связи общество должно быть заинтересовано в том, чтобы автомобильный транспорт не подвергался санкциям, поскольку он является двигателем социального и экономического развития. Поэтому настоятельно необходимо довести жизненно важную роль автомобильного транспорта до сведения всех национальных и международных политических органов и заручиться их поддержкой. Таким образом, все субъекты деятельности, органы власти и деловые круги одинаково заинтересованы в том, чтобы продвигать и далее упрощать автомобильные перевозки в рамках государственно-частного партнерства.





### Автомобильный транспорт, связывающий каждое предприятие с каждым крупным мировым рынком вдоль древнего Шелкового пути

Сегодня, в результате глобализации и возникновения системы контейнеризации, 80% объема мировой торговли осуществляется в настоящее время через приблизительно 30 все более и более перегруженных портов, что приводит к созданию узких мест, задержкам и, в конечном итоге, к повышению расходов вдоль всей цепочки доставки товаров вплоть до конечного потребителя. Эта динамика привела к «вымыванию» торговли не только из внутренних портов, но и из всех стран, не имеющих выхода к морю, что препятствует их экономическому развитию, создавая тем самым зачастую политическую и социальную напряженность. Вместе с тем, стран, которые были бы недоступны для автомобильного транспорта, просто не существует!

В Азии проживает две трети мирового населения. Эти люди работают, производят товары и торгуют с остальными миром – главным образом с помощью морского транспорта. Однако автомобильный транспорт в силу высокого качества его уникальных и гибких услуг «от двери до двери» способен связать все предприятия, расположенные на Евроазиатском континенте, с основными мировыми рынками.

По этой причине возрождение древнего Шелкового пути для торговли с использованием автомобильного транспорта не только открывает возможность перевозки грузов из Азии в Европу и обратно, но и прежде всего стимулирует экономическое и социальное развитие, политическую

стабильность и – в конечном итоге – прогресс и процветание во всех странах, расположенных вдоль различных маршрутов Шелкового пути протяженностью 12 000-50 000 километров.

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

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

Однако для того чтобы можно было развивать торговлю и связать все предприятия, которые входят в эту производственную цепочку, необходимо иметь возможность осуществлять рейсы из конца в конец подобно электрическому току в проводнике. Хотя эти общие цели могут быть достигнуты, все же сделать это можно лишь в том случае, если устранение многочисленных барьеров на пути автомобильного транспорта получит политическую поддержку.



Фотография: «Глоубтракер» / [www.globetrucker.com](http://www.globetrucker.com)



## Постепенная либерализация автомобильных перевозок в Черноморском регионе

Организация «Черноморское экономическое сотрудничество» (ОЧЭС) провела в 2009 году совещание за круглым столом с участием представителей государственного и частного секторов на тему «Осуществление меморандума о взаимопонимании по упрощению грузовых перевозок автомобильным транспортом», в ходе которого были приняты важные решения, касающиеся либерализации автомобильных перевозок в районе Черноморского бассейна. Албания, Армения, Грузия, Молдова, Румыния, Сербия и Турция согласились создать систему региональных «разрешений ОЧЭС», которые будут признаваться соответствующими национальными органами на многосторонней основе. Кроме того, государства-члены ОЧЭС просили IRU разработать формат и правила использования этих разрешений ОЧЭС, которые позволят грузовым автомобилям осуществлять транзитные рейсы через весь регион ОЧЭС, в частности с применением единого документа, что еще больше будет способствовать упрощению автомобильных перевозок по прежним торговым маршрутам.

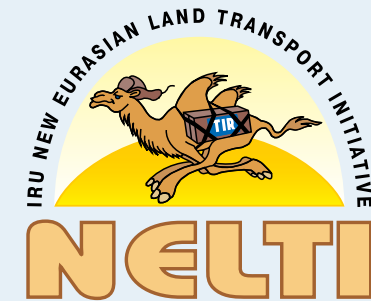




## Новая Евроазиатская автотранспортная инициатива IRU (НЕЛТИ): создание новых коммерческих возможностей для всех

Международная конференция IRU по проекту НЕЛТИ под названием «Возрождение Шелкового пути – новая возможность для автомобильного транспорта в условиях глобального экономического кризиса», организованная в феврале в Варшаве под патронажем министра инфраструктуры Республики Польша Цезары Грабарчика и маршала сейма Республики Польша Бронислава Коморовского, подчеркнула, что автотранспортные перевозки ЕС в сторону Востока открывают в период нынешнего экономического кризиса новые возможности.

Около 150 представителей бизнеса и политики в области транспорта, собравшихся в Варшаве, пришли к выводу о том, что в период серьезного глобального кризиса, влияющего на всех автотранспортных операторов, расширение круга коммерческих партнеров и географии транспортной деятельности на Евразийском континенте является наилучшим решением, имеющимся на сегодняшний день.



Начиная с сентября 2008 года несколько независимых транспортных операторов выполняют коммерческие перевозки промышленных и потребительских товаров из Центральной Азии в Европу и Турцию по Северному (6500 км), Центральному (5100 км) и Южному (4000 км) маршрутам НЕЛТИ. Сегодня, в условиях экономического кризиса, транспортные компании, действующие на маршрутах IRU НЕЛТИ, увеличивают объемы и масштабы своей деятельности, сохраняя рабочие места и темпы роста и позволяя при этом странам, которые ранее были лишены доступа к морю, успешно развиваться и процветать.

В рамках проекта IRU НЕЛТИ осуществляется мониторинг с использованием признанной на международном уровне методологии ЭСКАТО, предусматривающей регистрацию дорожных условий, времени ожидания на пограничных переходах, качества дорожной инфраструктуры, административных барьеров и т.п. Данные показывают, что на пограничных переходах теряется 40% общего времени и что на коррупцию и подкуп приходится 30% дополнительных расходов.

# 5-ая Евроазиатская автотранспортная конференция и совещание на уровне министров «Возрождение Шелкового пути: от мечты к реальности»



В Конференции IRU и совещании на уровне министров приняло участие 600 представителей из 40 стран, в том числе заместитель премьер-министра Республики Казахстан Серик Ныгметович Ахметов, а также 25 министров транспорта и их представители, которые рассмотрели вопрос о необходимости улучшения автотранспортных связей вдоль Шелкового пути в своем совместном заявлении, принятом на параллельно проходившем совещании на уровне министров.

IRU и министры транспорта объединили свои усилия со всеми участниками Конференции и обратились с призывом к правительствам развивать и дальше упрощать автомобильные перевозки в целях увеличения их вклада в дело стимулирования прогресса и ускорения процесса восстановления экономики.



*Заместитель Премьер-министра Республики Казахстан Серик Ныгметович Ахметов открывает 5-ую Евроазиатскую автотранспортную конференцию IRU в Алматы (Казахстан)*



**Януш Лацны**  
Президент IRU

«Шелковый путь – открыт для бизнеса!»



**Абельгази Калиакпарович Кусаинов**  
Министр транспорта  
и коммуникаций Казахстана

«Казахстан – страна, не имеющая выхода к морю, с большим транзитным потенциалом в области автомобильного транспорта!»

# 5-ая Евроазиатская автотранспортная конференция и совещание на уровне министров



**Хун Ван**

директор отдела транспорта и коммуникаций  
Азиатского банка развития (АБР)

«Создание общих транспортных коридоров в рамках программы Центрально-азиатского экономического сотрудничества (ЦАЭС)»



**Мадан Регми**

Руководитель отдела азиатских автодорог Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)

«Присоединяйтесь и воплощайте в жизнь многосторонние конвенции на маршрутах вдоль Шелкового пути!»



**Нора Нойфельд**

Консультант Всемирной торговой организации (ВТО)

«Упрощение торговли и автомобильных перевозок – ключевой фактор экономического сотрудничества вдоль Шелкового пути!»





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

Принята единогласно 600 участниками из 40 стран в Алматы (Казахстан) 12 июня 2009 года

(Выдержка)

В целях повышения позитивного вклада автотранспортного сектора в дело социально-экономического прогресса делегаты обращаются к правительствам стран со следующим призывом:

- **Признать положительные свойства грузовых автомобильных перевозок** в качестве соответствующего орудия производства.
- **Поощрять**, в свете вышесказанного, развитие грузового автомобильного транспорта в Азии с целью:
  - способствовать доступу местных товаров на мировые рынки;
  - поддерживать взаимодействие деловых кругов на местном и региональном уровне;
  - интегрировать национальную экономику стран в поле субконтинентального, континентального и трансконтинентального сотрудничества.

Создавать, в частности, **благоприятные условия** для автотранспортных перевозок, обеспечивающих грузопотоки, направленные из глубины территории к морским

портам, и расширять возможности внутриконтинентальных стран Центральной Азии, необходимые для их выхода на экспортные и импортные рынки.

