

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي خلال سنة 2012



لنعمل سويا من
أجل مستقبل أفضل

IRU

منذ سنة 1948

2	افتتاحية رئيس الإتحاد الدولي للنقل الطرقي
4	لمحة عن الإتحاد الدولي للنقل الطرقي
6	حقائق وأرقام عن النقل الطرقي
8	الإتحاد الدولي للنقل الطرقي
27	تطور النقل الطرقي
34	السلامة الطرقية
39	التكوين
45	الحركية
52	التنمية المستدامة
62	إحياء طريق الحرير
70	تيسير التجارة والسياحة والنقل على الطرق الدولية
78	التشريعات الاجتماعية والعلاقات التعاقدية
82	خلاصات الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي

كيفية استعمال رموز QR للولوج
إلى المعلومات الرقمية لهذا التقرير :

1. تعرف على الرمز
 2. إفحص الرمز بالأشعة*
 3. إربط هاتفك بالشبكة الإلكترونية
- * يجب تحميل برنامج معلوماتي متوافق مع رموز QR و مع الهاتف النقال





إنني جد مسرور و فخور بقرار نظرائي بالإجماع
تمديد رئاستي للإتحاد الدولي للعامين القادمين
لكونها فترة ذات أهمية وحافلة بالتحديات لقطاع
النقل الطرقي والإتحاد الدولي للنقل الطرقي.

إن الاحترافية التي تميز بها الإتحاد الدولي جعلت
مناطق جديدة من العالم تسعى اليوم للاستفادة من
خبراته التي تفوق 60 عاما والتي ساهمت بشكل
فعال في تيسير وتأمين التجارة والسياحة والنقل
الدولي الطرقي في كثير من المناطق حول العالم!

إن الشراكات الجديدة التي عقدها
الإتحاد الدولي والشراكات القائمة
التي تم تعزيزها في كل من أفريقيا
من خلال إنشاء لجنة إقليمية جديدة
تضم إتحادات من 20 دولة أفريقية؛
وفي الأمريكتين مع منظمة البلدان
الأمريكية؛ وفي الشرق الأوسط
من خلال جامعة الدول العربية؛
وفي آسيا الوسطى عبر منظمة التعاون الإقتصادي؛
وفي الشرق الأقصى مع منظمة شنغهاي للتعاون،
جميع هذه الشراكات تؤشر على تطور أنشطة الإتحاد
الدولي للنقل الطرقي على المستوى العالمي بشكل فعلي
لأن باستطاعته اعتمادا على خبراته تقديم حلول فعالة
و ذات جدوى إقتصادية لكافة هذه المناطق.

إن هذه التطورات التاريخية ترسم مستقبلاً مشرقاً
للإتحاد الدولي و قطاع النقل الطرقي... لكنها تتطلب
منا المثابرة والعمل الجماعي الجاد والمتواصل والشراكات
النزيهة بين القطاعين العام والخاص من أجل جني الثمار
المأمولة لكافة الأطراف المعنية.

سيبقى العالم يعاني من اضطرابات سياسية وإقتصادية.
وربما يكون ذلك هو الثابت الوحيد الذي يمكن التنبؤ به
على المدى القصير. ولهذا السبب فإننا بحاجة اليوم أكثر
من أي وقت مضى إلى الاستعداد لتغيرات أكثر سرعة
وللتعامل مع التحديات الكثيرة التي لا تزال مجهولة
بالنسبة لنا والتي تنتظرنا مع استمرار تبدل المشهدين
السياسي والإقتصادي في العالم.

لكن يمكنني أن أؤكد أنه لا يوجد تحد يتعذر علينا قهره
إذا ما عملنا بجهد ومثابرة نحو التطبيق الفعال لشعارنا
الناجح :

”نعمل معاً من أجل مستقبل أفضل“

جانوس لاكني



رئيس وزراء روسيا البيضاء مياسنيكوفيتش يؤكد على الحاجة إلى تعزيز التعاون مع الإتحاد الدولي للنقل الطرقي من أجل تعظيم قدرات العبور في البلد عبر الاستفادة المثلى من موقعها الجيوبوليتيكي الاستراتيجي

المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي لمنطقة أوراسيا تحصل على جائزة «العربة الذهبية» من وزير النقل والتواصل في روسيا البيضاء، إيفان سكريبو، في فئة «تعزيز التعاون الدولي» تقديراً لأنشطتها في تطوير النقل الدولي الطرقي بين أوروبا وآسيا.

وزراء النقل والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية يحددون جهودهم مع الإتحاد الدولي للنقل الطرقي من أجل إعادة إحياء طريق الحرير القديم في المؤتمر السادس الأورو-آسيوي للنقل الطرقي والاجتماع الوزاري بشأن ربط جميع الأعمال وجميع وسائل النقل بين أوروبا وآسيا بواسطة النقل الطرقي.

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يمنح جائزة الشرف الكبرى لرئيس تركمانستان كرابان كولي بيردي محمديوف تقديراً لدوره البارز في مساندة تطوير التجارة وقيام صناعة دولية تركمانية مستقلة للنقل الطرقي.

الأكاديمية التابعة للإتحاد ومنظمة العمل الدولية ومنتدى النقل الدولي يناقشون قضية فيروس فقدان المناعة المكتسبة الإيدز في قطاع النقل في منغوليا

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يعزز الشراكة مع الصين بشأن تيسير التجارة والنقل الدولي على الطرق، فيما تدعو منظمة شنغهاي للتعاون لنظام نقل أكثر فعالية على الطرق من أجل تطوير التبادل التجاري في المنطقة.

الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي تعقد جلسة تكوين للمدربين مدتها أربعة أيام بشأن برنامجها الجديد CAP Manager والتي أعدت خصيصاً لتلبية احتياجات منطقة الشرق الأوسط من أجل تطوير القدرات التكوينية في الشرق الأوسط.

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يساهم في صياغة قانون النقل السوري من أجل المساعدة في الربط الفعال لخمسة بحار عن طريق النقل البري عبر سوريا ويوقع مذكرة تفاهم مع وزارة النقل السورية.

ندوة IRU-LAS-AULT الثالثة حول النقل الدولي للضائع الخطرة على الطرق (ADR) فيما يتصل بمبادرة عقد للعمل من أجل السلامة الطرقيّة التابعة للأمم المتحدة .2020-2011

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يجتمع مع ممثلين إندونيسيين للنقل على الطرق لمناقشة آليات تيسير النقل على الطرق وتوفير التكوين لما يصل إلى 1,5 مليون شركة عاملة في مجال النقل الطرقي و 5 ملايين سائق.

الإتحاد الأوروبي للنقل الطرقي يعقد شراكة مع خدمة الأمم المتحدة لمكافحة الألغام الأرضية في أفغانستان ودفع التجارة والرخاء والتقدم والسلام في البلد والمنطقة.

منظمة التعاون الإقتصادي تعقد شراكة مع المرحلة الثالثة من مبادرة النقل البري الجديدة لمنطقة أوراسيا التي أطلقها الإتحاد الدولي للنقل على الطرق من أجل تحديد العقبات الرئيسية والحواجز غير المادية للنقل الدولي الطرقي في منطقة دول منظمة التعاون الإقتصادي.

لمحة عن الإتحاد الدولي للنقل الطرقي

المنتدى الأوروبي السايغ للحافلات والسيارات الكبيرة حول : « جعل السفر والسياحة أكثر إيكولوجية : السياسة وإسهامات قطاع النقل في جعل السفر والسياحة أكثر إيكولوجية » ، والذي أقيم ضمن فعاليات معرض Busworld الذي يعد أكبر معرض في العالم للحافلات والعربات الكبيرة .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي والسلطات التنفيذية تُطلع مستشاري سيم كالاس على المشكلات التي واجهتها كل من الأجهزة الرقابية والصناعة في تطبيق الامتثال لقواعد النقل الطرقي الخاصة بالإتحاد الأوروبي .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يطلع الملحقين المعنيين بالنقل وممثلي المفوضية الأوروبية على أولويات قطاع نقل البضائع على الطرق خلال نقاش عشاء استضافه أربعة من أعضاء البرلمان الأوروبي .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي ونائب رئيس المفوضية الأوروبية، سيم كالاس، ومقرر الكتاب الأبيض للنقل في البرلمان الأوروبي، ماثيو جروش، يدعون أصحاب المصلحة الرئيسيين في الصناعة والسياسات إلى مناقشة الدور الذي تلعبه الحافلات والسيارات الكبيرة وسيارات الأجرة في نظام النقل بالإتحاد الأوروبي وسياسة الغد .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يُطلع البنك الدولي على تيسير التجارة والتنمية المستدامة والسلامة الطرقية والابتكار في النقل الطرقي .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يعزز التعاون مع منظمة الدول الأمريكية و يوقع اتفاقية تعاون .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يُطلع أصحاب المصلحة الأمريكيين على الفوائد الأمنية لنظام TIR .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يُطلع القيادة المركزية الأمريكية على الوضع الأمني في أفغانستان .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يطلع الوكالة البرازيلية للنقل البري وأصحاب المصلحة الرئيسيين في مجال النقل والتجارة على فوائد الانضمام إلى نظام TIR .

رئيسة الأرجنتين كريستينا فيرنانديز دي كيرشينا تعلن أن الأرجنتين سوف تنضم إلى نظام TIR

مؤتمر IRU-FADEEAC المشترك للقضاة يسلط الضوء على كيف يمكن لتعزيز وتيسير التجارة والنقل على الطرق الدولية أن يساهم في دفع التقدم والرخاء في أمريكا اللاتينية .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يتناول السلامة الطرقية في أمريكا اللاتينية من خلال مؤتمر دولي يجمع حوالي 800 ممثل لهيئات العامة وصناعات النقل على الطرق والتكوين من أمريكا اللاتينية .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي ينشئ ممثلية دائمة لدى إفريقيا في الدار البيضاء .

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يُنشئ لجنة إقليمية لدى إفريقيا تجمع إتحادات النقل الطرقي من 20 بلداً أفريقيًا .

النقل الطرقي في حقائق...

يعد النقل الطرقي عنصراً أساسياً لتيسير التجارة الداخلية والعبارة للحدود وكذلك لتعزيز السياحة.

الدكتور مرسيدس ماركو ديل بونت،
رئيس البنك المركزي الأرجنتيني

إنه لمن الضروري أن نؤكد لصانعي السياسات و لجميع الأفراد على أهمية النقل بالشاحنات بالنسبة للإقتصاد و بالنسبة لطريقة عيشنا.

توم دونوهو،
رئيس غرفة التجارة الأمريكية، الولايات المتحدة الأمريكية

بصفتنا أفراداً و مواطنين عاديين، فإننا جميعاً نستهلك منتجات النقل الطرقي. إنه يصاحب الناس منذ اللحظة التي يتم فيها اصطحاب الأم الشابة لوضع مولودها وإعادتها للمنزل ثم يبقى معهم طوال حياتهم.

ميخائيل جورباتشوف، رئيس الإتحاد السوفياتي (1990-1991)

إن الإتحاد الدولي للنقل الطرقي الذي يمثل قطاع النقل الطرقي عبر العالم يلعب دوراً حيوياً في تحسين سجل السلامة والاداء البيئي للنقل الطرقي وضمان سهولة تنقل الأشخاص والبضائع.

كوفي عنان، الأمين العام السابق للأمم المتحدة

إن النقل الطرقي قطاع لا غنى عنه من أجل تيسير حياة الناس وتقدم الإقتصاد.

صاحب السمو الإمبراطوري الأمير أكيشينو

إن مفتاح الرخاء المستقبلي، ليس فقط في الإمارات العربية وحدها وإنما في كافة الإقتصادات حول العالم، يتمثل في تطوير شراكات بين القطاعين العام والخاص من أجل إزالة العوائق التي تعترض النقل الطرقي، وبالتالي تعزيز السياحة والتجارة.

صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم،
نائب الرئيس ورئيس وزراء الإمارات العربية المتحدة، حاكم دبي

أعتقد أن التنمية المستدامة، والتي يمكنها توطيد العلاقات بين البلدان والمناطق وتوحيد الشعوب وتحسين توزيع البضائع والخدمات، لا يمكن أن تتحقق دون قيام قطاع النقل الطرقي يتميز بالجودة العالية والأمان والفعالية ومراعاة البيئة يعمل على تيسير توسع الأسواق والتجارة والسياحة والنقل العام.

أيون إليسكو رئيس رومانيا السابق

يجب أن نتوقف عن اعتبار العربات الثقيلة، مثل الحافلات والسيارات الكبيرة، بل وسيارات النقل كذلك، مشكلة بالنسبة للمدن. ففي سعينا لمكافحة الاعتماد على السيارات الخاصة، تعتبر هذه «العربات الثقيلة» في الحقيقة مطلباً في غاية الضرورة.

إيزابيل دورانت،
نائب رئيس البرلمان الأوروبي وحزب الخضر

إن الاستقرار الدائم والأمن يسيران جنباً إلى جنب مع الفرص الإقتصادية... ونحن ننظر إلى مستقبل منطقة جنوب ووسط آسيا... دعونا نوجه أنظارنا نحو طريق حرير جديد - شبكة من روابط الإقتصاد والانتقال ستربط منطقة طالما بقيت ممزقة لردح من الزمن بفعل الصراعات والانقسامات... إن الشعوب لن تتمتع فقط بفوائد الحركة التجارية الأكثر نشاطاً وإنما كذلك بالفوائد التي ستجنيها من العمل معاً.

هيلاري كلينتون، وزيرة الخارجية الأمريكية

يمثل النقل الطرقي أداة جوهرية للتنمية الإقتصادية والاجتماعية في أمريكا اللاتينية... ونظراً لأن واحدة فقط من بين كل ثلاث مؤسسات صغيرة ومتوسطة في المنطقة يمكنها تصدير منتجاتها ولأن حجم التجارة بين المناطق لا يتجاوز 20% مقارنة بنسبة 80% في الإتحاد الأوروبي، فإن احتمالات النمو تعد هائلة. وهذا هو السبب في قيام OAS بعقد شراكة مع الإتحاد الدولي للنقل على الطرقي من أجل إزالة الحواجز العالية للتجارة والنقل الطرقي في أمريكا اللاتينية.

الدكتور خوسيه ميغيل انسون،
الأمين العام لمنظمة الدول الأمريكية

نقل البضائع

أكثر من 90% من البضائع في القيمة

أكثر من 80% في حجم الشحن الداخلي

85% من القدرة الطنية للشحن التي يتم حملها
لسافة أدنى من 150 كلم،

تمثل الشاحنات 1 من بين 10 عربات
على الطريق

نقل المسافرين

55% من النقل العام في أوروبا

45% من نقل المسافرين في تركيا

751 مليون رحلة سنوياً
في الولايات المتحدة الأمريكية

25,000 شخص في الساعة في كل
اتجاه في جوانجزو

سيارات الأجرة

4 من بين 10 أسر في أوروبا
لا يملكون سيارة خاصة

نصف كافة انتقالات المطارات

50% من كبار السن في الإتحاد الأوروبي
لا يملكون سيارة أو لا يمكنهم القيادة

1% فقط من كافة حوادث السير

...وأرقام

الإتحاد الدولي للنقل الطريقي

يعتبر الإتحاد الدولي للنقل الطريقي (IRU)، منذ تأسيسه في جنيف بتاريخ 23 مارس 1948، منظمة عالمية تدافع عن مصالح قطاع النقل الطريقي على المستوى العالمي لدى السلطات العمومية والمؤسسات الخاصة ووسائل الإعلام.

يتكون الإتحاد من شبكة عالمية من الجمعيات المنضوية تحت لوائه، ويمثل مشغلي الباصات والحافلات وسيارات الأجرة والشاحنات، سواء كانوا منظمين على شكل جمعيات أو يشتغلون بطريقة فردية. وبهذا الشكل، يتوفر الإتحاد الدولي للنقل الطريقي بالفعل على رؤية عالمية ويتصرف بفعالية على المستوى الدولي والإقليمي والوطني وحتى المحلي، من خلال أعضائه وبالتعاون مع السلطات الحكومية.

“لنعمل سويا من أجل مستقبل أفضل”



العضوية

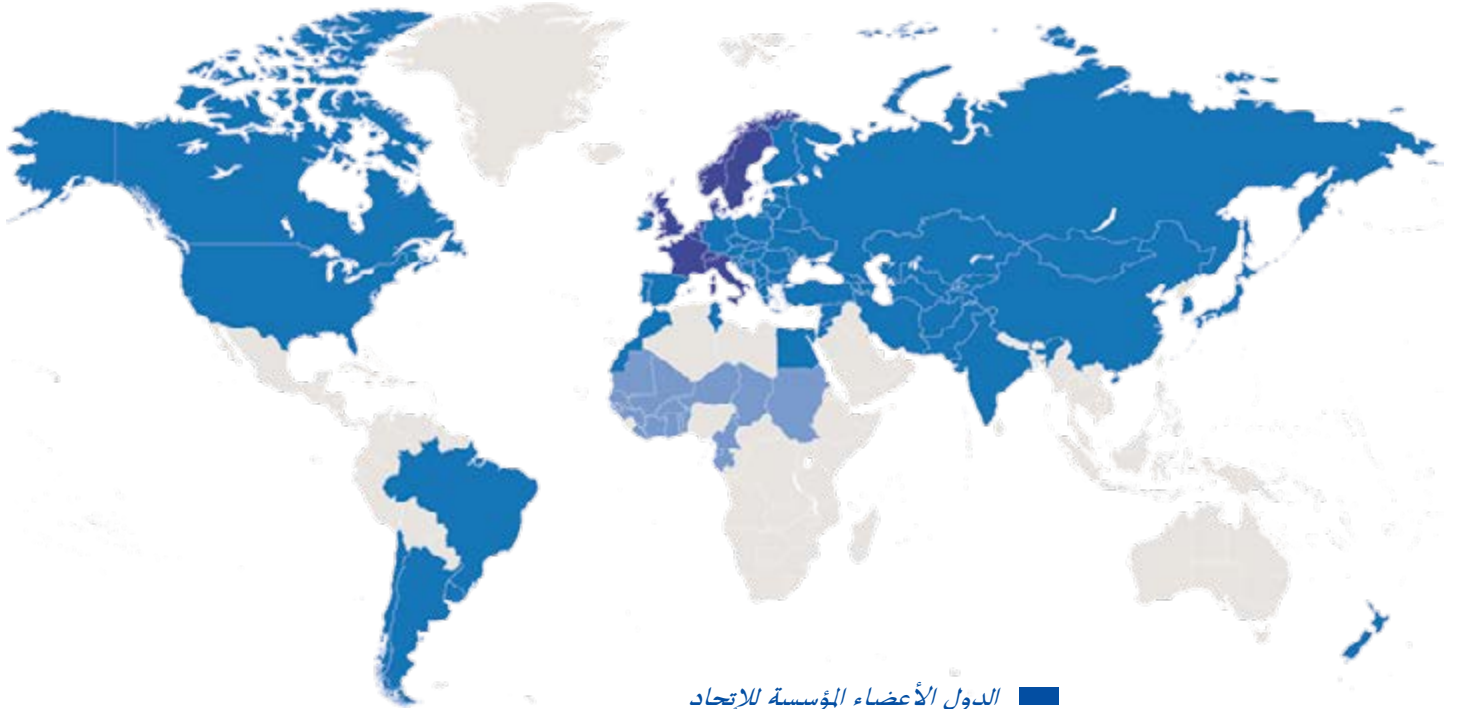
بدأ الإتحاد الدولي للنقل الطرقي مسيرته كمجموعة من الجمعيات الوطنية مكونة من ثمانية بلدان من أوروبا الغربية.

حاليا يتكون الإتحاد من 170 عضوا في 73 بلدا موزعين على القارات الخمس.

ويعتبر الأعضاء العاملون في الإتحاد من الجمعيات الوطنية للنقل على الطرق الأكثر تمثيلاً. إن الأعضاء المنتسبين للإتحاد هم الأعضاء المنبثقون عن الصناعات التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمجال النقل على الطرق، بما في ذلك الشركات المنتجة للسيارات والوقود وإطارات السيارات ونظم المعلومات.

يساهم أعضاء الإتحاد بدرائتهم و خبرتهم و وزنهم السياسي في تدعيم الشبكة العالمية للمنظمة وفي جعل الإتحاد قادراً، عبر بنيته الديمقراطية، على أن يكون فاعلاً على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني وحتى المحلي. إن تنوع وكذا وحدة أعضاء الإتحاد تمنح للقطاع السلطة، والمصداقية والقوة عند التعامل مع الحكومات والهيئات الدولية، وغيرها من القطاعات الصناعية ومؤسسات المجتمع المدني.

8 دول
مؤسسة
خلال سنة 2012 :
170 عضوا في
73 دولة



الدول الأعضاء المؤسسة للإتحاد

الدول الأعضاء في الإتحاد

الدول الأعضاء في اللجنة الإقليمية للإتحاد لدى إفريقيا





أنشطة الإتحاد الدولي للنقل الطرقي

ينخرط الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في أنشطة عديدة تشمل دون أن تقتصر على

شراكة بين جميع أعضائه الناشطين والمنتسبين و بين المنظمات والقطاعات الصناعية ذات العلاقة لتحديد وتطوير وتعزيز السياسات ذات الاهتمام المشترك.

رصد جميع الأنشطة والتشريعات والسياسات والأحداث التي تؤثر على قطاع النقل الطرقي والاستجابة وأيضا التعاون مع جميع الفاعلين في هذا القطاع.

وضع الخطط الإستراتيجية لمواجهة التحديات العالمية المتمثلة في الطاقة، والمنافسة، والمسؤولية الإجتماعية، وذلك بالإعتماد على جوانب القوة والخبرة لدى أعضائه من خلال اللجان والهيئات التابعة للإتحاد والأعضاء العاملين فيه.

فتح قنوات الحوار مع الهيئات الحكومية والمنظمات الدولية وجميع الجهات المعنية بقطاع النقل الطرقي، بما في ذلك الجمهور بصفة عامة. **التعاون** مع واضعي السياسات والمشرعين وقادة الرأي العام، من أجل المساهمة في وضع تشريعات حكيمة وفعالة، وخلق توازن حقيقي بين احتياجات ومصالح الجميع.

خلق شراكات بين القطاعين العام والخاص مع السلطات لتفعيل الوسائل القانونية، مثل اتفاقية النقل الطرقي الدولية بموجب تفويض من الأمم المتحدة أو تنفيذ المشاريع الضخمة العابرة للحدود مثل مشروع إعادة فتح طريق الحرير. **الإشادة** بدور وأهمية صناعة النقل الطرقي، وموقفها من مختلف القضايا.

تزويد مستعملي النقل الطرقي بالخدمات العملية والمعلومات الموثقة، مثل آخر أسعار الوقود، فترات الانتظار على الحدود، الأماكن الآمنة لوقوف السيارات، التكوين المهني، التطورات التشريعية، والمساعدة القانونية، وما إلى ذلك.

توفير الدورات التكوينية لتعزيز الكفاءة المهنية في هذا القطاع، وتحسين نوعية الخدمات التي يقدمها، وضمان احترام معايير التكوين في النقل الطرقي للتشريعات الدولية، من خلال أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي.

مهام و أنشطة

مهام الإتحاد الدولي للنقل الطرقي

يعمل الإتحاد الدولي للنقل الطرقي، باعتباره الصوت العالمي لقطاع النقل الطرقي، في سبيل تحقيق التنمية المستدامة وتسهيل النقل الطرقي في جميع أنحاء العالم. ويمثل هذان الهدفان الأساس الذي تقوم عليه كافة أنشطة الإتحاد، خصوصا من خلال توظيف التكوين المهني في تعزيز الكفاءة المهنية في القطاع وتحسين نوعية الخدمات التي يقدمها.

غير أن الإتحاد ليس مجرد مجموعة تهتم بمصالح قطاع معين، بل يعمل أيضا على الدفاع عن مصالح الإقتصاد والمجتمع ككل، نظرا لكون النقل التجاري على الطرق يعتبر حجر الأساس للإقتصادات القوية والمجتمعات الحيوية.

تتمثل مهام الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في دعم حوار بناء مع كافة المؤسسات والهيئات ذات العلاقة بقطاع النقل الطرقي، كما يعمل الإتحاد على الدفاع عن حرية الاختيار لدى العملاء بين وسائل النقل المختلفة ومعاملة جميع الوسائل على قدم المساواة. كما يدعم الإتحاد التعاون والتكامل مع وسائل النقل الأخرى.

يعمل الإتحاد الدولي للنقل الطرقي مع الدول الأعضاء لضمان تحقيق تنمية منسجمة للنقل الطرقي وتحسين صورته. ويقوم الإتحاد كذلك بتمثيل مصالح قطاع النقل البري أمام السلطات العامة، وهيئات القطاع الخاص ووسائل الإعلام.





البنية الديمقراطية للإتحاد

يعتبر الإتحاد الدولي للنقل على الطرق مؤسسة قائمة على نهج ديمقراطي.

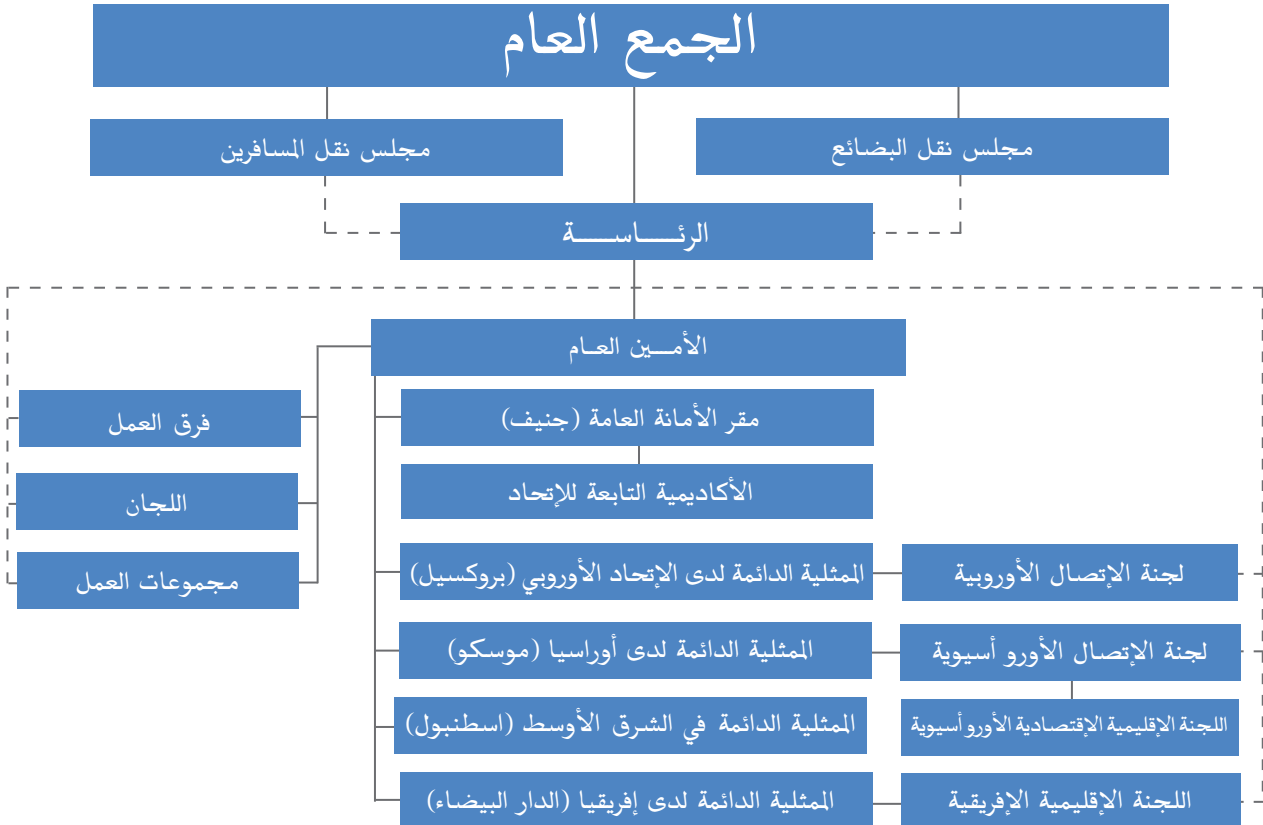
ويتألف من الهيكل التنظيمي التالي :

الجمع العام للإتحاد
مجالس الإتحاد الخاصة بنقل البضائع
و نقل المسافرين
رئاسة الإتحاد

وتتلقى هذه الهيئات المساعدة في تحديد سياسة الإتحاد الدولي للنقل الطرقي من قبل :

الهيئات الدولية والأطراف العاملة وفرق العمل
في الإتحاد، لجان الاتصال ولجان الإتحاد
الجهوية.

تعتبر الأمانة العامة، التي تتألف من مقر الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في جنيف و من البعثات الدائمة الموجودة في بروكسيل وموسكو واسطنبول والدار البيضاء، الهيئة التابعة للإتحاد التي تتولى مسؤولية الإدارة اليومية للمنظمة.





الجمع العام

السلطة العليا للإتحاد

يتألف الجمع العام من جميع الأعضاء الناشطين والأعضاء المنتسبين في الإتحاد الدولي للنقل الطرقي، و يمثل السلطة العليا للإتحاد. يجتمع الجمع العام مرتين في السنة، وتكمن المهمة الرئيسية للجمع العام في تحديد أهداف الإتحاد ومناقشتها واعتمادها ونشر مواقف الإتحاد حول جميع المسائل المتعلقة بسياسة النقل الطرقي. ومن مهام الجمع العام أيضاً اعتماد التقرير السنوي عن وضع المنظمة، واختيار هيئة مستقلة لمراجعة الحسابات وتدقيقها.





المجلس التنفيذي للإتحاد الدولي للنقل على الطرق

من اليسار إلى اليمين (وقوفاً) : انطونيو موسنهو، ANTRAM، البرتغال، غيورغي بيتروف، AEBTRI، بلغاريا، ومارتن مارمي، الأمين العام ل IRU، وديك فان دن بروك، هامفريدج، EVO، هولندا، فلاديمير فلوريا، AITA، مولدوفا، جاروسلاف هانك، CESMAD بوهيميا، جمهورية التشيك، ديفو كولدكب، ERAA، استونيا، ليونيد كوستيوتشنيكو، AsMAP UA، أوكرانيا.

من اليسار إلى اليمين (جلوساً) : يوري سوخين، ASMAP، الإتحاد الروسي، غراهام سميث، نائب رئيس الإتحاد، GPT، المملكة المتحدة، جانوز لانسني، رئيس الإتحاد الدولي للنقل على الطرق، ZMPD، بولندا، بيير بادروزا، نائب رئيس الإتحاد الدولي للنقل على الطرق، ASTIC اسبانيا، وعزت صلاح، UND، تركيا.

الرئاسة

المجلس التنفيذي هو الهيئة التنفيذية للجمعية العامة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق وهو مسؤول عن إدارة شؤون المنظمة وفقاً لدستور الإتحاد الدولي للنقل على الطرق وأنظمتها الداخلية. يقوم المجلس بتنفيذ جميع القرارات التي تتخذها الجمعية العام وبمساعدة هذه الأخيرة على تحقيق أهداف سياسة النقل الخاصة بالإتحاد.

الهيئة التنفيذية للجمع العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي



مجالس النقل

مجلس نقل البضائع

يتألف مجلس نقل البضائع التابع للإتحاد الدولي للنقل على الطرق من جميع الأعضاء الناشطين الذين يمثلون نقل البضائع على الطرق للحساب الخاص أو لحساب الغير ويعملون لحسابهم الخاص. ويجتمع مجلس نقل البضائع مرتين في السنة على الأقل.

تتمثل المهمة الرئيسية لمجلس نقل البضائع في وضع أهداف السياسة العامة للإتحاد فيما يتعلق بنقل البضائع على الطرق ومناقشة واعتماد ونشر موقف الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بشأن جميع المسائل المتعلقة بنقل البضائع على الطرق، مثل مشاكل عبور الحدود، تطورات سوق الشحن، التسهيلات الخاصة بالنقل والتجارة، وكذا قضايا الأمن.

يعقد المجلس جمعا إنتخابيا مرة كل سنتين لانتخاب الرئيس ونواب الرئيس. كما يقوم بتعيين المرشحين للمجلس التنفيذي للإتحاد.

مجلس نقل المسافرين

يتألف مجلس نقل المسافرين التابع للإتحاد الدولي للنقل على الطرق من جميع الأعضاء الناشطين الذين يمثلون النقل المهني للمسافرين على الطرق بما في ذلك سيارات الأجرة وتأجير السيارات بسائقيها. يجتمع المجلس مرتين في السنة على الأقل.

تتجلى المهمة الرئيسية لمجلس نقل المسافرين في وضع الأهداف والسياسة العامة للإتحاد فيما يتعلق بنقل المسافرين على الطرق ومناقشة واعتماد ونشر موقف الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بشأن جميع المسائل المتعلقة بنقل المسافرين على الطرق، مثل واجبات الخدمة العمومية، خطوط منتظمة للباصات والشاحنات، الشاحنات السياحية وإمكانية الولوج للمدن ووجهات سياحية، أماكن منخفضة الراج، وكذا إمكانية الولوج للمهنة بالنسبة لسيارات الأجرة.

يعقد المجلس جمعا إنتخابيا مرة كل سنتين لانتخاب الرئيس ونواب الرئيس. كما يقوم بتعيين المرشحين للمجلس التنفيذي للإتحاد.



الهيئة الإدارية لمجلس نقل المسافرين :
من اليسار إلى اليمين :
إيريك ريتز، نائب رئيس FNTV، CTP فرنسا،
إيف مانانيرت، رئيس مجلس نقل المسافرين، FBAA، بلجيكا،
وهيبرت أنديلا، نائب رئيس KNTV، CTP للنقل بالناكسي،
هولندا.



الهيئة الإدارية لمجلس نقل البضائع :
من اليسار إلى اليمين :
كاخارامون سديكنازروف، نائب رئيس AIRCUZ، CTM، أوزبكستان،
بيريادروسا، رئيس ASTIC، CTM إسبانيا،
بيتر كوليم، نائب رئيس RHA، CTM، المملكة المتحدة.