Для достижения вышеупомянутых стратегических целей необходимо следующее:

- присоединяться и должным образом применять на практике **конвенции** Организации Объединенных Наций, регулирующие работу автомобильного транспорта, в частности при пересечении границ;
- в условиях сегодняшнего глобального экономического кризиса сектор автотранспортных перевозок обращается к правительствам с настоятельным призывом обеспечить открытость рынков и приложить усилия для завершения раунда ВТО, начало которому было положено в Дохе; предпринимать более энергичные шаги в целях устранения неопротекционистских барьеров на пути международных автомобильных перевозок; пересмотреть и снизить

существующие налоги; прекратить введение новых налогов и сборов и поощрять финансовые институты к открытию новых адекватных кредитных линий и лизинговых возможностей для операторов грузовых автоперевозок;

- необходимо найти правильное соотношение между **регулированием** и **дерегулированием** деятельности сектора грузовых автомобильных перевозок;
- **транзитные перевозки** должны быть **бесплатными** для грузов, автотранспортных средств и водителей в условиях общего режима свободной торговли, взаимного признания технической документации транспортных средств и упрощения процедур выдачи виз профессиональным водителям;
- соображения безопасности не должны ограничивать свободу торговли и транспортных операций;
- **время ожидания на пограничных переходах** должно быть заметно сокращено;

• необходимо устранить любые формы **дискриминации** в отношении видов транспорта, страны регистрации транспортных средств, национальности водителей или происхождения груза;

- транзитные страны должны построить должным образом приспособленные **логистические сборные центры**, обеспечивающие бесперебойное распределение грузоперевозок из Китая по региональным, межрегиональным и трансконтинентальным автомобильным потокам;
- необходимо повысить **безопасность дорожного движения**;
- необходимо расширять систему **мультимодальных операций**;
- необходимо модернизировать **инфраструктуру** автомобильных дорог путем повышения качества существующей дорожной сети или ее дополнения такими соответствующими придорожными объектами, как безопасные стоянки для грузовиков в достаточном количестве.





Совещание министров  
«Торговля и автомобильные  
перевозки вдоль Шелкового  
пути»



## Совместное заявление министров, принятое на 5-й Евроазиатской автотранспортной конференции

Принято в Алматы (Республика Казахстан) 12 июня 2009 года  
(Выдержка)

### МИНИСТРЫ:

- высоко оценивая тесное сотрудничество между государственными учреждениями, частным сектором, представленным профессиональными ассоциациями, и международными организациями в целях упрощения международных перевозок автомобильным транспортом вдоль Шелкового пути;
- учитывая проблемы и возможности глобализации в свете благотворных последствий для торговли и транспорта;
- будучи убеждены, что взаимосвязанные торговые пути и трансконтинентальные транспортные связи имеют очень важное значение для взаимодействия между регионами, особенно для стран, не имеющих выхода к морю;
- подчеркивая необходимость улучшения евроазиатских транспортных связей, таких как Шелковый путь, посредством создания транснациональных транспортных магистралей, недостающих связей межконтинентального значения, а также вспомогательной сети автомобильных дорог, имеющих

важное значение для местного населения, промышленности, сельского хозяйства и торговли;

- осознавая, что автомобильный транспорт является высокоэффективным и гибким видом транспорта, позволяющим обеспечить связь между сопредельными государствами и регионами, а также осуществлять, где это необходимо, трансконтинентальные перевозки, особенно перевозки дорогостоящих и скоропортящихся грузов;
- признавая важность облегчения свободного физического и коммерческого доступа к рынкам с использованием международного автомобильного транспорта на основе правовых инструментов ООН, Всемирной торговой организации, Всемирной таможенной организации и Европейского союза и содержащихся в них принципов;
- ссылаясь на результаты и опыт, накопленный во время организации автопробегов грузовых автомобилей и перевозки грузов по Шелковому пути;

**постановили осуществить совместные действия с целью:**

- присоединиться, осуществлять и укреплять работу по применению конвенций ООН в области международного автомобильного транспорта, а также правил ВТО в отношении свободы транзита, упрощения документации и рационализации системы налогов и сборов;
- подписать правительственные соглашения об облегчении доступа к международным рынкам автомобильного транспорта в целях укрепления функционирования уже существующих международных конвенций;
- координировать национальную и региональную политику в области транспорта, в том числе развитие сети автомагистралей и автомобильных дорог, обмениваться передовым опытом в этом отношении и создавать/осуществлять совместные проекты, представляющие общий интерес, в том числе с учетом потребностей стран, не имеющих выхода к морю;
- внедрять в практику достижения прогресса в области транспортных

технологий, позволяющих применять комплексный подход с учетом всех видов транспорта и развивать там, где это возможно, систему комбинированных перевозок, включая строительство перегрузочных терминалов;

- налаживать сотрудничество в целях устранения барьеров для обеспечения бесперебойной международной перевозки грузов, например длительного ожидания на пограничных переходах или сложностей с выдачей виз профессиональным водителям, или неблагоприятных социальных, финансовых, правовых или технических условий, препятствующих эффективной повседневной перевозке грузов автомобильным транспортом на коммерческой основе по маршрутам Шелкового пути, что позволит повысить показатель использования потенциала существующих и планируемых объектов инфраструктуры и снизить нагрузку на перегруженные порты в Азии и других частях мира;



Конечные результаты проекта IRU НЕЛТИ подтверждают большой коммерческий потенциал автомобильных перевозок вдоль возрожденного Шелкового пути.

Объявленные во время 5-й Евразийской автотранспортной конференции результаты проекта IRU НЕЛТИ показали, что возрождение Шелкового пути для осуществления торговли автомобильным транспортом является жизнеспособной и рентабельной альтернативой все более загруженным традиционным торговым путям и что оставшиеся барьеры, препятствующие увеличению торговых потоков, носят скорей процедурный, нежели инфраструктурный характер.

Общее расстояние, покрытое перевозчиками в рамках проекта IRU НЕЛТИ превысило 1 560 тыс. км. Среднее расстояние, пройденное каждым отдельным транспортным средством по замкнутому маршруту, составило около 10 740 км. Общий объем перевезенных грузов превысил 4 200 тонн, что соответствует среднему весу груза в 28,8 тонн на один маршрут прямым и обратным рейсом.

Анализ данных выявил, что почти 40% времени, затрачиваемого на перевозку грузов автомобильным транспортом по Шелковому пути, теряется на пограничных переходах не в результате нехватки инфраструктуры, как это ошибочно принято считать, а скорее в результате применения процедур пересечения границ, которые



Генеральный секретарь Мартин Марми подписывает Меморандум о взаимопонимании с Азиатским банком развития (АБР) в лице Хун Вана, старшего координатора АБР по Центрально-азиатскому региональному экономическому сотрудничеству (ЦАРЭС).

не соответствуют современным требованиям и, как следствие, препятствуют развитию торговли на территории всего Евразийского континента. Кроме того, 30% транспортных расходов обусловлены взиманием пошлин и сборов (официальных и неофициальных), которые перевозчики вынуждены уплачивать в пути и на пограничных контрольно-пропускных пунктах.

Данные о реализации проекта IRU НЕЛТИ также подтвердили, что



Глава представительства IRU в СНГ Игорь Рунов представляет результаты 2-й Всемирной конференции по проблемам логистики, организованной в Китае, которая признала проект НЕЛТИ в качестве альтернативного варианта логистики грузовых перевозок из Дальневосточной Азии на другие крупные мировые рынки.

оптимальная организация процедур пересечения границ посредством ратификации и строгого применения многосторонних договоров в области упрощения торговли и автомобильных перевозок, позволит значительно сократить время перевозки грузов и ее стоимость, что повысит конкурентоспособность автомобильного грузового транспорта в пределах дорожной сети IRU НЕЛТИ без каких бы то ни было затрат на создание дополнительной инфраструктуры.



## НЕЛТИ набирает обороты

В дополнение к интересным результатам, представленным во время 5-й Евразийской автотранспортной конференции, проект IRU НЕЛТИ вышел на второй этап, сосредоточив усилия на реализации «дорожной карты», в которой определяются вопросы, подлежащие решению, и меры, необходимые для сокращения времени и стоимости автомобильных перевозок между Китаем и Европой.

В ходе реализации проекта IRU НЕЛТИ-2 количество участвующих транспортных компаний увеличилось вдвое, а географический охват расширился, так как маршруты, которые в настоящее время подвергаются мониторингу, включают маршруты, проходящие по территории Китая. Основные три маршрута проекта IRU НЕЛТИ – Северный, Центральный и Южный – были дополнены маршрутом через Афганистан, который ведет на Ближний Восток.