لجان الإتصال

لجنة الإتصال الخاصة بأوراسيا

تمثل لجنة الاتصال الخاصة بأوراسيا المنتدى الذي يربط الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل على الطرق على امتداد منطقة أوراسيا لمناقشة قضايا النقل وسياساته في المنطقة، وكذا مناقشة الممارسات والسياسات الدولية للنقل على الطريق من أجل تنسيق وملائمة العمليات الدولية للنقل على الطريق على امتداد القارة الآسيوية. خلال سنة 2011، ركزت هذه اللجنة اهتمامها أكثر على تطوير خطوط النقل البري بمنطقة أوراسيا من خلال التنمية والتطبيق الفعلي لمبادرة الطريق السيار الرائدة الخاصة بالإتحاد ولعمليات النقل على الطرق باتجاه وعبر أفغانستان، حصص المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل، الرخصة متعددة الأطراف داخل دول منطقة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي، وكذا الإشراف على نتائج المرحلة الثانية من المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل البري.

لجنة الإتصال لدى الإتحاد الأوروبي لنقل البضائع

تعتبر لجنة الاتصال الخاصة بالإتحاد الأوروبي لنقل البضائع التابعة للإتحاد منتدى لجمعيات الإتحاد الأوروبي الأعضاء في الإتحاد لدولي للنقل على الطرق لمعالجة قضايا السياسة العامة للنقل في الإتحاد الأوروبي. في عام 2011، ركزت هذه اللجنة اهتمامها على الكتاب الأبيض الجديد للجنة الأوروبية حول سياسة النقل إلى غاية 2050، وتقليص استهلاك الوقود وانبعثات ثاني أكسيد الكربون، واستعمال مصادر وقود بديلة، وتشجيع الابتكار بما في ذلك التصور المعياري الأوروبي، والتوجيهات الجديدة الخاصة برسم الأورو الخاص والرسوم على الطاقة، والحاجة إلى مناطق وقوف أكثر أمان خاصة بالشاحنات، وحظر السير بالنسبة لوسائل النقل المحملة ببضائع ثقيلة، ونقل الحيوانات الحية، والعدادات الرقمية.



الهيئة الادارية للجنة الاتصال الخاصة بأوراسيا من اليسار إلى اليمين : توفيق نورلاييف، نائب رئيس CLEA، ABADA، أذربيجان، كاخرامون صديقنازاروف، رئيس CLEA، AIRCUZ، أوزبكستان، ليونيد كوستيوشينكو، نائب رئيس CLEA، AsMAP UA، أوكرانيا.



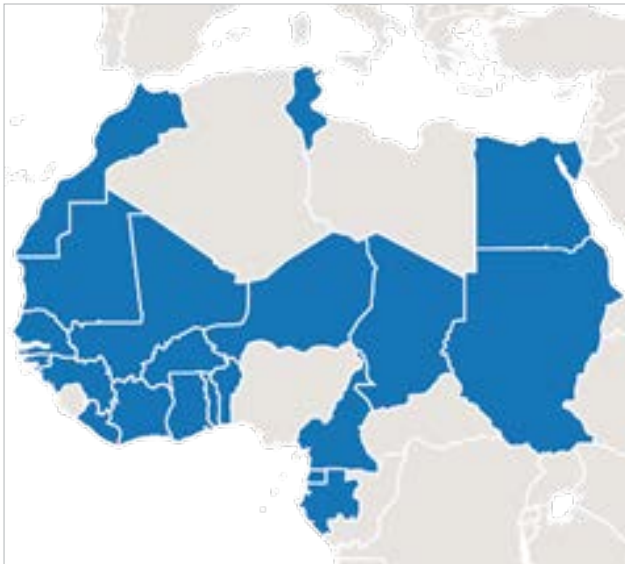
الهيئة الادارية للجنة الاتصال الخاصة بالإتحاد الأوروبي لنقل البضائع : من اليسار إلى اليمين : كريستيان لايروت، نائب رئيس CLTM، BWVL، ألمانيا، فلورنس بيرتيلو، نائب رئيس CLTM، FNTR، فرنسا، ألكساندر ساكرز، رئيس CLTM، TLN، هولندا.



اللجان الإقليمية

اللجنة الإقليمية لدى إفريقيا

تأسست اللجنة الإقليمية لدى إفريقيا حديثاً في شهر يناير 2012، وهي تضم جمعيات النقل من 20 دولة إفريقية هي البنين، بوركينا فاسو، الكامرون، التشاد، ساحل العاج، مصر، الغابون، غينيا بيساو، غينيا كوناكري، غينيا الاستوائية، ليبيريا، مالي، المغرب، موريتانيا، النيجر، السنغال، السودان، الطوغو وتونس. ويتمثل هدفها المشترك في تطوير وتسهيل التجارة والنقل على الطرق داخل إفريقيا من أجل تأمين الربط بين الإقتصادات الإفريقية وتأمين اتصالها بالإقتصاد الدولي بهدف دعم التطور الإقتصادي، والاستقرار الاجتماعي والرفاهية.



اللجنة الإقليمية لدى الرابطة الاقتصادية الأوراسية

تجمع اللجنة الإقليمية الخاصة بالرابطة الاقتصادية الأوراسية بين الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في دول المنطقة (روسيا البيضاء، وكازاخستان، وقرغيزستان، وروسيا، وطاجكستان، وأوزبكستان) وبين ممثلين عن دول مراقبة (أرمينيا ومولدوفا وأوكرانيا) أعضاء في المجموعة الاقتصادية ومسؤولين حكوميين من الدول الأعضاء في الرابطة الاقتصادية أوراسية، من أجل مناقشة القضايا الأولية المتعلقة بالتجارة والنقل في المنطقة والعمل في إطار شراكة أصيلة بين القطاعين العام والخاص.

تعمل هذه اللجنة الإقليمية على رصد و تتبع التحديات والفرص التي يواجهها قطاع النقل على الطرق في منطقة أوراسيا من أجل تمثيل مصالح القطاع من خلال تصميم السياسات والمبادرات الملائمة. خلال سنة 2011، ركزت هذه اللجنة اهتمامها على دعم وتسهيل أكبر للتجارة والسفر عبر الطرق الدولية داخل منطقة أوراسيا.

اللجان الدولية



الشؤون الجمركية (CAD)
ميكايلا هافيلكوكوفا، سيسماد
بوهيميا، جمهورية التشيك



الشؤون الاقتصادية (CAE)
أوفي هولم، DTL، الدنمارك



الشؤون المالية (CF)
كريستيان لايروت، BWVL، ألبانيا



الشؤون القانونية (CAJ)
إيزابيل بون-جارسن AFTRI، فرنسا



السلامة على الطرق (CSR)
غيولا كوفالفي، MKFE، هنغاريا



الخدمات المقدمة لمقاولي النقل على
الطرق (CSE)
فوتيك رومير، سيسماد بوهيميا،
جمهورية التشيك



الشؤون الاجتماعية (CAS)
جورج كوس، FNTR، فرنسا



الشؤون التقنية (CIT)
مارتن يوهانسن، SA،
السويد

اللجان ومجموعات العمل الدولية

تضم الهيئات الدولية والأطراف العاملة في الإتحاد الدولي للنقل على الطرق ممثلي الأعضاء من ذوي الخبرات المحددة يساهرون على وضع مسودة مشروع لسياسة المواقف التي توجه لمجلس النقل والجمعية العامة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق والعمل بصفة هيئة استشارية ومعلوماتية وبحثية.

مجموعات العمل



النقل المختلط (GETC)
أنطونيتا إيفانوفا، AEBTRI
(بلغاريا)



البضائع الخطرة (GEMD)
بول ووترز، FEBETRA بلجيكا



سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة
مع سائق (TA)
هيوبرت أندبلا، KNV لسيارات
الأجرة هولندا



المنظمات الشريكة

الشركاء الدوليون

يحافظ الإتحاد الدولي للنقل على الطرق على علاقات عمل وثيقة مع العديد من المنظمات الحكومية الدولية، وهي كما يلي :

الهيئات التابعة للأمم المتحدة (UN) : وتشمل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNECA)، الأونكتاد (UNCTAD)،

واللجنة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، لجنة

الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا

والمحيط الهادئ (UNESCAP)، اللجنة الاقتصادية

والاجتماعية لغربي آسيا (UNESCWA)، وبرنامج

الأمم المتحدة للبيئة (UNEP)، و منظمة السياحة

العالمية (UNWTO)، و منظمة الأمم المتحدة المتعلقة

بالألغام (UNMAS)، و منظمة العمل الدولية (ILO)

والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الصحة

العالمية (WHO)، و الميثاق العالمي للأمم المتحدة

(UN Global Compact)



منظمة التجارة العالمية (WTO)

البنك الدولي (WB)

منظمة الجمارك العالمية (WCO)

المنتدى الدولي للنقل (ITF)

الشركاء الإقليميون

بنك التنمية الآسيوي (ADB)

الإتحاد الإفريقي (AU)

الإتحاد العربي للنقل على الطرق (AULT)

منظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي (BSEC)

منظمة آسيا الوسطى للتعاون الإقتصادي الجهوي

(CAREC)

مجلس النقل على الطرق في رابطة الدول

المستقلة (CIS CTC)

الإتحاد الجمركي (روسيا، روسيا البيضاء،

كزاخستان) (Customs Union)

منظمة التعاون الإقتصادي (ECO)

الهيئات التابع للإتحاد الأوروبي (EU)، وتشمل

المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي والمجلس

الأوروبي

المجموعة الاقتصادية الأوروآسيوية (EurAsEC)

المنظمة من أجل الديمقراطية والنمو الإقتصادي

(GUAM)

البنك الإسلامي للتنمية (IDB)

جامعة الدول العربية (LAS)

منظمة الولايات المتحدة (OAS)

منظمة الأمن والتعاون بأوروبا (OSCE)

منظمة شانغهاي للتعاون (SCO)

إضافة إلى ذلك فقد يتعاون الإتحاد الدولي للنقل

على الطرق مع العديد من الجمعيات الدولية التي

تمثل القطاعات الأخرى المرتبطة بشكل مباشر

بالتجارة والنقل.

الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي : جنيف

تتألف الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق في جنيف، من الوظائف الرئيسية التالية :

الأمين العام
مارتن مارمي

نائب الأمين العام
اومبرتو دي بيرتو

المسؤول عن نقل وتيسير البضائع والتنمية
المستدامة
جينس هوجيل

المسؤول عن نقل المسافرين
اوليغ كامبرسكي

المسؤولة عن التواصل
جوليت إييلي

المسؤول عن الشؤون المالية
إريك بينويست

المسؤول عن المعلومات
فيليب غروجون

المسؤول عن التكوين في الإتحاد
باتريك فيليب

المسؤول عن الشؤون التقنية
جاك مارمي

المسؤول عن نظام النقل الدولي الطرقي
ماريك ريتلسكي

مقر الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي

تشكل الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق من المقر الموجود بجنيف ومن الممثلات الدائمة لدى الإتحاد الأوروبي ببريكسيل، ولدى منظمة أوراسيا بموسكو، ومنطقة الشرق الأوسط باسطنبول، وإفريقيا بالدار البيضاء. ويتأسس الأمين العام الأمانة العامة التي تشغل موظفين من جنسيات مختلفة قادمين من 35 دولة مختلفة.

تستفيد الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق من موقعها المتميز الذي يتيح لها التفاعل مع عدد كبير من الهيئات الحكومية وشبه الحكومية بما يصب في مصلحة النقل على الطرق عالمياً.

تساعد الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق المجلس التنفيذي في تنفيذ السياسات التي تقترحها وتقرها كل من مجالس النقل والجمع العام، كما تعمل على التنسيق في عمل وتفاعل المجالس والهيئات ولجان الاتصال التابعة للإتحاد.

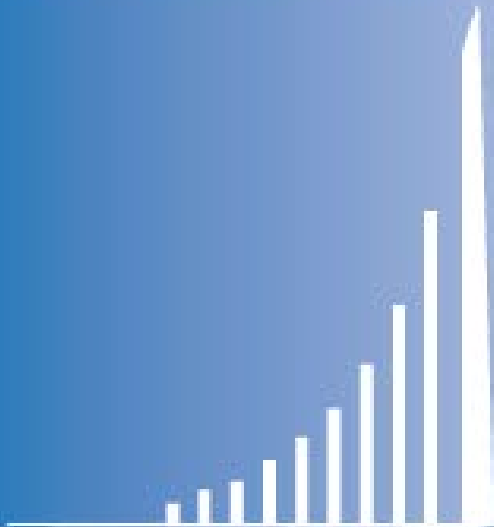
الأهداف الرئيسية

تقوم الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق بالعمل جنباً إلى جنب مع الممثلات الدائمة الأربع إضافة إلى أعضاء الإتحاد، للتنسيق من أجل تنفيذ البرنامج الدولي العام وأولويات المنظمة. وفي هذا الإطار أيضاً، يعتبر الإتحاد الدولي للنقل على الطرق شريكا تنفيذياً لنظام النقل الدولي على الطرق والجمارك بموجب تفويض من الأمم المتحدة.

كما تعمل الأمانة العامة أيضاً بشكل وثيق مع الحكومات والسلطات والوكالات الحكومية والشركاء التجاريين في دول الإتحاد الأوروبي وآسيا والشرق الأوسط وإفريقيا وأميركا الجنوبية، على ربط قطاعات الأعمال المختلفة بكبرى الأسواق العالمية عبر وسائل النقل المختلفة، وتعمل كذلك على تنمية التجارة والنقل على الطرق في الدول غير المطلة على البحار في جميع مناطق العالم.

www.iru.org

باللغتين الإنجليزية و الفرنسية



الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي : بروكسيل

المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي لدى الإتحاد الأوروبي

قام الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في عام 1973 بتأسيس ممثلية دائمة لدى الإتحاد الأوروبي ببروكسل لدعم جمعيات الإتحاد الأوروبي الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في رصد ومراقبة التشريعات المتعلقة بكل القضايا التي تتناولها مؤسسات الإتحاد الأوروبي التي من شأنها أن تؤثر على مسائل النقل على الطرق. ومنذ ذلك الحين، أصبح الإتحاد لاعبا هاما في عملية بناء الأطر القانونية الأوروبية المتعلقة بالنقل على الطرق.

تعمل المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق لدى الإتحاد الأوروبي بالتنسيق مع جميع أعضاء الإتحاد الأوروبي وفقاً لبرنامج العمل الذي قرره بأنفسهم. وتقوم أيضا بالتعاون والتنسيق مع جميع المديريات العامة ذات الصلة بهيئة الإتحاد الأوروبي، والبرلمان الأوروبي وخاصة لجنة النقل والسياحة (TRAN) ومجلس وزراء الإتحاد الأوروبي للنقل، وأمانتها العامة، وممثلي الدول الأعضاء الدائمين لدى الإتحاد الأوروبي والجمعيات والمنظمات ذات الصلة الموجودة في بروكسل، وذلك من أجل تحقيق أهداف وأولويات الإتحاد الدولي للنقل الطرقي.

الأهداف الرئيسية

تعزيز مصالح قطاع النقل على الطرق داخل الإتحاد الأوروبي

المساهمة الايجابية في مبادرات الإتحاد الأوروبي وسياساته التشريعية لضمان توفر بيئة شغل فعالة ومستدامة ومناخ إقتصادي سليم لقطاع النقل على الطرق في الحاضر والمستقبل. ضمان توفر منافسة عادلة في جميع عمليات صنع السياسات في الإتحاد الأوروبي والتأكد من أن قطاع النقل على الطرق لا يتعرض للظلم والحيث.

تتألف المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق لدى الإتحاد الأوروبي ومقرها بروكسل، من الوظائف الرئيسية التالية :

المنسوب العام
مايكل نيلسون

المسؤول عن نقل البضائع وشؤون البيئة
مارك بيليهيه

المسؤول عن نقل المسافرين في الإتحاد الأوروبي
اوليغ كامبيرسكي

المسؤول عن الشؤون الاجتماعية والسلامة
الطرقية في الإتحاد الأوروبي
داميان فيكارز

المسؤول عن الشؤون القانونية والجمركية في الإتحاد الأوروبي
ريمي لبييدا

المسؤول عن التواصل و التظاهرات
ستيوارت كولي



www.iru.org
باللغتين الإنجليزية و الفرنسية

الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل البرقي : موسكو

المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل البرقي لدى أوراسيا

تم إنشاء المثلية الدائمة للإتحاد لدى منطقة أوراسيا عام 1998 في موسكو، وهي تسهر على مراقبة القضايا والسياسات المتعلقة بالنقل على الطرق في القارة الأورآسوية، وتعزيز أنشطة الإتحاد الدولي للنقل على الطرق وكذا أنشطة الأكاديمية التابعة له، وتدعم التنمية المستدامة لنقل البضائع على الطرق في منطقة أوراسيا بتعاون مع الجمعيات الوطنية الأعضاء ومع السلطات المحلية فيها، وتعمل على تعجيل عملية التكامل في النقل على الطرق من خلال توحيد التشريعات في دول منطقة أوراسيا.