Проект IRU НЕЛТИ-2 также пользуется более существенной политической и практической поддержкой со стороны транспортных компетентных органов Узбекистана, Кыргызстана, Казахстана и Таджикистана благодаря подписанию меморандума о взаимопонимании с IRU по вопросам сотрудничества и принятым обязательствам по успешному достижению целей проекта IRU НЕЛТИ-2.

Проект IRU НЕЛТИ-2 станет своеобразным катализатором перемен. Он должен привлечь внимание политических кругов к проблеме устранения процедурных барьеров, мешающих автомобильному транспорту нести прогресс и процветание на Евразийском континенте.



Президент Таджикистана Эмомали Рахмон (слева) и министр транспорта и коммуникаций Абдурахим Ашуров (справа) встречаются с IRU для определения практических шагов, которые необходимо предпринять на национальном уровне для увеличения транзитного потенциала Таджикистана



## Проект IRU НЕЛТИ прокладывает дорогу в Афганистан: развитие автомобильных перевозок из Европы и Китая в Афганистан через Кавказ

IRU и Торговая палата США совместно с министерством экономического развития Грузии и грузинской ассоциацией-членом IRU GIRCA организовали международный семинар в целях определения существующих барьеров и мер, необходимых для развития автотранспортных перевозок из Европы в Афганистан через Кавказ.

Впоследствии в целях изучения условий перевозки грузов из Европы и Китая в Афганистан по дорожной сети, охваченной проектом IRU НЕЛТИ, и разработки рекомендаций по упрощению торговли и перевозки грузов автомобильным транспортом в этих направлениях была создана специальная рабочая группа. Она провела в октябре совещание в Душанбе совместно с таджикской ассоциацией-членом IRU АВВАТ (Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Таджикистана) и министерством транспорта Республики Таджикистан.

Эта рабочая группа, в совещании которой приняли участие представители отрасли автомобильного транспорта из Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Украины, сотрудники посольства США в Таджикистане и Узбекистане, а также

представители таких международных организаций как ОБСЕ, ЕЭК ООН, ЮСЭИДиТРАСЕКА, сосредоточила свое внимание на анализе доклада IRU по автомобильным перевозкам в Афганистан и обсудила рекомендации по дальнейшему упрощению таких перевозок.

Искренний интерес, проявленный членами рабочей группы, подтверждает желание политических и коммерческих кругов развивать транзитный потенциал Центрально-азиатского региона. Грузовые перевозки в Афганистан открывают большие перспективы в плане создания нового направления для международных автомобильных

перевозчиков и проведения курса, после завершения конфликта, на достижение прогресса и процветание афганского народа.

### Маршруты IRU НЕЛТИ



# Евроазиатские автотранспортные связи

## Связь между Китаем и Европой через Центральную Азию и Россию

### Проект IRU НЕЛТИ выходит на Центральную Азию

По случаю проведения семинара в рамках Программы Центрально-азиатского регионального сотрудничества (ЦАРЭС), организованного Азиатским банком развития (АБР) в целях осуществления мониторинга шести транспортных коридоров ЦАРЭС в Центральной Азии, представители правительства и бизнеса проявили искреннюю заинтересованность в проекте IRU НЕЛТИ и выразили решимость укреплять сотрудничество между IRU и ЦАРЭС в деле развития евроазиатских автотранспортных связей. В число участников также входили официальные представители из Афганистана, Азербайджана, Китая, Монголии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана, а также ассоциации-члены IRU ABADA, ABBAT и AIRCRUZ.

### Китай открывает свои рынки для автомобильных перевозчиков из Центральной Азии

IRU явился зачинателем исторической инициативы вместе с представителями Китая, Кыргызстана и Узбекистана, которые решили ввести в действие трехстороннее соглашение, подписанное в 1998 году в целях упрощения автомобильных перевозок по маршруту Ташкент – Андижан – Сарыташ – Иркештам – Кашгар. Это соглашение способствует торговле и транзиту между крупнейшими центрально-азиатскими государствами посредством открытия для кыргызских перевозчиков нового сквозного маршрута в сторону рынков, расположенных в Европе, Южной Азии и СНГ. Кроме того, в рамках этого соглашения было принято решение обменяться трехсторонними разрешениями и организовать весной 2010 года пробег колонны грузовых автомобилей по этому маршруту.



Слева направо: Генеральный секретарь ВТамО Кунио Микурия, Президент IRU Януш Лацны, заместитель министра транспорта Китая Чжэнин Фэн и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми



Делегация IRU представляет проект IRU НЕЛТИ на семинаре ЦАРЭС в присутствии главного экономиста отдела финансов и торговли ИБР Ин Цяня



Слева направо: Шоалим Шовахабов, заместитель руководителя Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта (Узбекистан); Абдырахман Маматалиев, заместитель министра транспорта и коммуникаций (Кыргызстан) и Вань Шуйпинь, заместитель руководителя департамента автотранспорта министерства транспорта (Китай) вводят в действие трехстороннее соглашение об открытии Китая для центрально-азиатских автомобильных перевозчиков



## Связь между Китаем и Европой через Центральную Азию и Россию



Первый заместитель министра транспорта Кыргызстана К. Мамаев (слева) и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми подписывают МоВ.

### IRU и правительство Кыргызстана подписывают МоВ в целях возрождения Шелкового пути

IRU подписал Меморандум о взаимопонимании (МоВ) с правительством Кыргызстана в целях развития евроазиатских транспортных связей вдоль древнего Шелкового пути. Это соглашение предусматривает многоэтапное сотрудничество между IRU и кыргызским правительством в порядке осуществления второго этапа проекта IRU НЕЛТИ, включая устранение на границах барьеров, препятствующих работе автомобильного транспорта, и более эффективное осуществление многосторонних договоров в области упрощения торговли и автомобильных

перевозок по кыргызской территории.

Премьер-министр Игорь Чудинов подтвердил, что он поддерживает заключенные в ходе двухдневных плодотворных обсуждений соглашения по возрождению Шелкового пути с помощью автомобильного транспорта, и заявил о том, что его правительство также полностью поддерживает проект IRU НЕЛТИ и работу по осуществлению основных конвенций и соглашений ООН в области упрощения в Кыргызстане.

### IRU встречается с президентом Казахстана Назарбаевым и подписывает МоВ

На церемонии по случаю открытия строительства новой магистрали,

которая должна будет соединить Западный Китай и Западную Европу через Казахстан и Россию, Генеральный секретарь IRU встретился с президентом Республики Казахстан Нурсултаном Назарбаевым и обсудил вопросы транспорта, связанные с упрощением дорожного движения по евроазиатским автотранспортным связкам.

### IRU подписывает МоВ с правительством Таджикистана

IRU и министр транспорта и коммуникаций Таджикистана Абдурахим Ашур подписали меморандум о взаимопонимании, направленный на более полную интеграцию таджикской транспортной системы в глобальную транспортную сеть. Этот МоВ предусматривает, в частности, эффективное осуществление многосторонних договоров ООН в области упрощения грузовых автоперевозок, ужесточение борьбы с наркоторговлей, а также содействие развитию деятельности Академии IRU в стране.

### IRU и правительство Узбекистан укрепляют сотрудничество

Делегация IRU встретилась с высокопоставленными должностными лицами из Республики Узбекистан, включая первого заместителя министра внешних экономических сношений, инвестиций и торговли Насреддина Наджимова, заместителя

председателя Государственного таможенного комитета Рустама Мансурова и генерального директора Государственного агентства автомобильного и речного транспорта Абдурахмана Абдувалиева, с целью обсудить варианты сотрудничества в деле развития и дальнейшего упрощения автотранспортных перевозок и торговли в Узбекистане и регионе, включая осуществление трехстороннего соглашения, подписанного в 1998 году Кыргызстаном, Узбекистаном и Китаем и направленного, в частности, на упрощение регулярного дорожного движения по маршруту, связывающему Кашгар (Китай), Ош (Кыргызстан) и Андижан (Узбекистан).

### IRU и ОЭС укрепляют сотрудничество

После подписания обеими организациями МоВ Генеральный секретарь Организации экономического сотрудничества (ОЭС) посол Мохаммад Маруфи встретился с представителями IRU с целью проанализировать возможности упрощения и улучшения торговли и автомобильных перевозок между странами ОЭС и вдоль Шелкового пути посредством осуществления основных договоров ООН в области упрощения торговли и автомобильных перевозок.

IRU и ОЭС также сотрудничают в разработке соответствующего



# Евроазиатские автотранспортные связи

регионального проекта для его рассмотрения группой Исламского банка развития (ИБР), который должен быть осуществлен в 2010 году в целях укрепления наземных связей через отдельные участки маршрутов через НЕЛТИ и соединения региона ОЭС с Юго-Восточной Европой.