الأهداف الرئيسية

الرفع من الاهتمام بقطاع النقل على الطرق الأورآسيوي
توحيد تشريعات النقل على الطرق في دول منطقة أوراسيا، ولا سيما من خلال الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية والاتفاقات المتعددة الأطراف المتعلقة بتيسير العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق.
تطوير وتنفيذ وتعزيز الروابط الأورو آسوية في مجال النقل على الطرق بخلق شركات بين القطاعين العام والخاص، من خلال تعاون وثيق مع الحكومات والوكالات الوطنية والمنظمات الحكومية الدولية والجمعيات الأعضاء في الإتحاد.
تسهيل النقل الدولي على الطرق عبر التراب الأورو آسيوي من خلال تعميم نظام TIR على أطراف جديدة منضمة للإتحاد.
العمل على توفير معلومات وخدمات باللغة الروسية لأرباب شركات النقل على الطرق في دول منطقة أوراسيا.



تضم المثلية الدائمة للإتحاد الدولي لدى منطقة أوراسيا في موسكو المراكز الوظيفية الرئيسية التالية :

نائب الأمين العام و المندوب العام لأوراسيا
ايغور رونوف

كبير الموظفين - المكلف بالسياسات
ديمتري لاريونوف

المسؤولة عن التواصل
إيلينا أنفيموفا

المسؤول عن الجمارك
أليكساندر راتنيكوف

المسؤولة عن الشؤون الجهوية
أولغا فرولوفا

www.iru-eapd.org
باللغة الروسية

الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي : اسطنبول

الأهداف الرئيسية

تلبية مصالح قطاع النقل على الطرق في منطقة الشرق الأوسط و المناطق المجاورة العمل على تحقيق الانسجام بين التشريعات المختلفة المتعلقة بقطاع النقل في منطقة الشرق الأوسط، ولا سيما من خلال الانضمام إلى أهم الاتفاقيات الدولية والاتفاقات المتعددة الأطراف المتعلقة بتيسير العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق نشر الوعي العام لأهمية وضرورة توفير تكوين مهني معترف به دولياً على مستوى المنطقة، والترويج لأنشطة أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق وبرامجها التكوينية. توفير الدعم الفني والمساعدة للحكومات المهمة في المنطقة من أجل تطوير أو إصلاح التشريعات المحلية الخاصة بالنقل قصد تسهيل التجارة والسياحة عبر تنمية نقل محلي ودولي على الطرق.

تحديد والقضاء على الحواجز المادية وغير المادية التي تعرقل النقل على الطرق، وتنمية روابط النقل على الطرق على المستوى الجهوي وكذا توسيع رقعة تطبيق اتفاقيات ومعاهدات الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل في المنطقة. المشاركة في عمل هيئات الأمم المتحدة المعنية بروابط النقل الجهوي، وأيضا في المشاريع مثل مشروع الروابط الطرقية بين أوروبا-آسيا، الطرق السيارة الآسيوية، مشروع الطريق السيار بالبحر الأسود ومشروع الطرق الدولية العربية المشرقية.

المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي لدى منطقة الشرق الأوسط

تهدف المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق في منطقة الشرق الأوسط، التي تأسست عام 2005 باسطنبول، إلى تطوير وتيسير النقل على الطرق على تقاطعات الطرق بين القارات والمناطق التي تمتد بين تركيا في أوروبا ومصر في إفريقيا لتشمل منطقة الشرق الأوسط بأكمله، وذلك بالتعاون مع الجمعيات الوطنية الأعضاء في الإتحاد ومع السلطات المحلية.

تعمل المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق في منطقة الشرق الأوسط جنبا إلى جنب مع الجمعيات الوطنية الأعضاء وكذا مع المنظمات المحلية والدولية ذات العلاقة لتعزيز التنمية المستدامة وتسهيل التجارة والنقل على الطرق في أسرع البلدان نمواً في العالم على المستوى الإقتصادي.

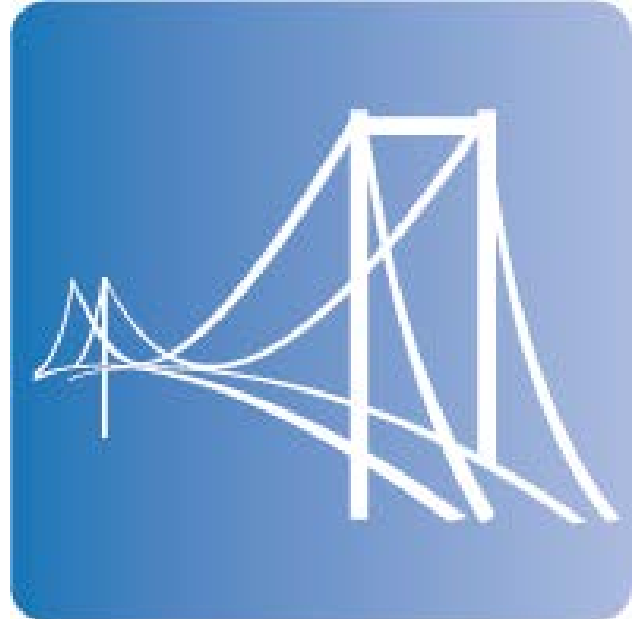
تضم المثلية الدائمة للإتحاد في منطقة الشرق الأوسط في اسطنبول الوظائف الرئيسية التالية :

المنادوب العام
حيدر أوزكان

مسؤولة التواصل والتظاهرات
سميرة صادي

www.iru.org

باللغتين الإنجليزية و الفرنسية



الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي : الدار البيضاء

المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي لدى إفريقيا

تهدف المثلية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي في إفريقيا، التي تأسست عام 2012 بالدار البيضاء، إلى تطوير وتيسير وتأمين النقل الطرقي على المستويين الوطني والدولي، وذلك بالتعاون مع أعضاء اللجنة الجهوية للإتحاد لدى إفريقيا حديثة التأسيس، مع السلطات المحلية ومع المنظمات المحلية والدولية ذات الصلة من أجل الربط وخلق التكامل بين الإقتصادات والمقاولات في القارة الإفريقية.

تضم المثلية الدائمة للإتحاد لدى إفريقيا
الوظائف الرئيسية التالية :

المندوب العام
عادل كآوي

الأهداف الرئيسية

تلبية مصالح قطاع النقل الطرقي في إفريقيا،
في ضوء التحديات المنبثقة من الحاجة
إلى تطوير النقل بين أوروبا وآسيا وإفريقيا.

تيسير تطور التجارة والنقل الدولي الطرقي
لتمكين الإقتصادات الإفريقية من المساهمة
بشكل أفضل في الإقتصاد الدولي، لاسيما من
خلال تطبيق الاتفاقيات المنبثقة عن الأمم
المتحدة والمنظمة الدولية للجمارك في مجال
تسهيل النقل والسلامة الطرقية.

نشر الوعي العام لأهمية وضرورة توفير تكوين
مهني معترف به دوليا على مستوى المنطقة،
والترويج لأنشطة أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل
الطرقي وبرامجها التكوينية.



www.iru.org
باللغتين الإنجليزية و الفرنسية

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي على الإنترنت

الموقع الإلكتروني الجديد للإتحاد

الوظائف الجديدة للموقع الإلكتروني تمكن زائري الموقع من تصنيف جميع المحتويات حسب نوع النقل (بضائع، مسافرين أو هما معا)، وكذا وسيلة بحث متطورة.

تم تطوير الموقع الإلكتروني للإتحاد بشكل كبير، وفقا لأفضل التقنيات المستعملة في تصميمات المواقع الإلكترونية، من أجل تسهيل الولوج إلى جميع المعلومات، الرسائل والموارد الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل على الطرق.

يتوفر الموقع الجديد على أفضل التصميمات، هندسة متقدمة وسرعة الرد، مما يسهل بشكل كبير عملية الاطلاع على المعلومات، وبالتالي البحث على معلومات قيمة.

يمكن الإطلاع و تحميل صور الإتحاد على موقع فليكر

يمكن مشاهدة فيديوهات الإتحاد على موقع يوتيوب

آخر المستجدات الإتحاد على موقع تويتر

أحدث أخبار الإتحاد على موقع فيد ريدر

وسائل الإعلام الاجتماعية

دخل الإتحاد الدولي للنقل الطرقي أيضا مجال وسائل الإعلام الاجتماعية مع إنشاء مواقع «تويتر»، «فليكر» و «يوتيوب» التي من شأنها أن تسمح لجميع الأطراف المعنية أن تبقى على الدوام على علم بأحدث الأنشطة والمشاريع التي يقوم بها الإتحاد. إذن إنضموا إلينا!

تطور النقل الطرقي

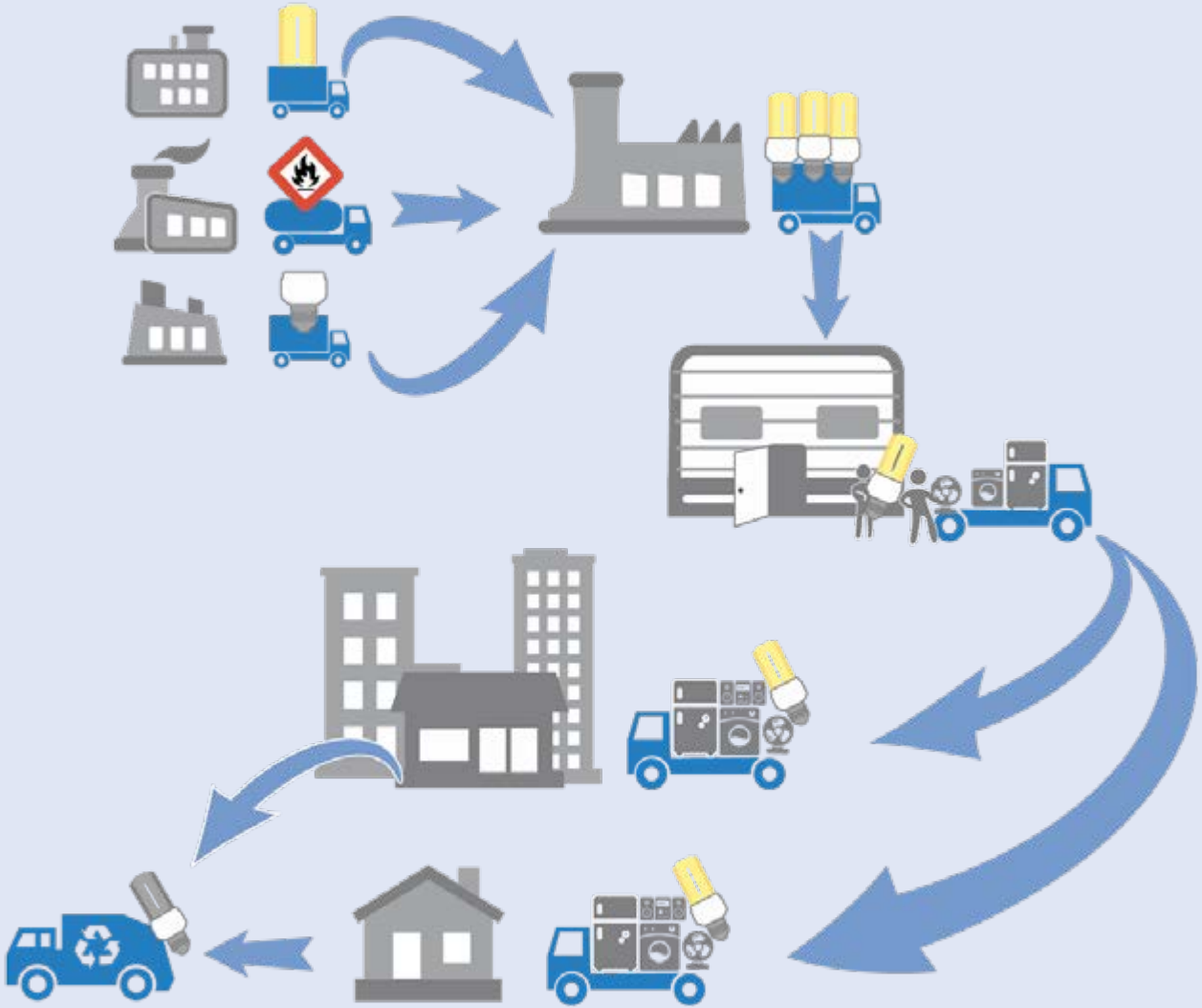
يعتبر قطاع النقل الطرقي العمود الفقري للإقتصادات القوية وللمجتمعات النشيطة. يصعب على الدول المصنعة والدول النامية تحقيق أي نمو إقتصادي، أو تقدم اجتماعي أو رفاهية وبالتالي الأمن بدون هذا القطاع.

تعتبر التنمية المستدامة مرحلة مهمة في تاريخ قطاع النقل الطرقي. فالحافلات، الباصات، الشاحنات وسيارات الأجرة أصبحت اليوم أكثر أمنا وفعالية ونظافة وهدوءا من ذي قبل. فهي تمثل التكنولوجيا العليا في أبهى صورها و تضمن اليوم تحسنا في جودة العيش وفي المستقبل بالنسبة للأجيال القادمة.

يلعب قطاع النقل الطرقي دورا حيويا في الربط بين الأعمال وأهم أسواق العالم، بحيث يقود التجارة ويضمن توزيعا أفضل للثروات. إنه حيوي في خلق فرص الشغل في وقت ترتفع فيه البطالة والصعوبات الإقتصادية مما يؤثر أكثر فأكثر على العائلات. لهذا ينبغي بالضرورة حماية صناعة النقل الطرقي.

أي عقوبة تقع على قطاع النقل الطرقي هي في واقع الأمر عقوبة كبرى للإقتصاد بأكمله.

إن كل عنصر يُنتج أو يُستهلك في أي مكان يتم نقله بواسطة شاحنة.



رحلة مصباح الإضاءة على متن شاحنة

نقل المسافرين على الطرق بواسطة الباصات والحافلات

تعتبر الباصات والحافلات من الوسائل الأساسية لتأمين حركة مستدامة وتعد جزءاً لا يتجزأ من أنظمة النقل العمومي. فهي توفر خدمات آمنة،حافظة للبيئة، فعالة وفي المتناول، وهي سهلة الاستعمال بالنسبة للجميع، بمن فيهم ذوو الدخل المحدود، المعاقون أو الذين يعيشون في مناطق غير مأهولة بالسكان.

سواء كانت وجهتكم النهائية محلية، جهوية، وطنية أو دولية، فإن الباصات والحافلات هي أفضل وسيلة نقل تكميلية لأي وسيلة نقل أخرى بالنسبة لمستعملي وسائل النقل بشكل يومي وبالنسبة للمسافرين المتوجهين لمحطة القطار أو المطار.

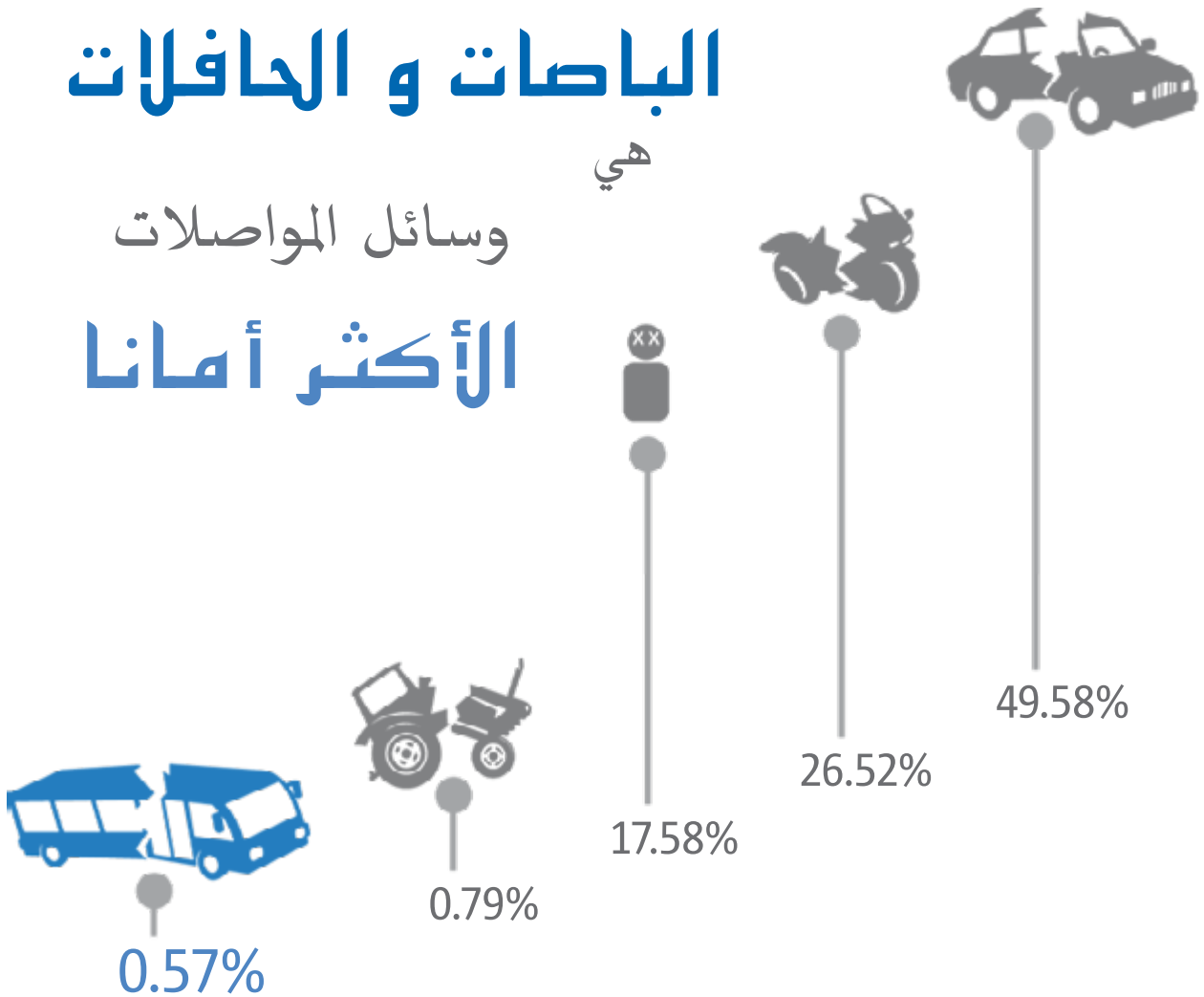
يوفر النقل بالباص و الحافلة ردا على عدد كبير من تحديات التنقل الحالية و المستقبلية.