## Шелковый путь в поле зрения США

**Вашингтон, округ Колумбия, уделяет особое внимание Шелковому пути**

IRU сообщил высокопоставленным государственным должностным лицам из США, а также министрам иностранных дел, торговли, промышленности, коммерции и экономики Центральной Азии, принявшим участие в организованной Торговой палатой США конференции государственно-частного сектора по Центральной Азии о необходимости отдать основной политический приоритет развитию и дальнейшему упрощению автомобильных перевозок на Евроазиатском континенте в целях стимулирования экономического развития и процветания. IRU подчеркнул, что вопреки общепринятому мнению, основным барьером на пути развития торговли вдоль Шелкового пути является не столько отсутствие инфраструктуры, сколько процедурные барьеры, как это ясно продемонстрировали результаты мониторинга НЕЛТИ.



Министр транспорта и коммуникаций Таджикистана Абдурахман Ашур (справа) и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми подписывают МоВ



Генеральный секретарь Организации экономического сотрудничества (ОЭС) посол Мохаммад Маруфи (справа) и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми



Генеральный секретарь IRU Мартин Марми встречается с премьер-министром Кыргызстана Игорем Чудиновым



Министр транспорта Республики Казахстан Абельгази Кусаинов (справа) и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми подписывают МоВ



Заместитель Генерального секретаря IRU Умберто де Претто выступает на конференции государственно-частного сектора по Центральной Азии, организованной Торговой палатой США



Министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин (справа) награжден почетным знаком IRU в знак признания выдающегося личного вклада, который он внес в дело развития автомобильного транспорта в России и регионе СНГ





IRU привлекает внимание к случаям нападения со стороны грабителей и группировок организованной преступности и требует больше безопасных автостоянок

В связи с резким увеличением количества нападений со стороны грабителей и группировок организованной преступности, главным образом в районе небезопасных стоянок автотранспорта, Генеральная ассамблея IRU единогласно приняла резолюцию, имеющую целью предохранить от них водителей, пассажиров, грузы и транспортные средства.

Отсутствие в достаточной мере безопасных стоянок автотранспорта, а также строгие правила, регламентирующие продолжительность управления и отдыха водителей, создают условия, в которых грабителям и международным преступным группировкам легче совершать нападения на водителей, их транспортные средства и грузы. По этой причине резолюция IRU призывает национальные органы принять все необходимые меры для обеспечения безопасности стоянок автотранспорта и предоставлять IRU самую свежую информацию о существующих местах стоянки, которую он мог бы размещать на страницах своей бесплатной Интернет-платформы «TRANSPark», с тем чтобы они могли выполнить возложенную на них основную обязанность по обеспечению безопасности людей и товаров на их территории!

## Безопасность на автомобильном транспорте

Система «TRANSPark»: онлайн-терминал для грузового автотранспорта

IRU совместно с Международным транспортным форумом (МТФ) ввел в действие систему «TRANSPark» – бесплатную всеобъемлющую Интернет-платформу, предоставляющую полный спектр услуг для водителей грузового автотранспорта, диспетчеров и специалистов по логистике с целью помочь им обеспечить безопасность и оптимальную организацию производимых ими перевозок.

Система «TRANSPark» позволяет водителям грузового автотранспорта, специалистам по логистике, диспетчерам и всем другим работникам автомобильного транспорта искать, определять местоположение, выбирать и связываться с более чем 3000 стоянок грузового автотранспорта более чем в 43 странах мира от Португалии до Казахстана.

Пользователи этой системы могут искать информацию о стоянках грузового автотранспорта по странам, в радиусе 100 километров от своего местонахождения или вдоль маршрута следования, а также просматривать список всех имеющихся в выбранном районе сервисных служб (охрана, ремонт грузовиков, автомойки, гостиницы, рестораны и т.д.), которые также могут использоваться в качестве одного из критериев поиска. Кроме того, они могут



просматривать полную контактную информацию и карты местности.

IRU также наладил партнерские отношения с системой «DocStop» – сетью, объединяющей врачей, оказывающих услуги нуждающимся в медицинской помощи водителям в радиусе 4 километров от основных стоянок автотранспорта в Германии, Австрии, Чешской Республике, Нидерландах и Польше. IRU вместе со своими ассоциациями-членами и Международным транспортным форумом (МТФ) взял на себя обязательство распространить существующую сеть «DocStop» на Евроазиатский континент.

В условиях нынешнего экономического кризиса, жесткой конкуренции и строго регламентированных условий труда система «TRANSPark» предоставляет всем своим пользователям значительные конкурентные преимущества.

## Автомобильные перевозки опасных грузов (ДОПОГ)

IRU осуществляет мониторинг ситуации в области обеспечения безопасности, включая анализ рисков, работу по стандартизации и изменение существующих определений ДОПОГ, с тем чтобы все стороны, принимающие участие в системе перевозок, могли более эффективно выполнять возложенные на них обязанности.

По согласованию с Секретариатом ЕЭК ООН, IRU разработал специальную веб-страницу, обеспечивающую доступ к официальным письменным инструкциям. Данные инструкции, как это указано в недавно измененном варианте ДОПОГ 2009 года, имеют целью помочь водителю и его экипажу в случае аварии или чрезвычайной ситуации, которые могут возникнуть во время перевозки опасных грузов.

В 2010 году IRU будет внимательно следить за внедрением «Интеллектуальных транспортных систем» (ИТС) с целью усилить соблюдение положений, регламентирующих перевозку опасных грузов. Он будет выступать за использование прикладных программ ИТС на добровольной основе с тем, чтобы грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель могли сохранить за собой свободу выбора вида транспорта, который они намерены использовать, а прикладные программы ИТС не стали средством, которое может поставить один вид транспорта в более невыгодное положение по сравнению с другим.





### Расширение использования, компьютеризации и географического охвата МДП

**В рамках системы МДП продолжается работа по упрощению надежной международной торговли и автомобильных перевозок**

Ратифицированная 68 Договаривающимися сторонами и эффективно осуществляемая в 56 странах, Конвенция МДП позволяет 40 тыс. автотранспортных компаний и национальным ассоциациям-членам IRU легче осуществлять международные автотранспортные перевозки благодаря согласованным и безопасным процедурам МДП.

В дополнение к публикации исследования Торговой палаты США, изданной в мае 2008 года, в которой был сделан четкий вывод о том, что Конвенция МДП является наиболее эффективным средством осуществления Рамочных стандартов безопасности ВТО, Секретариату ЕЭК ООН было поручено определить последствия этих Рамочных стандартов для МДП и Международной конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.

### МДП упрощает двусторонние транспортные операции

Система МДП быстро развивается в целях упрощения двусторонних транспортных операций и расширения географического охвата. Кроме того, для удовлетворения возрастающего спроса на упрощение двусторонних автомобильных перевозок, предусматривающих пересечение всего лишь одной границы, в дополнение к книжкам МДП, содержащим 6, 14 и 20 отрывных листов, была введена в практику книжка МДП, содержащая 4 отрывных листка. Благодаря использованию книжки МДП с 4 листками, которая удовлетворяет всем требованиям приложения 8 к Конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, перевозчики могут избежать не только задержек на пограничных переходах, но и обременительных и дорогостоящих процедур пересечения границы.

# Международная торговля и автомобильный транспорт

Расширение использования, компьютеризации и географического охвата МДП.

На основе МоВ, подписанного Организацией экономического сотрудничества, IRU и его национальные ассоциации-члены в регионе ОЭС продолжают содействовать использованию процедур МДП для автомобильных перевозок между государствами-членами ОЭС, а также в направлении соседних стран.

IRU принял участие в первом региональном семинаре ЕЭК ООН, посвященном евроазиатским транспортным связям (ЕАТС) для региона ОЭС, который состоялся в Тегеране и после которого был проведен специальный семинар по МДП для государств-членов ОЭС. IRU и ОЭС также организовали национальные семинары с целью содействовать присоединению к Конвенции МДП Пакистана и упростить повторное введение системы МДП в Афганистане.



Министры транспорта стран Ближнего Востока и Северной Африки призывают свои правительства применять Конвенцию МДП



*IRU выступает на совещании совета арабских министров транспорта Лиги арабских государств*

IRU укрепил новое направление сотрудничества с Лигой арабских государств (ЛАГ) в Каире с целью упростить торговлю и автомобильные перевозки в 22 арабских государствах. В качестве первого шага IRU, ЛАГ и Арабский союз наземного транспорта (АУЛТ) совместно организовали в октябре 2009 года в Каире семинар на тему «Арабские и международные автотранспортные соглашения и их роль в развитии внешней торговли», который призвал ЛАГ, IRU и другие соответствующие организации упростить торговлю и автомобильные перевозки в этом регионе путем присоединения государств-членов к основным договорам ООН в области

упрощения автоперевозок, в том числе Конвенции МДП, и их эффективного осуществления.

По приглашению секретариата ЛАГ, IRU удостоился чести представить в октябре 2009 года выводы каирского семинара на совещании Совета министров транспорта арабских стран ЛАГ. Единогласно одобрив выводы семинара, министры транспорта арабских стран призвали 22 арабские страны «присоединиться к Конвенциям ООН в области упрощения автоперевозок, прежде всего к Конвенции МДП, и продолжать сотрудничество с IRU в целях облегчения торговли и автомобильных перевозок в регионе».





# Международная торговля и автомобильный транспорт

Бесплатная система предварительного электронного декларирования МДП, разработанная IRU (IRU МДП-ПЭД), расширяет свой географический охват

IRU в сотрудничестве с таможенными органами нескольких Договаривающихся сторон МДП и их национальными ассоциациями расширяет охват системы предварительного электронного декларирования МДП, разработанной IRU (IRU МДП-ПЭД), с целью позволить держателям книжки МДП не только беспрепятственно соблюдать правила НКТС ЕС/МДП и правила EORI, которые были введены в действие соответственно 1 января 2009 года и 1 июля 2009 года, но и избежать необходимости предоставлять предварительную информацию о грузе в соответствии с Рамочными стандартами безопасности ВТО и правилами безопасности ЕС.

Разработанная IRU бесплатная система МДП-ПЭД, доступная на 13 языках, позволяет держателям книжки МДП не только поддерживать полную конфиденциальность своей коммерческой информации за счет того, что помощь третьей стороны в этом случае не требуется, но и значительно сократить время, необходимое на прохождение таможенных процедур на границе.

IRU вносит свой вклад в разработку Таможенного кодекса Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России

IRU принял участие в коллективном обсуждении с участием Российского союза промышленников и предпринимателей, посвященном созданию Таможенного союза между Россией, Беларусью и Казахстаном, в ходе которого была указано на необходимость создания группы экспертов с целью оценить последствия введения в действие соответствующего таможенного кодекса для международных автомобильных перевозок.

Впоследствии IRU подготовил текст кодекса Таможенного союза после его согласования с компетентными органами и ассоциациями-членами IRU из трех участвующих стран. Презентация IRU на тему «Таможенный кодекс Таможенного союза: ключевые условия обеспечения развития международной торговли и автомобильных грузовых перевозок» была также представлена на конференции для администрации Таможенного союза в Российской таможенной академии.

## Стандартизованные и согласованные ИТ-протоколы связи и данных «В2С» – обязательные компоненты обеспечения устойчивой международной торговли.

Генеральная ассамблея IRU единогласно приняла резолюцию «В2С» в целях обеспечения соответствующей стандартизации и согласования ИТ-протоколов связи и данных «бизнес-таможня» в процессе обмена данными, особенно в случае осуществления системы МДП.

Резолюция «В2С» призывает компетентные органы применять в случае ИТ- обмена данными «В2С» те же стандартизованные и согласованные протоколы связи и данных, что и в случае ИТ-обмена данными «таможня-таможня», прежде всего на территории ЕС.

Резолюция «В2С» также призывает применять соответствующие ИТ-стандарты в отношении требований к данным, обмена сообщениями и протоколов связи среди всех Договаривающихся сторон МДП с целью гарантировать беспрепятственное вступление в силу любых новых таможенных правил в порядке устранения препятствий на пути развития торговли и экономики.



## IRU привлекает внимание к вопросу свободы транзита грузов, автомобильного транспорта и водителей

IRU еще раз обратил внимание на необходимость обеспечить распространение права свободного транзита автомобильного транспорта не только на грузы, но и на транспортные средства и водителей, перевозящих эти грузы, посредством соответствующей интерпретации статьи V ГАТТ, содержащейся в новом соглашении об упрощении торговли, включая укрепление принципов недискриминации. IRU провел специальную встречу, посвященную праву свободного транзита, с целым рядом национальных делегаций, принявших участие в обсуждениях вопроса упрощения торговли на уровне Всемирной торговой организации (ВТО) в рамках раунда переговоров ВТО, начало которому было положено в Дохе и который должен быть завершен как можно скорее.



Президент АБВАТ Махмадали Шокиров (слева) обсуждает трудности на пограничных переходах с водителем российского грузовика на таджикско-узбекской границе



# Международная торговля и автомобильный транспорт

## Время ожидания на пограничных переходах необходимо сократить

Время ожидания на границах, которое обусловлено не увеличением интенсивности движения или отсутствием соответствующих объектов инфраструктуры, а практически исключительно неадекватными пограничными процедурами, до сих пор представляет собой одну из важнейших проблем для всех перевозчиков.

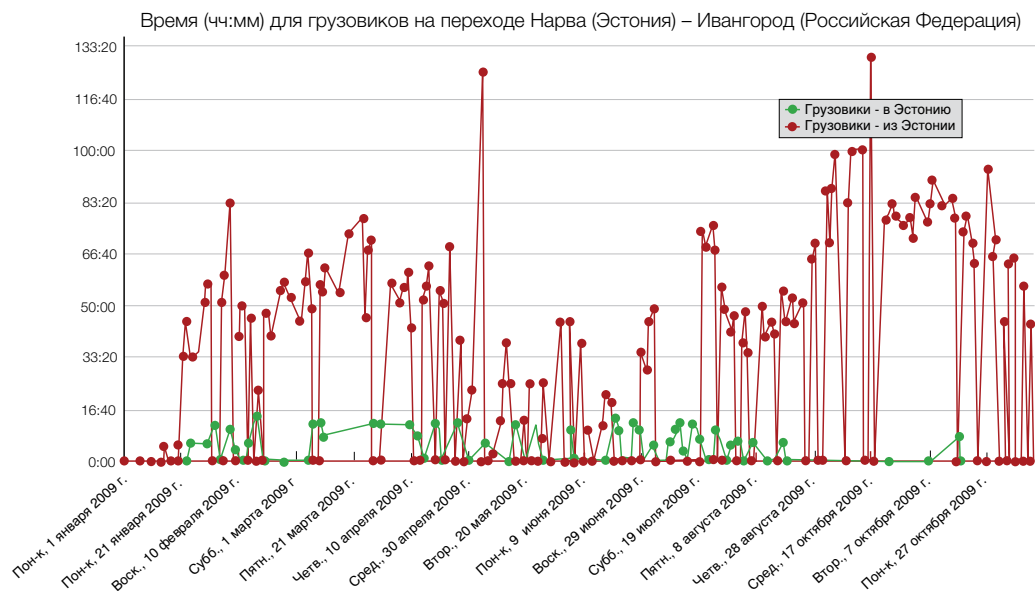
Ожидание на границах причиняет огромные человеческие страдания тем, кому приходится простаивать в очередях, не имея никакого доступа даже к самым элементарным удобствам, что представляет собой нарушение прав человека. Кроме того, обусловленное этим негативное воздействие на окружающую среду, криминогенная обстановка и опасность распространения болезней создает невыносимые условия для сотрудников пограничных контрольно-пропускных пунктов и тех, кто живет поблизости от дорог, ведущих к перегруженным пограничным переходам.

Ожидание на границах также ежегодно обходится экономике во многие миллиарды в связи с простаиванием в очередях такого дорогостоящего оборудования, как грузовые автомобили; потерей многих часов и даже дней работниками транспорта, простаивающими без всякого дела; и блокированием движения грузов, что приводит к увеличению их стоимости, не говоря уже об упущенных коммерческих возможностях.

Для того чтобы действительно сократить время ожидания, информация о реальной продолжительности времени ожидания на границах должна стать непреложным условием принятия незамедлительных, краткосрочных и долгосрочных решений. Поэтому компетентные органы должны предоставлять надлежащую информацию о времени ожидания на границах. Это обязательство, налагаемое на компетентные органы, закреплено в новом приложении 8 к Международной конвенции ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.

Для того чтобы оказать правительствам помощь в соблюдении ими их правового обязательства, касающегося информирования всех соответствующих сторон, в том числе и операторов автопарков, IRU разработал программу наблюдения за временем ожидания на пограничных переходах (BWTO) – современную прикладную программу IRU на базе Интернета, которая дает компетентным органам возможность предоставлять информацию на бесплатной основе о времени ожидания на границах в любой точке мира.