الباصات و الحافلات

هي

وسائل المواصلات

الأكثر أمانا

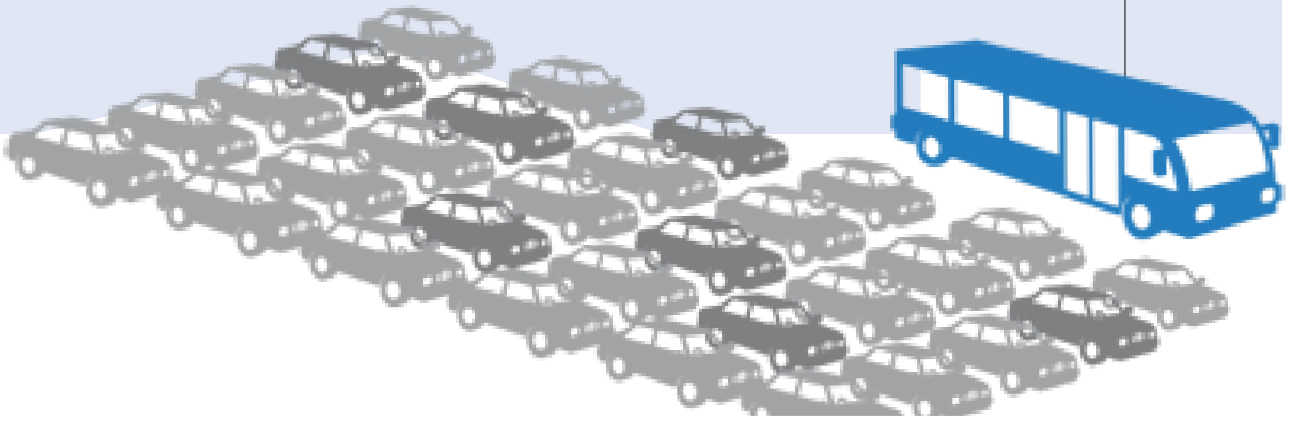


القتلى في حوادث السير بالإتحاد الأوروبي خلال 2010

حافلة واحدة

يمكنها أن تحل محل

30 سيارة



الباصات و الحافلات

هي

وسائل المواصلات

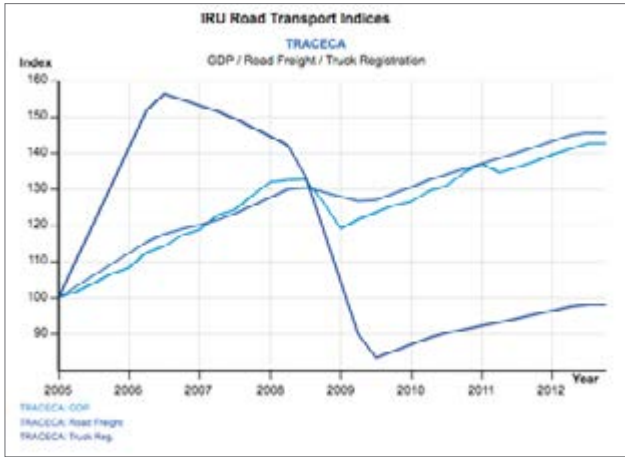
الأكثر مراعاة للبيئة

التوجهات الإقتصادية للنقل الطرقي

إن مؤشرات الإتحاد الدولي للنقل الطرقي، التي تمكن من إجراء مقارنة بين نمو الناتج الداخلي الخام، أحجام نقل البضائع على الطرق والتسجيلات السيارات الجديدة في 58 دولة، تشير إلى أن دول BRIC (البرازيل، روسيا، الهند والصين) ستستمر في قيادة النمو الإقتصادي في العالم، في حين تظل معدلات النمو جد متدنية في دول OECD، بما فيها الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي. ففي الوقت الذي ارتفع فيه الناتج الداخلي الخام بنسبة 14.6% في دول BRIC ما بين 2008 و2011، انخفض بنسبة 0.9% في دول OECD وبنسبة 2.7% في الإتحاد الأوروبي خلال نفس الفترة. وعلى نفس النحو، سجلت التسجيلات الخاصة بالسيارات الجديدة ارتفاعا بنسبة 13.8% داخل دول BRIC ما بين 2008 و2011، في حين سجلت دول OECD والإتحاد الأوروبي انخفاضا بنسبة 36% وبنسبة 40% على التوالي.

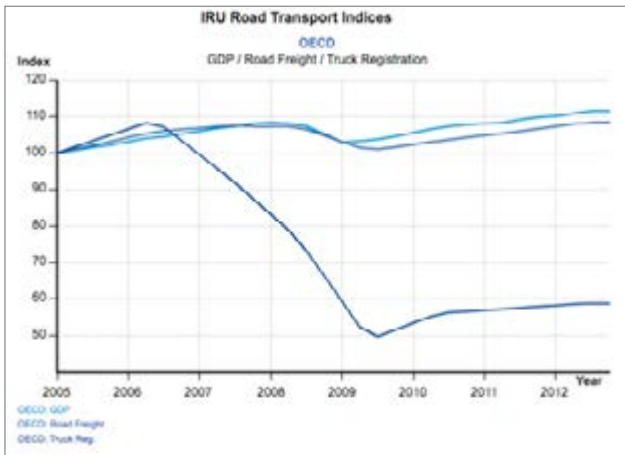
بالنسبة لسنة 2011، تشير التوقعات بالنسبة لدول BRIC إلى استمرار النمو في تسجيلات السيارات الجديدة بنسبة 7.8%، في حين تشير التوقعات الخاصة بدول OECD، بما فيها الإتحاد الأوروبي، إلى أن التسجيلات ستبقى بنسبة 40% أدنى من مستوى سنة 2008، مع تسجيل نمو طفيف بنسبة 1.6% وبنسبة 2.1% على التوالي.

توقعات OECD، TRACECA، BRIC والإتحاد الأوروبي



دول TRACECA

سجلت دول TRACECA نموا مستمرا بنسبة 4.8% في الأطنان المنقولة. بعد انخفاض كبير خلال 2008-2009، تعرف تسجيلات السيارات الجديدة انتعاشا مرة أخرى (4.9%).



دول OECD

في دول OECD، رجعت الأطنان المنقولة إلى مستوى ما قبل الأزمة. غير أن الانخفاض الموهل في الرأسمال المتوفر لمحترفي النقل وكذا حالة السوق، أدى إلى انخفاض كبير في تسجيلات السيارات الجديدة خلال 2009. واستمر هذا العزوف عن الاستثمار خلال 2011 وبالرغم من بعض الإشارات، ظلت نسب النمو جد منخفضة.



دول BRIC

سجلت دول BRIC نموا مستمرا بنسبة 8.2% في حجم النقل (الأطنان المنقولة) وبنسبة 13.7% ارتفاع في عدد السيارات المسجلة.

مستقبل نظام نقل الإتحاد الأوروبي وسياسته.

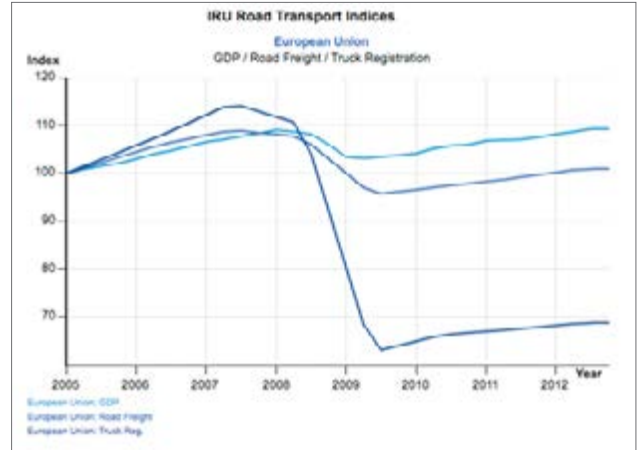
إضافة إلى نشر الكتاب الأبيض للجنة الأوروبية المتعلق بمستقبل سياسة الإتحاد الأوروبي إلى غاية 2050، المعنون «خارطة الطريق إلى منطقة نقل أوروبية واحدة - نحو نظام نقل شامل وفعال»، نشر الإتحاد الدولي للنقل على الطرق رداً شاملاً على الكتاب الأبيض للجنة الأوروبية حول النقل، كتتمه ل «كتابه الأبيض حول مستقبل النقل التجاري على الطرق في الإتحاد الأوروبي» الصادر سنة 2009.

يوضح رد الإتحاد رؤية القطاع وتوصياته حول الكيفية التي ينبغي أن يتم بها تطوير النقل، واللوجيستيك والسفر الأوروبي خلال العقود القادمة.



الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يشرح للبرلمان الأوروبي أولويات سياسة النقل

قامت لجنة العلاقات الخاصة بنقل البضائع التابعة للإتحاد بشرح أولويات صناعة نقل البضائع على الطرق لأعضاء الإتحاد الأوروبي، للمحقي النقل ولمثلي اللجنة الأوروبية، وذلك خلال حفل عشاء ومباحثات نظمه أعضاء الإتحاد الأوروبي كوربان وورتمان-كول (EPP- هولاندا) و «أولغا سينالوفا» (S-D- جمهورية التشيك) ورامون تريموساي (ALDE، إسبانيا).



دول الإتحاد الأوروبي

سجل الإتحاد الأوروبي كذلك إشارات العودة، رغم أن الأرقام ونسب النمو ظلت أقل بكثير من مستويات ما قبل الأزمة. ومثلما هو الشأن بالنسبة لدول OECD، قام مهنيو النقل على الطرق هم كذلك بنقل أحجام أقل بشكل عام. في الحقيقة، فإن مقارنة بين ما قبل وما بعد الأزمة أظهرت نقصاً بنسبة 10.4% في الأطنان المنقولة وانخفاضاً بنسبة 42.4% في التسجيلات الخاصة بالسيارات الجديدة.

إن النمو الإقتصادي المسجل في دول BRIC خلال 2011، والذي سيستمر خلال 2012، نابغ من الوعي بأن الابتكار المنتظم والاستثمار الكبير في وسائل الإنتاج، بما فيها المقاولات الصغيرة والمتوسطة مثل شركات النقل على الطرق التي توفر 85% من مناصب الشغل، هما معا ضروريان من أجل تسجيل نمو إقتصادي حقيقي. وهذا هو عكس ما تقوم به سياسات دول OECD والإتحاد الأوروبي، حيث تبقى المقاولات الصغيرة والمتوسطة و قطاع النقل على الطرق عرضة للعقوبات بشكل مستمر من خلال أعباء تنظيمية جديدة وخطط ضريبية ستفضي إلى نمو ضعيف خلال 2012.

من أجل استعادة نمو إقتصادي مستديم خلال 2012، ينبغي لحكومات جميع تلك الدول المصنعة أن تعترف، كما هو الشأن بالنسبة لدول BRIC، أن وسيلة الإنتاج غير المدعومة أي النقل الطرقي، التي تعمل على ربط كل شركة بكل سوق وتوفر خدمة عالية الجودة، يجب أن يتم دعمها وتسهيلها.

السلامة الطرقية

تأتي السلامة الطرقية على رأس أولويات قطاع النقل البري، حيث كانت وستظل دائمًا ملتزمة بتقليص عدد الحوادث والحد من خطورتها بما في ذلك حوادث شاحنات النقل الثقيل على الطرق التجارية عبر تعزيز ثقافة السلامة الطرقية داخل القطاع.

وبالنسبة للمتخصصين في قطاع النقل الطرقي، كل حادثة سير واحدة تعتبر تقصيرا فادحا.

إزالة الألغام في أفغانستان - شراكة مبتكرة بين القطاعين العام والخاص (PPP)

شارك الإتحاد الدولي للنقل الطرقي مع وكالة الأمم المتحدة لمكافحة الألغام (UNMAS) لدعم أنشطة إزالة الألغام في أفغانستان وذلك من خلال إزالة 15 كيلومترا مربعا من الألغام الأرضية ومخلفات الحرب من المواد المتفجرة التي تقع بالقرب من الطريق الدائري البالغ طوله 700 كيلومتر والذي يربط بين كابول والمقاطعات الأفغانية الشمالية والمناطق المجاورة لدول آسيا الوسطى.

وعن طريق الحد من خطورة الإصابة وحالات الوفاة التي يتعرض لها هؤلاء المسافرين والعاملون على هذه الطرق، يساهم برنامج الشراكة المبتكرة بين القطاعين العام والخاص (PPP) في سلامة الطرق وتنمية الإقتصاديات الأفغانية وإقتصاديات دول آسيا الوسطى وذلك من خلال تأمين طرق الربط التجارية.

ويتمثل المستفيدون المباشرون من هذا المشروع في 21 مجتمعا محليا يقطنها أكثر من 3.000 عائلة أفغانية تعيش بالقرب من 33 منطقة محفوفة بالمخاطر يغطيها هذا المشروع، كما سيوفر هذا المشروع أيضا فرص عمل لأكثر من 200 شخص من هذه المجتمعات المتضررة. هذا بالإضافة إلى الآلاف من الأشخاص الذين يستخدمون هذه الطرق بصفة أسبوعية في السفر داخل أفغانستان والبلدان المجاورة لها.

أما بالنسبة للمستفيدين غير المباشرين فيقدر عددهم بنحو 7 ملايين شخص يعيشون في 6 محافظات واقعة على امتداد الطريق الدائري. وسيعمل هذا المشروع بدوره على تعزيز التجارة بين المحافظات بعضها البعض وكذا مع الدول المجاورة لأفغانستان من الشمال مثل (طاجيكستان وأوزبكستان وتركمانستان)، كما ستكون هناك منفعة شاملة على المستوى المحلي.

ومن شأن التجارة الآمنة من خلال النقل على الطرق بين أفغانستان - وهي بلد غير ساحلي - والبلدان المجاورة لها أن تساعد على تقليل تكلفة المواد الغذائية وغير الغذائية، وبالتأكيد سيعود هذا بالنفع على جميع السكان بصفة عامة.



عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة الطرقية

عقب إعلان قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة عقد 2011-2020 «عقد العمل من أجل السلامة الطرقية»، تبنت الجمعية العمومية للإتحاد الدولي للنقل علي الطرق قرارًا مهمًا فيما يتعلق بالسلامة علي الطرق يهدف إلى المساعدة علي تحقيق أهداف الأمم المتحدة المتمثلة في تثبيت عدد ضحايا حوادث الطرق ثم العمل علي تخفيضه في جميع أنحاء العالم من خلال تكثيف الأنشطة الفعالة علي المستويات المحلية والإقليمية والعالمية.

وفي هذا الصدد، خصص الإتحاد الدولي للنقل الطرقي دعمًا ماليًا كبيرًا من أجل تنفيذ المشروعات التي تعمل بشكل فعال علي تحسين سجلات السلامة لصناعة النقل علي الطرق التجارية، بالتعاون مع الشركاء الجديرين بالثقة الراغبين في تلقي الأموال.

وقد أظهرت دراسات الخبراء أن تحسين السلامة علي الطرق بشكل فعال يتطلب تنفيذ منهج ثلاثي الخطوات :

تحديد السبب الرئيسي للحوادث ومعالجته بما في ذلك حوادث شاحنات النقل التجارية الثقيلة من أجل إعداد سياسة واعية واتخاذ قرارات تجارية سليمة ؛

التركيز علي العنصر البشري من خلال تعزيز وتنفيذ معايير فعالة ومواتية لتكوين العاملين في النقل علي الطرق علي النحو المنصوص عليه من قبل الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل علي الطرق إلى جانب تكوين سائر مستخدمي الطرق ؛

التعاون مع مجتمع الأعمال من خلال تدعيم برامج الشراكة الفعالة بين القطاعين العام والخاص بغية تحقيق نتائج ملموسة في تحسين مستوى السلامة علي الطرق .

ودعمًا لمبادرة «عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة الطرقية» والتي أطلقت في مايو 2011، بذل الإتحاد وأعضاؤه مساعي ملموسة وملتزمون بمواصلة القيام بذلك.