## Система наблюдения IRU за временем ожидания на пограничных переходах







## IRU призывает выдавать водителям годовые многократные визы

Трудности, связанные с получением визы для профессиональных водителей, существенным образом мешают развитию транспорта и экономики в целом. По этой причине IRU прилагает все усилия к тому, чтобы водителям выдавали годовые многократные визы, а процедуры выдачи были быстрыми, простыми и дешевыми. В этой связи IRU приветствует принятие Визового кодекса ЕС и принимает меры к тому, чтобы стандартизация процедур выдачи упрощала работу профессиональных водителей. IRU также настаивает на эффективном выполнении двусторонних соглашений между странами ЕС и другими странами по упрощению выдачи виз, в том числе профессиональным водителям, и призывает другие правительства, например из региона ОЧЭС, подписать многосторонние договоры об упрощении порядка выдачи виз.

## Укрепление сотрудничества с группой Исламского банка развития (ИБР)

IRU посетил группу ИБР для обсуждения потенциала развития нового направления сотрудничества в целях содействия и упрощения торговли и автомобильных перевозок в регионах ЛАГ и ОЭС, для которых автомобильный транспорт является важнейшим фактором обеспечения устойчивого развития, экономического роста, процветания и мира.

В целях налаживания двустороннего сотрудничества была создана конкретная система, после чего IRU организовал в Стамбуле совещание, посвященное сотрудничеству с группой IRU-ИБР с участием ОЭС и АУЛТ. Это совещание включало посещение пограничного перехода между Турцией и Болгарией в Капикуле, где турецкий КПП был модернизирован в соответствии с соглашением «строительство-эксплуатация-передача» (СЭП), заключенным с турецкой таможенной администрацией.





### Регулирование прав пассажиров городских и междугородных автобусов в ЕС

Отрасль европейского транспорта и индустрия туризма представили на совместной основе докладчику Парламента ЕС Габриелю Альбертини, представителям Комиссии ЕС и транспортным атташе государств-членов ЕС свои предложения по принятию гармоничных правил, регламентирующих права пассажиров дальнего следования в автобусном сообщении, которые отвечали бы потребностям как перевозчиков, так и клиентов.

### Отрасль междугородных автобусных перевозок вернула себе право на «отступление от соблюдения 12-дневного периода» для водителей

После совместных двухлетних усилий сектор европейских междугородных автобусных перевозок сумел вернуть себе право на «отступление от соблюдения 12-дневного периода» для международных автобусных перевозок на территории ЕС и стран-участниц ЕСТР. С первого квартала 2010 года перевозчики, их водители и заказчики снова смогут воспользоваться правом на это отступление.

Хотя его формулировка не совсем соответствует формулировке соглашения, заключенного между социальными партнерами ЕС, все же она является большой победой для отрасли автомобильного транспорта и туризма и ее государственных и частных партнеров.

# 6-й Европейский форум операторов городских и междугородных автобусных перевозок



IRU приветствует Маттиа Пеллегрини - представителя кабинета вице-президента ЕС Антонио Таджани



6-й Европейский форум операторов городских и междугородных автобусных перевозок, организованный в партнерстве с ЕСТАА, ЕТОА и ФВАА в рамках Европейского отделения «Басурлрд» в Кортрейке – крупнейшей мировой выставки автобусов и междугородных автобусов, – собрал около 150 участников с четырех континентов. На форуме обсуждались следующие две злободневные проблемы, стоящие перед отраслью междугородных перевозок:

- хаотичное введение ограничений на проезд междугородных автобусов во многих городах, игнорирующее тот факт, что междугородные автобусы являются одним из самых безопасных и экологически чистых видов транспорта и туризма и что подобные ограничения наносят ущерб местной экономике, гражданам, а также всей отрасли пассажирских перевозок и туризма;
- права пассажиров городских и междугородных автобусов, курсирующих на дальние расстояния в Европе, в случае которых отрасль настаивает на признании специфики этого вида транспорта в любом будущем законодательстве ЕС.
- Начало совместной компании IRU-«Басурлрд» по пропаганде проекта «Smart Move»

Европейская индустрия туризма подала директивным органам на местном, национальном и европейском уровне совместный и четкий сигнал о том, что городские и междугородные автобусы необходимо рассматривать как часть решения нынешних и будущих проблем в области мобильности или туризма.

## bus & coach



## IRU предлагает ЕЭК ООН комплексное соглашение о пассажирских автобусных перевозках «ОмниБУС»

IRU совместно со своими ассоциациями-членами и рядом государственных ведомств из государств-членов ЕЭК ООН разработал предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров городскими и междугородными автобусами («ОмниБУС»). Это предложение было официально представлено Рабочей группе SC.1. ЕЭК ООН на ее сессии в октябре 2009 года.

Ожидается, что будущее многостороннее соглашение о международных регулярных пассажирских перевозках городскими и междугородными автобусами значительно упростит предоставление этих услуг путем создания справедливой и согласованной нормативно-правовой базы, контрольных документов и, в конечном счете, процедур правоприменения с одновременным снижением административного бремени и расходов как для компетентных органов, так и для перевозчиков.





Фотография: «bdo»

### Новые правила ЕСТР – уроки, извлеченные из опыта ЕС

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), играет жизненно важную роль в упрощении автомобильных перевозок от Атлантического до Тихого океана. Обеспечивая общую нормативно-правовую основу, регламентирующую продолжительность работы и отдыха водителей и стандартизованное бортовое записывающее оборудование, оно стало эффективным средством обеспечения справедливых условий конкуренции и работы, а также дорожной безопасности на всем Евразийском континенте.

Договаривающиеся стороны, не являющиеся членами ЕС, недавно продемонстрировали серьезную приверженность этому Соглашению, приняв совместно с государствами-членами ЕС новые правила, регламентирующие продолжительность работы и отдыха водителей, которые вступили в силу в декабре 2009 года. Тем не менее, отсутствие правовой четкости, касающейся права перевозчиков стран-нечленов ЕС следовать ЕСТР в ходе рейсов, осуществляемых исключительно на территории ЕС, отодвигает на второй план вступление в силу этих новых правил. Для того чтобы предотвратить необоснованные нарушения, IRU требует немедленно прояснить этот вопрос.

Правительства стран-нечленов ЕС также продемонстрировали добрую волю и приверженность ЕСТР, когда они одобрили установку с 16 июня 2010 года цифровых тахографов на всех новых транспортных средствах, которые будут использоваться в соответствии с этим Соглашением. Тем не менее, это решение было принято до того, как стала известна в полном объеме вся проблематичность и исключительная сложность внедрения эффективных и надежных систем цифровых тахографов. Как хорошо известно, ЕС потребовалось целых 10 лет, чтобы ввести цифровые тахографы – с момента их включения в законодательство ЕС до момента достижения готовности последним государством-членом ЕС.

Сегодня стало очевидно, что большинство Договаривающихся сторон, не являющихся членами ЕС, не успеют к крайнему сроку – 16 июня 2010 года. IRU будет и впредь требовать, чтобы Договаривающиеся стороны ЕСТР, ООН и Европейская комиссия приняли во внимание нынешние реалии и воздержались от навязывания крайнего срока, установленного на июнь 2010 года, и не повторяли ошибок ЕС.

### Согласованное соблюдение правил, регламентирующих продолжительность работы и отдыха водителей

IRU продолжает прилагать усилия с целью достичь согласованного соблюдения правил, регламентирующих продолжительность работы и отдыха водителей ЕС. Добившись публикации шести инструкций ЕС по спорным статьям Правил 561/2006/ЕС, в 2010 году IRU будет добиваться принятия дальнейших инструкций по дополнительным аспектам, а также собирать информацию от своих членов о том, используются ли эти инструкции на практике.

Кроме того, IRU добился принятия поправки к разработанному ЕС бланку аттестации деятельности водителей, которая позволит улучшить использование водителями этого документа для регистрации соответствующей деятельности, не регистрируемой тахографом.

В 2010 году IRU сконцентрирует свои усилия на устранении различий в системах санкционирования, применяемых различными государствами-членами ЕС, с тем чтобы добиться согласования правил соблюдения.

### Проект «SMART»: более надежный, эффективный и удобный цифровой тахограф

IRU был активным участником проекта по введению тахографов «SMART» и сумел обеспечить поиск решений технических проблем с этим устройством, к чему члены IRU призывали на протяжении длительного времени.

Эти решения включают: более точный подсчет продолжительности управления, более быструю загрузку устройства транспортного средства, устранение неуместных предупреждений, упрощение ручного ввода данных и более удобный интерфейс устройства, более широкий набор шрифтов на разных языках, в том числе наличие кириллицы, более надежная защита данных и лучшая защита от незаконного манипулирования с устройством.

Сегодня IRU готовится ко второму этапу своей работы по решению проблем с цифровыми тахографами путем пересмотра правил их использования. Ожидается, что в течение 2010 года он в первую очередь рассмотрит правовые и административные обязательства, связанные с этим устройством.



### Согласование процедур проверки тормозов

Сегодня значительная часть автомобилей большой грузоподъемности не может пройти ежегодный технический осмотр в связи с существенными различиями в способах проверки, формулах расчета и методах интерпретации результатов работы тормозной системы разными мастерскими. Это влечет за собой значительные расходы для владельцев грузовых автотранспортных средств. Кроме того, на транспортные компании зачастую несправедливо налагают штрафы во время проверок на дороге за пределами их страны, поскольку требования, предъявляемые к проверке тормозной системы, регулируются национальными правилами, которые отличаются друг от друга.

С целью улучшить оценку технического состояния тормозной системы с помощью объективного и согласованного метода в каждой стране, а также во всех странах в целом в 2009 году IRU создал специальную группу технических экспертов из числа членов своей Международной технической комиссии (МТК) для тщательного изучения этой проблемы и принятия мер по согласованию правил проверки тормозов, которое должно стать обязательным условием во всех странах.



### Роттердамские правила угрожают автотранспортной отрасли

IRU представил Секретариату ЮНСИТРАЛ правовое заключение по Роттердамским правилам, которые были подписаны в сентябре 2009 года. В связи с необходимостью тщательно изучить Правила и последствия их введения в действие для автомобильного транспорта несколько стран отложили их ратификацию по призыву IRU.

IRU продолжит предпринимать усилия по более широкому использованию электронных транспортных накладных в соответствии с дополнительным протоколом к Конвенции КДПГ и распространять ее охват на мультимодальный транспорт.

### В 2010 году IRU обсудит с руководством ЕС приоритетные задачи транспортной политики ЕС

IRU встретился с бельгийским государственным секретарем по вопросам мобильности Этьеном Шуппе, который возглавит Совет министров транспорта ЕС во второй половине 2010 года. Обмен мнениями касался влияния экономического кризиса и вопросов эффективного решения в рамках ЕС основных проблем в области автомобильного транспорта. В продолжение этой плодотворной встречи было решено организовать первый в истории президиум автотранспортной конференции в составе представителей IRU и ЕС, которая состоится в конце декабря 2010 года.

### Конференция IRU/ФТА по согласованию правил контроля на автомобильном транспорте в ЕС

IRU в партнерстве с ФТА организовал 2-ю конференцию на тему «Будущее согласованного обеспечения соблюдения правил на автомобильном транспорте в Европе», на которую собрались представители Европейской комиссии, должностные лица государств-членов ЕС, сотрудники транспортной полиции, перевозчики коммерческих грузов и члены IRU. Участники пришли к выводу о том, что начиная с интерпретации правил, регламентирующих продолжительность работы и отдыха водителей, и заканчивая техническим осмотром, ЕС все еще представляет собой мозаику из различных национальных и субнациональных схем правоприменения. Конференция подчеркнула, что в целях дальнейшего упрощения автомобильных перевозок и интеграции в единый рынок, необходимо обеспечить согласованную систему правоприменения, которая характеризовалась бы большей эффективностью и более широким сотрудничеством.



Слева направо: вице-президент Совета IRU по пассажирским перевозкам Ив Маннартс, член Комитета по связи с ЕС в области грузового транспорта, Филип Дегреф, глава представительства IRU при ЕС Микаэль Нилсен, Генеральный секретарь IRU Мартин Марми, вице-президент Совета IRU по грузовым перевозкам Флоранс Бертелло, государственный секретарь Бельгии по вопросам мобильности Этьен Шуппе и советник секретаря Бельгии по вопросам мобильности Марк Роман



Конференция IRU/ФТА по согласованию правил контроля на автомобильном транспорте в ЕС

## Ежегодный весенний коктейль IRU

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

## Новый Европейский парламент и Комиссия приступают к исполнению своих обязанностей

IRU приветствовал новых и переизбранных членов Европейского парламента, организовав неофициальный общий коктейль, на котором присутствовало более 100 приглашенных из Совета, Комиссии и Парламента ЕС, а также сотрудники национальных представительств при ЕС и ассоциациях-членах IRU.

## IRU – Манифест ЕС

Для того чтобы повысить осведомленность членов Европейского парламента о грядущих проблемах в области транспортной политики на уровне ЕС, IRU издал Манифест автотранспортной отрасли ЕС под названием «Европе нужен автомобильный транспорт». В нем говорится о роли автомобильного транспорта в таких основных областях, как экономика, трудоустройство и

устойчивая мобильность, а также подчеркиваются достижения отрасли и содержатся программные рекомендации для компетентных органов ЕС.

## «Белая книга» IRU о будущем транспорта

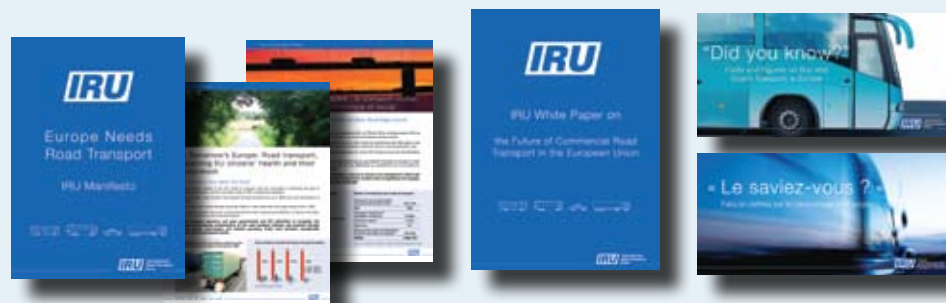
IRU опубликовал «Белую книгу» о будущем коммерческого автомобильного транспорта в Европейском союзе, в которой излагается концепция будущего сектора коммерческого автомобильного транспорта. «Белая книга» IRU содержит призыв наладить тесное сотрудничество между частным и государственным секторами с целью создать такую рыночную транспортную систему, которая включала бы все виды транспорта без какой бы то ни было дискриминации.

## Знаете ли вы? Факты и цифры по автомобильному транспорту в Европе

Две брошюры, озаглавленные «Знаете ли вы ...?», в которых приведены простые факты и цифры по перевозке грузов и пассажиров в Европе, были опубликованы параллельно с проведением онлайн-опроса с целью проверить общие знания о европейском автомобильном транспорте.



IRU встречается с Вице-президентом и комиссаром ЕС по вопросам транспорта Таджани: Слева направо: глава представительства IRU при ЕС Микаэль Нилсен, Президент IRU Януш Лацны, комиссар ЕС по вопросам транспорта Антонио Таджани и Генеральный секретарь IRU Мартин Марми





# Да, мы можем!

## Заключительная речь Генерального секретаря IRU

Стремление, выраженное фразой «Да, мы можем!» является ничем иным, как способностью свободно определять свои действия и решительно и энергично выполнять их со всем уважением к закону, в том числе в строго регламентированном мире автомобильного транспорта. В этой связи свобода передвижения, которая нужна для того, чтобы воплотить это стремление в жизнь, должна обеспечиваться с помощью правительств.

Как говорил Протагор еще во времена зарождения философии, «Человек есть мера всех вещей: существующих – в том, что они существуют, и несуществующих – в том, что они не существуют». Воображаемое совсем не созерцательно, но оно наделяет волшебной силой то, что есть, давая рождение тому, чего нет. Эта концепция позволяет нам утверждать, что наше отношение к нереальному можно постичь только путем его радикального и глобального сдвига в сторону реального.

Это присуще развитию человека на протяжении многих столетий и подтверждает, что история человечества является ничем иным, как продвижением вперед в поисках свободы. Тем не менее, с учетом возможности тут же получить нужную информацию и навязчивое пристрастие к Интернету, обусловленное мгновенной электронной связью, сегодняшний футуризм заменил футуризм Истории.

Перспективы реального времени, и даже в какой-то мере его ускорение, к настоящему моменту вытеснили прошлые перспективы



реального пространства, основанные на размышлениях и умозаключениях, которые так хорошо определяли экономическую и политическую жизнь, а также прогресс современных наций.

Ускорение реальности посредством незамедлительной передачи информации и изображений, заменившей благоразумие, время для размышлений и объективность, разрушает классическое ускорение классической истории и наши устоявшиеся реалии прямо на наших глазах и уже вот-вот начнет доминировать над историей прогресса.

Перед лицом этой амнезии или даже исторической дряхлости, являющейся в основном результатом незамедлительности, синхронности и мгновенности передачи информации, мы можем лишь видеть, что в условиях слабой политической и экономической власти правительств, нами больше не правят демократические силы, и решения для нас принимают не они – это скорее происходит «случайно».