إزالة الألغام في أفغانستان :
الموقع الإلكتروني



إجراءات الإتحاد الدولي للنقل لتحسين السلامة الطرقية

قوائم مرجعية جديدة للسلامة الطرقية
للسائقين والمسافرين: الإهتمام بالعنصر
البشري

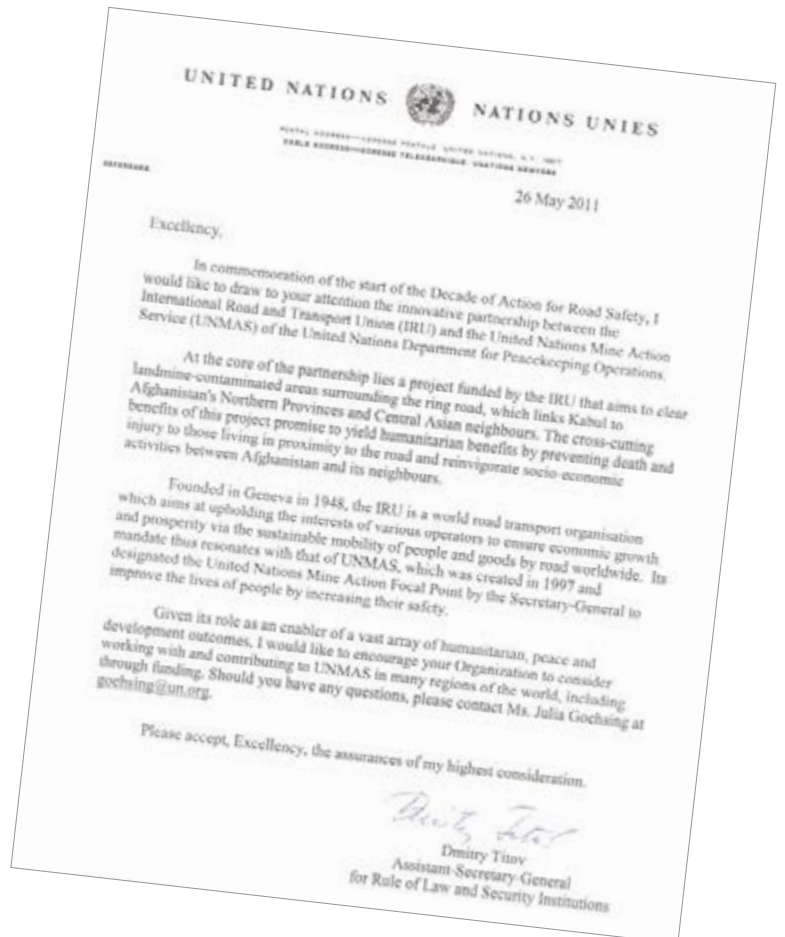
انطلاقاً من الجهود الرامية إلى معالجة السلامة على الطرق من مصدرها من الإهتمام بالعنصر البشري، قامت أكاديمية الإتحاد بتطوير العديد من القوائم المرجعية ونشرها والتي تهدف في مجملها إلى مساعدة السائقين والمديرين المهنيين في إعداد الشاحنات وتحميل البضائع قبل الشروع في رحلاتهم، حيث يعمل تبني أفضل الممارسات أثناء أداء العمل على تحسين سلامة جميع مستخدمي الطرق بشكل فعال.

ومن الجدير بالذكر أن هذه القوائم المرجعية الجديدة المتاحة بعدة لغات عبر موقع الإتحاد تتضمن قوائم مرجعية تخص «الشاحنات» و«الإسعافات الأولية» والتي تم تطويرها من خلال الشراكة مع الإتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر (IFRC) والإتحاد الدولي للسائقين المحترفين (UICR)، لتجهيز السائقين على أعلى مستوى وإمدادهم بالمعرفة الكافية لتجنب وقوع الحوادث على الطرق من ناحية والاستعداد لإنقاذ الأرواح في حالات الطوارئ من ناحية أخرى.

وتعتبر هذه القوائم وغيرها من القوائم المرجعية الخاصة بالسلامة التابعة للإتحاد جزءاً لا يتجزأ من برامج أكاديمية الإتحاد المتعلقة بشهادة الكفاءة المهنية الخاصة بالمديرين وكذلك الكفاءة المهنية الخاصة بالسائقين.



وفي كلمة لها أمام الجمع العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي في نوفمبر 2011، أعربت القيادة المركزية الأمريكية عن بالغ تقديرها للجهود الحثيثة التي يبذلها الإتحاد والتي تعتبر بمثابة جهود تكميلية مع القيادة المركزية الأمريكية في نقل أفغانستان من المعونة إلى التجارة وذلك من خلال السماح بالنقل على الطرق مما يؤدي في نهاية المطاف إلى دفع عجلة التقدم والازدهار والسلام في هذا البلد الذي مزقته الحرب وكذلك في جميع أنحاء منطقة آسيا الوسطى.





التكوين والفعاليات الخاصة بالسلامة الطرقية - رفع الوعي

قام الإتحاد بعقد العديد من المؤتمرات والحلقات التكوينية بشأن السلامة على الطرق علي مدار عام 2011 وذلك من أجل زيادة مستوى الوعي والتأكيد على أهمية تكوين السائقين وضمان انتشار أفضل للممارسات المهنية بهدف تعزيز السلامة على الطرق بشكل فعال في جميع أنحاء العالم.

أمريكا اللاتينية

كما قام الإتحاد بمشاركة رابطة أعضاء الأرجنتين والإتحاد الأرجنتيني لشاحنات نقل البضائع (FADEEAC) بعقد مؤتمر دولي بشأن «السلامة على الطرق والتكوين المهني للنقل على الطرق» ضم ما يقرب من 800 ممثل عن المؤسسات العامة والصناعات المعنية بالنقل على الطرق والتكوين من أمريكا اللاتينية.

وضم المؤتمر وفوداً، من بين أعضائها جورج غونزالز، وكيل وزارة النقل على الطرق، ووزارة التخطيط الفيدرالي، والمدير التنفيذي للهيئة القومية للسلامة على الطرق، ليك فيليب رودريغيز لاجوتز. هذا بالإضافة إلى حضور عدد من خبراء أبحاث السلامة على الطرق، الذين استعرضوا مستوى أداء السلامة على الطرق في الأرجنتين وإيبيروأمرিকা وميركوسور واستكشفوا أساليب لتحسين السلامة على الطرق بشكل فعال في أمريكا اللاتينية، إلى جانب جهودهم البارزة في تحديد أسباب حوادث الطرق ومعالجتها ومن بينها حوادث الشاحنات. كما أشارت الوفود المشاركة في المؤتمر إلى أن تعرض العربات التجارية للحوادث لا يعني بالضرورة أنها هي السبب وراء وقوع مثل هذه الحوادث، وذلك وفقاً لما أوضحت نتائج الأبحاث العلمية، مثل الدراسة الأوروبية لمسببات حوادث الشاحنات (ETAC)، حيث أظهرت البيانات أن نسبة 85% من إجمالي عدد الحوادث يكون سببها خطأ بشرياً، 75% من الحوادث سببها المستعملون الآخرون للطرق مقارنة بنسبة 25% من الحوادث سببها سائقوا الشاحنات. وعليه أوصى الخبراء بالتركيز على العنصر البشري من خلال تعزيز وتنفيذ معايير فعالة ومواتية للتكوين المهني للعاملين في النقل على الطرق على النحو المنصوص عليه من قبل الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل علي الطرق.

جامعة الدول العربية

سيعمل الإتحاد علي توسيع النطاق الجغرافي لمنهجية الدراسة الأوروبية لمسببات حوادث الشاحنات ليغطي منطقة الدول العربية، وذلك بهدف المساعدة على تحديد السبب الرئيسي لوقوع الحوادث التي تشتمل على شاحنات في هذه الدول البالغ عددها 22 دولة.

الشرق الأوسط

عقد الإتحاد ندوة بعنوان «تغيير سلوك مستخدمي الطرق من أجل التحسين الفعال للسلامة على الطرق» في اسطنبول، تركيا، حيث حضر الندوة ما يقرب من 150 وفداً ممثلاً عن المؤسسات العامة، وقطاع النقل على الطرق، وخبراء أبحاث السلامة على الطرق إلى جانب القطاعات العاملة في صناعة التكوين من 30 دولة، وركزت هذه الندوة على الأبحاث والمبادرات الرئيسية التي تعالج السلامة على الطرق بشكل فعال. وتوصلت الندوة في ختام فعالياتاتها إلى ضرورة التركيز على السبب الرئيسي لوقوع الحوادث ألا وهو العنصر البشري، وذلك من أجل المعالجة الفعالة لقضية السلامة على الطرق. كما ركزت أيضاً على الحاجة إلى برامج تكوينية عالية الجودة تتعلق بالنقل على الطرق، مثل البرامج التي تحددها وتوفرها أكاديمية الإتحاد.

كما يعتبر التركيز على السلوك البشري من خلال تحسين مستوى التكوين المهني لجميع مستخدمي الطرق هو العامل الرئيسي لتحسين السلامة الطرقية في جميع أنحاء العالم بشكل فعال.

نقل البضائع الخطرة..... على نحو آمن.....على المستوى العالمي

وفي 2012، سيقوم الإتحاد بمراقبة تنفيذ أنظمة النقل الذكية (ITS) عن كثب وذلك لتعزيز تنفيذ الشروط الخاصة بنقل البضائع الخطرة. ويشجع الإتحاد على الاستخدام التطوعي لتطبيقات أنظمة النقل الذكية بهدف ضمان حرية مرسلي ومستلمي البضائع في اختيار وسائل النقل التي يستخدمونها، وتجنب تحويل تطبيقات أنظمة النقل الذكية إلى أدوات تفضل وسيلة نقل على أخرى.

ضمان سلامة الفرامل

تركز اللجنة الدولية للشؤون الفنية التابعة للإتحاد (CIT) على تقنيات العربات، والوثائق، ووحدات التحميل، والتقنيات اللازمة، إلى جانب تكاملها مع سلسلة النقل، ولاسيما في نقل البضائع الخطرة، كما تسعى إلى إجراء اختبارات ملائمة للتأكد من جدارة السير على الطرق وكذلك إجراء فحوصات على فرامل العربات التجارية، بالإضافة إلى تأمين الحمولة والأوزان والأبعاد.

وفي إطار العمل على تحسين مستوى تقييم الشروط الفنية للفرامل بطريقة ملائمة وعادلة، فقد تعاونت اللجنة الدولية للشؤون الفنية التابعة للإتحاد مع السلطات الدانمركية لتقديم اقتراح لفريق العمل التابع للأمم المتحدة المعني بمعايير الفرامل والأجزاء الدوارة (UN GRRF)، والتي يجب تبنيها في عام 2012.

ويجب أن يتعاون العاملون في قطاع النقل الطرقي، ومقاولو النقل بالعربات، والمستوردون، ومالكو مآرب السيارات، والسلطات والهيئات المعنية بإجراء الإختبارات معاً من أجل تبني الإجراءات والمعايير التي تضمن تحسين الشروط الفنية لفرامل عربات النقل الثقيل. ومن الأهمية أن تستهدف المتطلبات القانونية إعطاء الأولوية لعمليات الفحص الدوري على تشغيل المكونات والأنظمة التي تعتبر مهمة للسلامة الطرقية والتي يمكنها أن توضح بشفافية التكلفة الموحدة.

ويدعم الإتحاد الدولي وأعضاؤه جميع إجراءات السلامة الطرقية التي تستهدف معرفة السبب الرئيسي لوقوع الحوادث التي تتضمن العربات التجارية.

أثناء فعاليات مناقشة المائدة المستديرة بشأن «نقل البضائع الخطيرة : الأبعاد العالمية والإقليمية» التي انعقدت في إطار عمل لجنة النقل البري التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، عرضت مجموعة الخبراء التابعة للإتحاد المعنية بنقل البضائع الخطرة أهدافاً طويلة المدى بشأن تنفيذ اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق (ADR) في أجزاء أخرى من العالم، وخاصة في الشرق الأوسط وأسيا وأفريقيا.

الندوة الثالثة برعاية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي وجامعة الدول العربية والإتحاد العربي للنقل البري بشأن النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق (ADR)

في إطار عملية المتابعة، نظم الإتحاد الندوة الثالثة بمشاركة جامعة الدول العربية والإتحاد العربي للنقل البري بشأن النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق (ADR) في القاهرة، مصر، وشارك في هذه الندوة ما يقرب من 150 شخصاً من وزراء النقل، والمسؤولين عن تطبيق القوانين، والجمارك والتجارة، هذا إلى جانب ممثلين من المنظمات الدولية وقطاع صناعة النقل الطرقي. وكانت الندوة بمثابة منصة لتقييم الإحتياجات الإقليمية اللازمة لتحسين عملية نقل البضائع الخطرة على الطرق واستعراض اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق من أجل تعزيز تنفيذها في الدول العربية باعتبارها الأداة الرئيسية لتحسين السلامة الطرقية على المستوى الإقليمي.



التكوين

يُعد التكوين المهني في مجال النقل الطرقي أمرًا بالغ الأهمية اليوم أكثر من أي وقت مضى. ويتعين على متخصصي النقل الطرقي التكيف سريعًا والبقاء على دراية بأحدث التطورات في هذا المجال على جميع المستويات. وعندها فقط سيكونون قادرين على تحقيق الهدف الطموح المتمثل في تحقيق التنمية المستدامة وتحسين السلامة الطرقية والامتثال للقوانين التي تزداد تعقيدًا والتقدم التكنولوجي المستمر. وبذلك، يمكنهم تقديم خدمات تتمتع بالكفاءة ومطابقة المعايير البيئية والفاعلية من حيث التكلفة لتلبية الطلب الإقتصادي واستمرار القدرة على التنافس محليًا وإقليميًا ودوليًا.



IRU Academy

Worldwide Excellence
in Professional
Road Transport Training

Safety

Safety

Safety

Safety

Safety

Safety

Safety

International Recognition

International Recognition

Competency

International Recognition

Competency

Harmonisation

International Recognition

Competency

Harmonisation

Competency

Harmonisation

International Recognition

Competency

Competency

Harmonisation

برنامج شهادة الكفاءة المهنية للمسيرين

يقدم برنامج شهادة الكفاءة المهنية (CPC) للمديرين الخاص بأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق مجموعة من معايير التكوين الدولية لتلبية كافة احتياجات المديرين. وقد تمت ترقية البرنامج من أجل أخذ المتطلبات الإقليمية في الحسبان، لا سيما الأحكام الجديدة الخاصة باللائحة الأوروبية 1071/2009 EC المطبقة في ديسمبر 2011. وفي عام 2012، سوف يتواصل العمل التعاوني بشأن عمليات تكييف البرنامج فيما يتعلق بمناطق أخرى.



وتقوم أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل الطرق بتقديم شواهد لدرسي شهادة الكفاءة المهنية الخاصة بالمسيرين من الشرق الأوسط والمنطقة

برنامج شهادة الكفاءة المهنية للسائقين

يغطي برنامج شهادة الكفاءة المهنية (CPC) للسائقين الخاص بأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق مجموعة شاملة من الموضوعات بدءاً من التحميل الآمن وتأمين البضائع إلى القيادة المتوافقة مع المعايير البيئية. ومن أجل تلبية الاحتياجات الوطنية المحددة لتكوين السائقين، يتم تنفيذ البرنامج على أساس كل حالة على حدة لضمان أقصى بناء للكفاءات المهنية الخاصة بالسائقين في مجال النقل على الطريق ونقل المسافرين.

كما تم إطلاق برنامج تكوين جديد لشهادة الكفاءة المهنية يستهدف متخصصي النقل الطرقي المعينين بالنقل الدولي في منطقة رابطة الدول المستقلة. يمثل هذا البرنامج، الذي تم تطويره من خلال التعاون الوثيق مع أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في 6 دول من رابطة الدول المستقلة، امتثالاً كاملاً لـ «اتفاقية رابطة الدول المستقلة بشأن مواءمة المتطلبات مع التكوين الإضافي والكفاءة المهنية لمشغلي النقل الطرقي الدوليين في الدول الأعضاء في رابطة الدول المستقلة».

التكوين الخاص بالإتحاد الدولي للنقل الطرقي: «تعلم اكتساب المعرفة»

يتمثل الهدف من تكوين الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في غرس ثقافة «تعلم اكتساب المعرفة» في إطار قطاع النقل على الطرق، وخلق التعاون بين جميع الأنشطة التكوينية الخاصة بالإتحاد الدولي للنقل على الطرق - أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق والتكوين الداخلي للإتحاد الدولي للنقل على الطرق. وجميع المشاركين في التكوين الخاص بالإتحاد الدولي للنقل على الطرق، سواء كانوا مديري النقل على الطرق أو سائقين أو جمعيات أعضاء بالإتحاد أو سلطات جمارك، يستفيدون من الخاصية المميزة للحصول على المواد التكوينية التفاعلية وأدوات إدارة التكوين الفعالة.

أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي - التميز في جميع أنحاء العالم والإعتراف الدولي في مجال التكوين المهني للنقل الطرقي

تعمل أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق مع شركائها وفريق من الخبراء على مستوى العالم لتوفير إطار عمل خاص بالتكوين المهني للنقل على الطرق والاستفادة من الاعتراف والدعم الدولي الذي تمنحه اللجنة الاستشارية رفيعة المستوى التابعة لأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق (ADC). وتتألف اللجنة الاستشارية العليا من ممثلين من البنك الدولي واللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة الخاصة بأوروبا (UNECE) ومنتدى النقل الدولي والمفوضية الأوروبية (EC) والإتحاد الأوروبي لعمال النقل.

الشبكة العالمية وبرامج معاهد التكوين المعتمدة لأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي

تقدم أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق من خلال شبكتها العالمية التي تضم 50 معهد تكوين معتمد (ATIS) في 35 بلداً العديد من برامج التكوين التي تركز على تطوير المهارات والمعرفة الخاصة بمتخصصي النقل على الطرق و ذلك لتعزيز قدرتهم للتعامل مع جميع الجوانب الرئيسية لعمليات النقل على الطرق. ويجري تحديث برامج أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق، التي يتم تصميمها من قبل خبراء معروفين دولياً وتحت إشراف اللجنة الاستشارية رفيعة المستوى، على نحو مستمر لدمج أفضل الممارسات وضمان الإمتثال للقوانين الدولية والإقليمية والوطنية المعمول بها.

برنامج الشحن الآمن وتأمين البضائع

أطلقت أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل البرقي برنامج الشحن الآمن وتأمين البضائع التفاعلي ومتعدد اللغات. ويستجيب هذا البرنامج للاحتياجات التي تم الإعراب عنها من قبل العديد من معاهد التكوين المعتمدة ويتناول بشكل مباشر هدف الإتحاد الدولي للنقل على الطرق والدول الأعضاء به من أجل زيادة العمل نحو تحسين سلامة الطرق. ويدرج هذا البرنامج الجديد، الذي يستهدف متخصصي النقل على الطرق المتنقلين وغير المتنقلين، معظم متطلبات معيار CEN الأوروبي 12195-1:2010 بشأن قيود التحميل المتعلقة بعربات الطريق والتي بدأ سريانها في مايو 2011.



ويتميز برنامج التكوين الخاص بأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق باحتوائه على جهاز محاكاة مميز وتفاعلي بشأن التحميل الآمن وتأمين البضائع.

مجموعة أدوات «القيادة من أجل التغيير» الخاصة بفيروس فقدان المناعة المكتسبة الإيدز

تهدف مجموعة أدوات التكوين «القيادة من أجل التغيير» متعددة الوسائل بشأن فيروس فقدان المناعة المكتسبة الإيدز الخاصة بأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق، والتي تم تطويرها بالشراكة مع منظمة العمل الدولية والإتحاد الدولي لعمال لنقل (ITF) لصالح قطاع النقل على الطرق، إلى زيادة الوعي وتقديم التكوين المستهدف بشأن فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز وذلك لتمكين عمال وموظفي النقل على الطرق للاستجابة بفاعلية لفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز في أماكن عملهم. وتتوفر المجموعة بلغات متعددة في جميع معاهد التكوين المعتمدة التابعة لأكاديمية الإتحاد (ITF) والجمعيات الأعضاء في الإتحاد (ITF) والشركاء المعنيين.



وقد حصلت ستة معاهد تكوين معتمدة على الاعتماد بشأن تقديم برنامج التكوين الدولي الخاص بشهادة الكفاءة المهنية للسائقين في رابطة الدول المستقلة

برنامج نقل البضائع الخطرة (ADR)

أطلقت أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل البرقي برنامجًا جديدًا لنقل البضائع الخطرة (ADR) الذي تم تصميمه خصيصًا لتلبية احتياجات العمال غير المتنقلين المشاركين في تفريغ البضائع الخطرة من الشاحنات، بما يتماشى كليًا مع اتفاقية نقل البضائع الخطرة. وينصب تركيز البرنامج على احتياجات القادة المهنيين ويتم تطبيقه فيما يتعلق بنقل الطرود والشحنات والحاويات، باستثناء المتفجرات (الفئة 1) والمواد المشعة (الفئة 7).

برنامج مقياس السرعة والمسافة

تم تحديث برنامج مقياس السرعة والمسافة الخاص بأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل البرقي من أجل إدراج أحدث التغييرات التشريعية وتمت إعادة تصميمه لزيادة إمكانية الوصول وإثراء تجربة المستخدم.



قدمت أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل البرقي شواهدا لمدرسي برنامج نقل المواد الخطرة وبرنامج مقياس السرعة والمسافة في جنوب شرق أوروبا.

الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل الطرق المتاح على الإنترنت

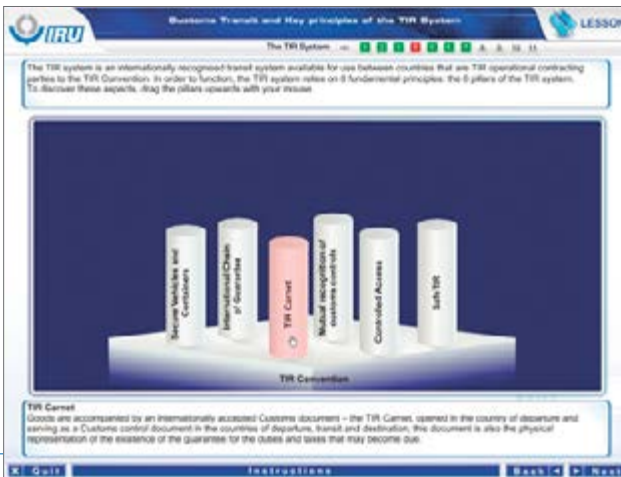
يتيح الإصدار الجديد المتاح على الإنترنت لأكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق لمعاهد التكوين المعتمدة إدارة عملية الإعتماد الخاصة بها عبر الإنترنت وإدارة الملف التعريفي الخاص بالمعهد بطريقة سهلة للغاية. وتسهم الميزات الجديدة العديدة، مثل استيراد وتصدير بيانات القدرات الإضافية للخريجين، في تحسين تجربة المستخدم.



الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يعزز الشراكة مع منظمة الجمارك العالمية

أصبحت برامج IRU-WCO TIR للتعليم عن بعد متاحة الآن باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والروسية وكذلك الأسبانية في مطلع 2012. ويسهم هذا البرنامج التكويني التفاعلي المتاح لكافة موظفي الإتحادات والجمارك التابعة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق في تحسين الفهم العالمي لنظام TIR والتشغيل السلس له.

وبالتوازي مع ذلك، واصل الإتحاد الدولي للنقل على الطرق تطوير قدرات تعلم TIR التي يوفرها من خلال إكمال مجموعة من الوحدات المزودة بالصور المتحركة بشكل كامل والتي تستهدف على وجه التحديد تلبية احتياجات الإتحادات التي تصدر بطاقات العبور TIR.



الأكاديمية تقدم التكوين للمدرسين في برنامج التحميل الآمن
(Safe Loading and Cargo Securing) وتأمين الشحنات

تكوين المكونين

تقدم الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق دورات «تكوين المكونين» من أجل تعزيز المعارف والمهارات المطلوبة لتقديم التكوين على نحو فعال وضمان تلبية مقدمي التكوين لمعايير التكوين عالية الجودة والمتسقة الخاصة بالأكاديمية.

وقد أقيمت بنجاح عدة دورات لتكوين المكونين المشاركين في تقديم برامج ADR، والتحميل الآمن وتأمين الحمولة (SLCS)، و CPC Manager، و CPC Driver و HIV/AIDS. وسوف تركز الورشات التكوينية الجديدة على تطوير المهارات الفنية والتعليمية والمنهجية لدى المكونين وسيبدأ العمل بها في 2012.

التعلم الإلكتروني

نظام إدارة المحتوى

تم إثراء نظام إدارة المحتوى الخاص بالإتحاد الدولي للنقل على الطرق بمحتوى إضافي وإمكانية تصفح محسنة من أجل تيسير الوصول إلى برامج أكاديمية الإتحاد العالمي للنقل على الطرق والمواد المتخصصة المرجعية. ويسمح هذا النظام الحدسي متعدد اللغات والمتاح على الإنترنت لمعاهد التكوين المعتمدة الوصول إلى المحتوى والأدوات التي من شأنها أن تساعد المتدربين في عملية التعلم في أي وقت. ويمكن كذلك لمعاهد التكوين المعتمدة من الأكاديمية تنزيل كافة الموارد واستخدامها والاستفادة منها في عملية تطوير البرامج وتحديثها.

مشروعات التكوين الدولية المشتركة

التكوين في العالم العربي

تشارك الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق بالشراكة مع الإتحاد العربي للنقل البري في مشروع طموح للنقل على الطرق بمنطقة بلدان الجامعة العربية يستفيد من المساعدة التقنية المقدمة من البنك الإسلامي للتنمية. ويتمثل الهدف من المشروع في تحسين كفاءة خدمات النقل على الطرق التي يقدمها مشغلو النقل على الطرق في العالم العربي وذلك من خلال تقديم برامج الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق، مثل CPC Manager وADR في العالم العربي.



مشروع ECO-EFFECT

أطلق مشروع ECO-EFFECT (ECO trainEr For Fleet commErCial truCKs and lighT vehicles)

والممول بالاشتراك مع الوكالة الأوروبية للطاقة الذكبة، بالتعاون مع تسعة شركاء من ثمانية بلدان بهدف وضع البرامج الخاصة بالقيادة الملائمة بيئياً وتطبيقها وذلك بغية تعزيز سلوكيات القيادة المراعية للبيئة بين السائقين المحترفين مما من شأنه أن يساعد في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسب أكبر.

تُجري الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق مشروعات دولية مشتركة تستهدف وضع معايير أداء مرتفعة في صناعة النقل على الطرق مما يسمح بتعزيز التزام الصناعة بزيادة السلامة على الطرق وخفض البصمة الكربونية وتحسين احترافية العاملين بها.

مشروع الإتحاد الأوروبي ليوناردو:

DRIVEN



أطلقت الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق بالتعاون مع الشركاء في أسبانيا وبولندا وفرنسا مشروعاً يستهدف تطوير المعارف والمهارات التكوينية ونقلها إلى المكونين الذين يقدمون التكوين الدوري للسائقين في الفئة ج. ويأتي هذا البرنامج استجابة إلى الحاجة الملحة لإنشاء قدرة تكوينية عالية المستوى لضمان العرض الكافي وتفادي النقص في السائقين المؤهلين. وباعتباره برنامج متابعة، يهدف DRIVEN الآن إلى تزويد الأطراف المعنية ببرنامج تكوين موحد يعمل على تعزيز المعارف التقنية والمداخل المنهجية ومهارات التدريس لدى المكونين بما يضمن تحقيق أعلى مستوى من النجاح في برنامج تكوين السائقين CPC.



الحوار الإجماعي الأوروبي - المشروع المعني بالمهارات والتكوين في قطاع النقل الطرقي (STARTS)



أنشأ الإتحاد الدولي للنقل الطرقي والإتحاد الأوروبي للعاملين في النقل (ETF) رابطة من الشركاء مهمتها اختبار التكوين والمهارات لدى العاملين المتنقلين وغير المتنقلين في قطاع النقل على الطرق. وتؤكد الشراكة في المشروع على المصلحة المشتركة لكل من أصحاب الأعمال والعمال في تحديد الإجراءات المطلوبة من أجل تعزيز الأثر الإيجابي للتكوين في قطاع النقل على الطرق وضمان إمكانية تقديمه بأفضل الطرق وأقلها تكلفة.



وقد أبرزت نتائج البحوث الأولية للمشروع التحديات المتعلقة بتوجيه الإتحاد الأوروبي المعني بتكوين السائقين (EC/59/2003)، والتي شملت:

الحوافز المتعلقة بالاعتراف المتبادل بمؤهلات السائقين CPC بين الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي؛

الشواغل بشأن جودة التكوين في بعض البلدان؛

الحاجة إلى تعزيز الدعم والاعتراف المقدمين على المستوى الوطني لمعاهد التكوين المعتمدة، مثل المعاهد المعتمدة من الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق؛

انعدام وجود آلية لتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي مما من شأنه أن يؤدي إلى مشكلات في الإنفاذ على الطرق؛

الشواغل المتعلقة بالقدرات التكوينية غير الكافية التي تقف عائقاً يحول دون تلبية السائقين الحاليين للمواعيد الخاصة بالتكوين الدوري.

ومن المزمع أن يبدأ العمل في مشروع STARTS في 2012 وسيواصل الإتحاد الدولي جهوده لحمل الحكومات، بالتوازي مع قراره بشأن نقص السائقين والمهارات، على الاعتراف بالقيمة الاستراتيجية التي يمثلها العاملون في قطاع النقل التجاري على الطرق، وضمان قدرتهم على الاستمرار في خدمة المجتمع والإقتصاد من خلال الكفاءات الاحترافية المطلوبة.

المزيد من المعلومات على الموقع :
starts.iru.org

الحركية

يتميز الإقتصاد الحالي بعولته و شدة منافسته. ساهمت أنماط الحركية الجديدة إلى جانب زيادة التنمية الإقتصادية، والعدالة الاجتماعية والمخاوف البيئية على المستوى العالمي في ظهور حاجة ملحة إلى إعادة التفكير في أنظمة النقل وتغيير سلوك الأشخاص أثناء السفر. ولذا يجب أن تعمل سياسات النقل على تشجيع الاستخدام واسع النطاق لوسائل النقل التي تتمتع بكونها آمنة وصديقة للبيئة وفعالة في استهلاك الطاقة ومرنة، وفي الوقت ذاته معقولة السعر، من أجل ضمان التنقل الدائم للجميع، في أي مكان في العالم.



اتخذ الخطوة الذكية من أجل مستقبلنا : انضم للحملة !



يوفر النقل الجماعي من خلال الباصات والحافلات استجابة مثالية لمجموعة من التحديات الحالية والمستقبلية لحركة التنقل مثل الإدماج الاجتماعي، والتواصل مع طرق النقل الأخرى، وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون و الازدحام.

لقد أطلقت صناعة الحافلات و الباصات مبادرة «سمارت موف»، وهي حملة تدعيم وتوعية طويلة المدى تهدف إلى توجيه اهتمام واضعي السياسات في قطاع النقل إلى الباصات والحافلات بغية مضاعفة استخدامها وتحقيق التنقل الدائم للجميع.

لقد ظلت حملة «سمارت موف» لما يربو عن عامين تعمل على تزويد صانعي القرارات والسياسات بالحقائق والأرقام الدقيقة والموثوق بها من أجل ضمان سن تشريعات واعية وإعداد سياسات تعمل بدورها على دعم وتشجيع المواطنين على التنقل باستخدام الباصات والحافلات على نطاق واسع على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية كلما كان ذلك ممكناً.

السلامة الطرقية أولاً

انطلاقاً من الالتزام الخاص بالإتحاد الدولي، فقد وضعت صناعة الباصات والحافلات السلامة على الطرق على رأس أولوياتها لأهداف عام 2011، وذلك في نطاق حملة سمارت موف العالمية، ولاسيما من خلال تنفيذ وتطوير أفضل الممارسات والأنشطة التكوينية الخاصة بالسلامة على الطرق والعمل على نشرها، مثلها مثل التي توفرها أكاديمية الإتحاد، هذا بالإضافة إلى الاستثمار في أحدث التقنيات والأجهزة التي تحافظ على سلامة العربات. وسيتم تحقيق مثل هذه الإجراءات من خلال عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020.



twitter.com/#!/Smart_move



www.facebook.com/SmartMoveCampaign



www.youtube.com/user/Smartmovecampaign



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



انضم للحملة...
www.busandcoach.travel

ويجب أن تعمل سياسات النقل على تشجيع الاستخدام واسع النطاق لوسائل النقل التي تتمتع بمزيد من الأمان والراحة والمرونة والتكلفة المناسبة إلى جانب كونها وسائل نقل صديقة للبيئة وذات كفاءة في استخدام الطاقة كما هو متاح من خلال الباصات والحافلات.



التنقل الدائم من خلال قواعد متوافقة مع المناطق منخفضة الانبعاثات

الإلا أنه لم يتم حتى الآن إعداد إطار عمل موثي لتنظيم عملية إدخال مثل هذه المناطق في الإتحاد الأوروبي، حيث تقوم كل مدينة بتقديم القواعد واللوائح والإجراءات والشهادات الخاصة بها، مما يؤدي إلى سوق مجزئة إلى حد كبير، مما يستلزم بشأنه عدم كفاءة الباصات/الحافلات/شركات السياحة وعمالها وارتفاع تكاليفها، وهذا يؤثر سلبيًا على حركة التنقل المستدامة على المستوى المحلي إلى جانب التأثير على سلسلة قطاع السياحة بأكملها.

وسط ما يزيد عن 200 دولة أوروبية منخفضة الانبعاثات موجودة بالفعل، وما يتراوح من 40 إلى 50 مدينة جديدة يتم إنشاؤها سنويًا، تفرض العديد من هذه الدول مجموعة من القوانين والقيود المرورية بالنسبة لنقل المسافرين الجماعي بواسطة الباصات والحافلات، بما فيها تلك التي تحتوي على محركات Euro 3 التي تعد من أفضل الخيارات البيئية منذ 5 سنوات فقط.