Сегодня повседневная жизнь человечества превратилась в некий зал ожидания для непредвиденных событий или «случайностей», где сенсационные новости средств массовой информации всегда предшествуют настоящим событиям и тому, что происходит в данном месте и в данный момент, и что произошло еще вчера. «Случайность» вместе с глобальной мгновенностью

передачи информации теперь выражается в синхронизации эмоций и ощущений в реальном времени, что, в свою очередь, благодаря общности эмоций и людей, позволяет утвердить стандартизацию общественного мнения, которая распространяется практически повсеместно.

Таким образом, благодаря развитию системы мгновенной передачи тревожной информации, энвайроментализм сумел без особых усилий получить возможность мгновенно приводить всех в движение. Аналогичные рассуждения с такими же драматическими последствиями для устойчивого экономического развития также применимы и в отношении сегодняшнего экономического кризиса, истощения запасов продуктов питания и энергетических ресурсов, дыры в озоновом слое и вируса H1N1.

Вот поэтому мы должны не только проявлять серьезную озабоченность, но мы должны и – Да, мы можем! – реагировать на подобную информацию. В действительности, тревожная атмосфера, создаваемая мгновенностью передачи и сенсационными новостями средств массовой информации, является всего лишь пустышкой, просто «бизнесом», который обладает пагубным воздействием на человека и общество, парализующим разум в целом и гражданскую пронципальность в частности.

Исследование мегалогистики глобальной системы распределения точно в срок и без создания запасов показывает не только то, что местные, национальные и региональные взаимосвязи между трудовыми ресурсами, предприятиями и системами распределения устраняются, но и то, что эта логистика приводит к гигантским межконтинентальным перевозкам воздушным и морским транспортом в ущерб взаимосвязи между местной экономикой, общественной деятельностью и инфраструктурой, унаследованной от наших предков, которая отлично обслуживалась автомобильным транспортом, 85% которого все еще осуществляет перевозки на расстояния, не превышающие 150 км.

Таким образом, глобализация и связанные с ней массивные потоки трансконтинентальных морских и воздушных перевозок не только ведут к прекращению постиндустриального торгового взаимодействия и устранению взаимосвязей, но и радикально изменяют сложный характер человеческой деятельности в рамках многих национальных или региональных экономических систем, внешняя торговля которых, будучи дискредитированной, к сожалению, слишком часто находит убежище в неопротекционизме.

Нынешний финансовый кризис имеет, по меньшей мере, два положительных аспекта. Первый –

он продемонстрировал, насколько благополучие каждого из нас зависит от наших возможностей торговать и предоставлять услуги. Те, кто поддерживают теории о снижении темпов роста или протекционизме, сегодня вынуждены отметить, что первыми последствиями этого снижения темпов роста являются безработица, нищета и отсутствие безопасности. Увы, история учит нас, что последствия могут быть еще более серьезными и привести страны, которые были прежде партнерами, к вооруженному конфликту.

Мир, в котором автомобильный транспорт облагается все большими и большими налогами и должен работать с соблюдением все более и более многочисленных правил, – это мир, в котором экономика останавливается, это тело, в котором больше не циркулирует кровь. Каждый, кто принимает решение, должен знать, что любые проблемы автомобильного транспорта оборачиваются еще большими проблемами для экономики в целом. Здоровье экономики, а также процветание и мир зависят, в конечном счете, от свободного перемещения товаров и предоставления услуг.

Факты наглядно подтверждают, что на протяжении всей истории, мобильность является не только правом человека, но и обязательным условием достижения и улучшения экономического и социального развития. Значимость автомобильного транспорта, который



## Заключительная речь Генерального секретаря IRU

не только позволяет связывать все предприятия на всех континентах с основными мировыми рынками, но и обеспечивает более 80% мобильности людей и грузов, следует признать каждому из нас. По этой причине правительства не только могут, но и должны упрощать перевозки автомобильным транспортом, тем чтобы повысить эффективность и качество всех услуг, оказываемых операторами городских и междугородных автобусов, такси и грузовых автомобилей.

Кроме того, анализ текущей ситуации в условиях финансового и экономического кризиса вполне ясно обнаруживает следующее шокирующее раздвоение политики. С одной стороны правительства оказывают банкам значительную финансовую поддержку, поскольку, по их словам, они имеют жизненно важное значение для экономики. С другой стороны те же правительства не только вводят изо дня в день новые ограничения или запреты, но и облагают автомобильный транспорт новыми пошлинами, который и без того является одним из самых зарегулированных видов транспорта и облагаемых наибольшими налогами и сборами.

Автомобильный транспорт пока что играет значительно более важную роль в обеспечении экономического развития, нежели банки. Проще говоря, если банки прекратят свое существование, то торговля будет продолжаться. Однако если автомобильный транспорт

прекратит свое существование, то торговле и процветанию придет конец.

Поэтому, вместо того чтобы повторять исторические ошибки Великой депрессии 1930-х годов, когда экономический кризис усугубился в результате умышленной остановки транспорта и торговли, правительства должны эффективно продвигать и поддерживать автомобильный транспорт. Да, они могут это сделать путем введения соответствующих стимулов в целях обновления своих национальных парков за счет экологически более чистых и безопасных транспортных средств или путем поощрения своих центральных банков к тому, чтобы они открывали соответствующие кредитные линии и вводили мораторий на проценты по долгу и лизинговые контракты с тем, чтобы позволить автотранспортным перевозчикам продолжить свою деятельность.

Правительства должны помнить, что любые проблемы автомобильного транспорта оборачиваются еще большими проблемами для экономики в целом! Фактически, автомобильный транспорт, который всегда и везде находится в распоряжении всех нас, стал не только жизненно важным средством производства, не только самым используемым видом транспорта, который обеспечивает необходимую мобильность людей и грузов, не только двигателем экономического развития, но и самым экологически чистым из всех видов транспорта.

Эти факты подтверждаются результатами многочисленных научных исследований. Среди равнозначных услуг «от двери до двери» перевозка товаров грузовыми автомобилями всегда была более экологически чистой, когда она производилась по автомобильным дорогам, а не воздушным или железнодорожным транспортом или в комбинированном сообщении. Кроме того, степень воздействия на окружающую среду междугородних автобусов также намного меньше, чем других видов пассажирского транспорта, и составляет одну треть от степени воздействия железнодорожного транспорта и 5% от степени воздействия воздушного транспорта.

Так не дадим себя одурачить! Да, мы можем совместно с правительствами превратить многочисленные проблемы, возникающие в результате увеличения спроса на мобильность, связанного с серьезными последствиями сегодняшнего экономического кризиса, в новые большие возможности.

Для этого правительства должны изменить свой образ мышления с целью улучшить социальное и экономическое развитие путем эффективного применения, в рамках истинного государственно-частного партнерства с автотранспортной отраслью, необходимых мер в целях дальнейшего упрощения автомобильных перевозок, а следовательно и торговли.

В противном случае сегодняшняя антиавтотранспортная политика

и серьезные последствия повышения перегруженности портов и аэропортов, ведущие к дальнейшему «вымыванию» торговли из внутриконтинентальных регионов, перемещения производственных мощностей и снижению занятости, будут продолжаться и впредь. Эта ситуация полностью противоречит обязательствам автотранспортной отрасли по обеспечению устойчивого развития повсеместно, вчера, сегодня и для грядущих поколений!

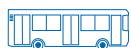
В завершение следует сказать, «Да, мы можем!» везде успешно восстановить процесс устойчивого процветания, поскольку под эгидой IRU все ассоциации-члены и все профессиональные операторы автомобильных парков стремятся работать вместе во имя лучшего будущего с государственными директивными органами и надеются, что их призывы не только будут услышаны, но что самое главное, будут воплощены в жизнь.

Мартин Марми

*Единство действий во  
имя лучшего будущего*

**IRU**

**с 1948 г.**



**IRU**



**International Road Transport  
Union, Secretariat General**

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

Tel: +41-22-918 27 00  
Fax: +41-22-918 27 41  
E-mail: [iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**IRU Permanent Delegation  
to the European Union**

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

Tel: +32-2-743 25 80  
Fax: +32-2-743 25 99  
E-mail: [brussels@iru.org](mailto:brussels@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**Постоянное представительство  
IRU в регионе СНГ**

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

Тел: +7-495-258 17 59  
факс: +7-495-258 17 60  
Эл.почта: [moscow@iru.org](mailto:moscow@iru.org)  
Веб-сайт: [www.iru-cis.ru](http://www.iru-cis.ru)

**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](mailto:istanbul@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

Единство действий во  
имя лучшего будущего