وفي الواقع تساهم هذه السياسات غير المتناسقة التي تتبعها المدن والتي تقيد استخدام الأتوبيسات والحافلات في المدن في زيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والاحتقان المروري بدلًا من تقليصها، في حين أنها تؤثر سلبيًا على كفاءة وفعالية أداء سوق السياحة والنقل الأوروبي!

وتؤثر مثل هذه التشريعات على ما يقرب من 80,000 حافلة Euro 3 في أوروبا وتوكل خسارة قيمتها ملياري يورو والتي يمكن بدلًا من ذلك استثمارها في سيارات أحدث وأنظف. علاوة على ذلك، فإن الشركة التي تمتلك عشرين مركبة تعمل بمحرك Euro 3 قد تتكبد خسارة تصل إلى 250,000 يورو سنويًا، أي ما يعادل تكلفة أحدث جيل من الحافلات، وذلك نتيجة للاستهلاك المبكر لعرباتهم. وبالمثل، فإن مجال التجارة المرتبط بالسياحة، مثل المطاعم والفنادق الكائنة في مدينة أوروبية متوسطة المساحة، قد تفقد ما يصل إلى 50,000 زائر محتمل سنويًا، وهو ما يمثل إجمالي خسارة تقدر بما يزيد عن 11 مليون يورو.

ولمعالجة هذا الوضع، فقد نظم الإتحاد الدولي للنقل الطرقي أول مناقشة أوروبية بشأن «القيود المرورية والمناطق منخفضة الانبعاثات في أوروبا» والتي جمعت أعضاء البرلمان الأوروبي، وملحقى خدمات اللجنة الأوروبية وملحقى قطاع النقل للدول الأعضاء، فضلًا عن مشاركة ما يقرب من 100 ممثل من العاملين بقطاع السياحة الأوروبية وسلطات المدن. وقد ناشد الإتحاد الدولي صناع القرار الأوروبي بتقديم إطار عمل متوافق يتحتم على جميع مدن الإتحاد الأوروبي تطبيقه والإلتزام به عند إدخال المناطق منخفضة الانبعاثات أو منافذ أخرى مشابهة أو فرض قيود على الحركة المرورية.

وعلى الرغم من الاتجاه المتزايد نحو تنفيذ خطة المناطق منخفضة الانبعاثات في جميع أنحاء أوروبا،

المنتدى الأوروبي السابع للباصات والحافلات : مساهمات السياسة وقطاع النقل نحو توفير سياحة وسفر صديق للبيئة.

وأصرت السيدة/ ايزابيل ديورانت، نائب رئيس البرلمان الأوروبي، على أن المساهمات الإيجابية الفعلية من قبل صناعة الباصات والحافلات لا تؤدي إلى القيام برحلات صديقة للبيئة تتسم بالكفاءة في استخدام الوقود فحسب، بل إنها تؤدي أيضاً إلى خلق فرص عمل في هذا القطاع والقطاعات الأخرى، هذا بالإضافة إلى السفر بأسعار معقولة.

وقد توصل المشاركون في المنتدى إلى ضرورة أن تتبع الإجراءات الحكومية، أو في العديد من الحالات السابقة يجب أن تسبق، التغيير الضروري في وجهات النظر وطريقة الفهم والإدراك السائدة في المجتمع بشأن الحافلات والباصات. وهذا من شأنه أن يتضمن القوانين واللوائح مثل القوانين التي تحدد القيادة الخاصة وأوقات الراحة، ونظام عادل لضريبة القيمة المضافة، وكذلك الأوزان والأبعاد المناسبة للعربات، والمناطق منخفضة الانبعاثات الصديقة للبيئة، والحوافز والتمويل العام الكافي لخدمات النقل الجماعي للمسافرين بواسطة الأتوبيسات والحافلات، وذلك على سبيل المثال لا الحصر.

واستمتع أيضاً المشاركون في المنتدى بـ«جولة خضراء» لعارضي Busworld، باعتباره طريقاً خاصاً مفعم بالحياة في صالات المعرض ساهم في إرشاد الزوار للمنتجات والتعرف على المفاهيم الخاصة وثيقة الصلة بالاستدامة، والحد من الانبعاثات والضوضاء، والإقتصاد في استهلاك الوقود، وإعادة التدوير، وتقليل الأوزان، وبالتالي تعرض أحدث التقنيات التي طورها صانعو وموردوا العربات بهدف تحقيق المزيد من التنقلات والسفر والسياحة في بيئة نظيفة.

«كما يجب على الدول الأعضاء أن تضع حداً للممارسات المالية التمييزية التي تشوه صورة الباصات والحافلات بشكل غير عادل مقارنةً بوسائل نقل أخرى أكثر تلوثاً في سوق النقل.»

السيدة/ ايزابيل ديورانت،
نائبة رئيس البرلمان الأوروبي



نظم المنتدى الأوروبي السابع للباصات والحافلات بالاشتراك مع كل من الإتحاد الدولي، ورابطة أعضاء الإتحاد البلجيكي لعمال الباصات والحافلات، ووكلاء السفر الأوروبيين، و رابطة منظمي الرحلات السياحية الأوروبية الذي عقد في Busworld Kortrijk في حضور ما يقرب من 200 من كبار قادة الأعمال ومسؤولي مؤسسات الإتحاد الأوروبي.

وقد دارت النقاشات في المنتدى حول الكيفية التي من الممكن أن تساعد السياسات من خلالها في تحقيق إطار عمل قانوني وإداري يعمل على تعزيز وتشجيع اختيارات السائحين والمسافرين الصديقة للبيئة، كما ركزت أيضاً على مساهمة قطاع السياحة وأفضل الممارسات التي تكمل مثل هذه السياسات وتدعمها.





تعزير استخدام سيارات الأجرة

انطلاقاً من الشعار الجديد «سيارة الأجرة - متى شئت، أينما تكون» فقد بدأت صناعة سيارات الأجرة عملها من خلال بذل جهود جماعية لتحسين خدمات سيارات الأجرة وتعزيز البيئة التشريعية بهدف زيادة استخدام سيارات الأجرة بشكل فعلي على اعتبار أنها جزءاً لا يتجزأ من سلسلة النقل العام.

ونظراً لهذه الجهود طويلة المدى، تهدف صناعة سيارات الأجرة الأوروبية إلى جعل سيارات الأجرة في صدارة جدول الأعمال السياسية على المستوى المحلي والوطني والإقليمي، حيث إنها تعتبر أفضل بديل للسيارات الخاصة ومكملاً لوسائل النقل العام الأخرى.

كما يتمثل الهدف الرئيسي أيضاً في تعزيز معايير القيم الأساسية للجودة، والجاذبية، والسلامة، والحفاظ على نظافة البيئة إلى جانب سهولة الوصول إلى خدمات سيارات الأجرة داخل قطاع الصناعة من خلال زيادة الكفاءة المهنية لمديري وسائقي سيارات الأجرة وذلك من خلال التكوين المهني على غرار التكوين الذي تقدمه أكاديمية الاتحاد، إلى جانب تكثيف تبادل أفضل الممارسات بين محترفي سيارات الأجرة وذلك لمصلحة عملائها الحاليين والمستقبليين.

وتتمتع سيارات الأجرة بمزايا وإمكانيات غير مستخدمة لتوفير وسيلة نقل يسهل على المواطنين استخدامها في المناطق الريفية والحضرية على حد سواء، لذا فقد أدرك تماماً صناع القرار السياسي الأوروبي بأن سيارات الأجرة تعتبر جزءاً من سلسلة النقل العام.

وتجدر الإشارة إلى أن صناعة سيارات الأجرة ستظل تعمل على تشجيع مجموعة القيم العامة التي تتبناها وتعززها، مما يوضح رغبتها في العمل سوياً لجعل سيارات الأجرة هي بديل التنقل الأكثر أمناً وراحة ومرونة وحفاظاً على البيئة كما يسهل لجميع المواطنين الوصول إليها.

شركاء صناعة سيارات الأجرة مع المنتدى الأوروبي لذوي الإعاقة

لقد انضم الإتحاد الدولي للنقل على الطرق والمنتدى الأوروبي لذوي الإعاقة للعمل سوياً من أجل تطوير ونشر قائمة مرجعية يسهل الوصول إليها مع التوصيات اللازمة لمساعدة سائقي سيارات الأجرة لتحسين جودة الخدمات التي يقدمونها للعملاء ذوي الاحتياجات الخاصة وتقليل حركة تنقلاتهم.

استناداً إلى الإرشادات التطوعية التفصيلية التي يوفرها الإتحاد الدولي، تحتوي القائمة المرجعية على التوصيات اللازمة لسائقي سيارات الأجرة الذين يقدمون الخدمات لهؤلاء الأشخاص الذين يعانون من صعوبات في الرؤية، من بينهم هؤلاء الذين لديهم كلاب مساعدة، الذين يعانون من صعوبات في السمع أو الكلام أو إعاقات في الحركة، ويتضمن أيضاً العملاء الذين يستخدمون الكراسي المتحركة.



لقد اجتمع مجلس مجموعة «سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة بخدمات السائقين» التابع للإتحاد الدولي مع أعضاء البرلمان الأوروبي وممثلين من وحدة النقل الحضرية النظيفة DG MOVE في بروكسل وذلك لمناقشة كيفية دمج سيارات الأجرة في سلسلة النقل العام بشكل أفضل وزيادة جودة خدمات سيارات الأجرة من خلال تقديم الوصول المناسب إلى قواعد مهنة قيادة سيارات الأجرة على مستوى الإتحاد الأوروبي.



التنمية المستدامة

أكثر تعريفات التنمية المستدامة شيوعاً هو أنها تلك التنمية «التي تعمل على تلبية احتياجات الحاضر دون التأثير على قدرة الأجيال القادمة في تلبية احتياجاتهم». أما فيما يتعلق بقطاع صناعة النقل على الطرق، فإن تحقيق التنمية المستدامة يتمثل في الإيفاء بمتطلبات السوق بأقل التكاليف البيئية والاجتماعية والإقتصادية الممكنة، لاسيما من خلال تحقيق بيئة أفضل وأكثر نظافة علاوة على النقل الطرقي.

تحقيق التوازن الصحيح بين التنمية الإقتصادية والعدالة الاجتماعية وحماية البيئة





منذ انعقاد المؤتمر الأول لقمة الأرض في مدينة ريو دي جانيرو في عام 1992، والذي تبنت فيه 182 دولة جدول أعمال القرن 21، فقد تم الاعتراف في المجال الإقتصادي كما في البيئي بأن تطبيق قواعد الاعتماد المتبادل والتدابير المعزولة باتت أموراً مستحيلة. فالسياسات التي لا يتم وضعها بعناية سيترتب عليها آثار سلبية ضارة، ليس على الإقتصاد فحسب بل وعلى البيئة أيضاً.

وفقاً لجدول الأعمال 21 الذي تم اعتماده في المؤتمر، فإن قطاع صناعة النقل الطرقي ملتزم بشكل مسبق بالعمل من أجل تحقيق التنمية المستدامة من خلال تبني ميثاق الإتحاد الدولي للنقل الطرقي للتنمية المستدامة واعتماده بالإجماع خلال المؤتمر العالمي للإتحاد الذي عقد في بودابست عام 1996. فالسعي لتحقيق التنمية المستدامة أصبح التزاماً دستورياً لقطاع صناعة النقل الطرقي وفقاً للمادة 2 من الأهداف القانونية العامة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي.

وقد انضم الإتحاد الدولي إلى العهد الدولي للأمم المتحدة، وهو أكبر مبادرة مؤسسية دولية تضم أكثر من 9500 مشارك من داخل قطاع الأعمال وخارجه في 140 دولة. إن أولويات الإتحاد الدولي ونشاطاته ذات العلاقة - وخاصة تلك المتعلقة بتسهيل التجارة والنقل الدولي الطرقي وكذلك التنمية المستدامة - تنسجم تماماً مع «المبادئ العشرة» للعهد الدولي فيما يتعلق بحقوق الإنسان والعمالة والبيئة وإجراءات مكافحة الفساد.

استراتيجية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي "i" 3 لتحقيق التنمية المستدامة

قام الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بوضع استراتيجية "i" 3 لتحقيق التنمية المستدامة استناداً إلى ثلاثة محاور هي الإبداع والحوافز والبنية التحتية، كأفضل طريقة لتحقيق الأهداف الإقتصادية والاجتماعية والبيئية المشتركة :

الإبتكار : القيام بتطوير وتنفيذ التدابير التقنية والممارسات التشغيلية بفعالية أكبر من أي وقت مضى «عند المصدر» للحد من الأثر البيئي الذي يتسبب فيه النقل على الطرق ؛

الحوافز : تشجيع وتسريع عملية تقديم أفضل التقنيات والممارسات المتاحة من قبل متعهدي النقل ؛

البنية التحتية : ضمان تدفق حركة المرور دون معوقات وضمان كفاءة التدابير المذكورة أعلاه.

وقد تم اعتماد الاستراتيجية "i" 3 هذه والتوصية بها من جانب برنامج الأمم المتحدة كنموذج يحتذى به من قبل المجموعات الأخرى العاملة في الميدان.



وفيما يتعلق بقطاع صناعة النقل الطرقي، فإن تحقيق التنمية المستدامة يتمثل في الإيفاء بمتطلبات السوق بأقل التكاليف البيئية والاجتماعية والإقتصادية الممكنة، لاسيما بتحقيق بيئة أفضل علاوة على النقل الطرقي.

الابتكار

المفهوم المعياري الموحد : الحل الابتكاري والمستدام لزيادة كفاءة النقل

إن الحاجة الملحة لتحقيق التنمية المستدامة ونظام النقل الفعال والموفر للطاقة تتطلب حلولاً ابتكارية مثل تلك التي يقدمها المفهوم المعياري والتي من شأنها أن تساهم في خلق قطاع نقل يركز على النوع لا الكم ويعزز من قدرات النقل متعدد الوسائط.

يسمح المفهوم المعياري للمركبة بتغيير سلسلة الحاويات أو وحدات التحميل للوصول إلى الحل الأمثل للنقل. ويتم استخدام سلاسل طويلة حيثما أمكن وأخرى أقل طولاً متى اقتضى الأمر. وقد أثبتت العديد من الدراسات الحكومية والصناعية والاختبارات الميدانية فعالية هذا الأسلوب وكفاءته فيما يتعلق بالنقل على الطرق والاستخدام الفعال للطاقة والأداء البيئي وذلك من خلال تحقيق سعة نقل أكبر بعدد أقل من العربات، فضلاً عن تسهيل عمليات النقل متعدد الوسائط.

ومع ذلك تبقى الحاجة قائمة إلى قيام القيادة السياسية بمتابعة انسجام ووحدة معايير وحدات التحميل ومواصفات العربات من أجل ضمان التوافق بين جميع وسائط النقل. وإجراء المزيد من التجارب الميدانية على المستوى الداخلي والخارجي من أجل الوصول إلى أفضل المعايير الممكنة لتطبيق المفهوم النموذجي وتطبيق تلك المعايير على النحو الأمثل وعلى نطاق واسع.

لقد استمر الإتحاد الدولي في تعاونه عن قرب مع مجموعة من الأطراف المعنية الرئيسية لترويج المفهوم النموذجي وتسهيل استخدامه، وقد لاقت جهوده الترحيب في العديد من الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي.

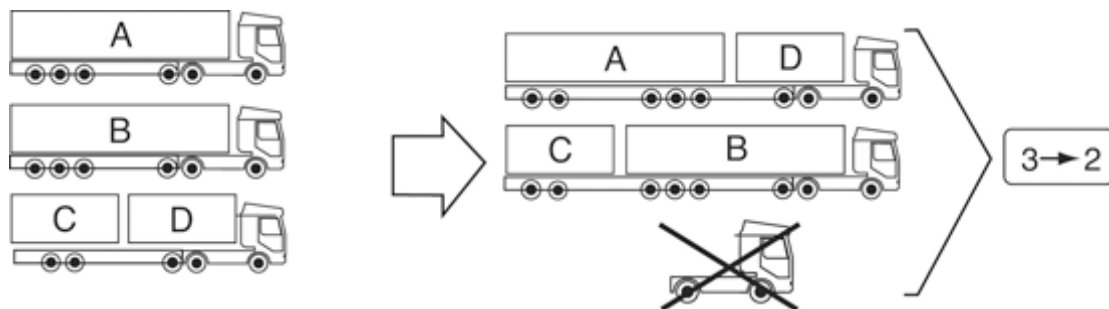
الإتحاد الدولي يوجه اقتراحاته إلى منظمة الأمن والتعاون في أوروبا فيما يتعلق بموضوعات النقل المستدام

ناقش السيد/ اومبرتو دي برتو، نائب الأمين العام للإتحاد الدولي مع حكومات الدول الأعضاء أثناء فعاليات الملتقى الإقتصادي والبيئي التاسع عشر لمنظمة الأمن والتعاون في أوروبا مدى ضرورة تطوير سياسات النقل المستدامة بناء على حقائق وواقع الإقتصاد والنقل والطاقة، بما في ذلك اعتماد النقل التجاري الثقيل على النفط، ومن هنا تظهر الحاجة الملحة لوضع سياسات للطاقة تعزز من تنوع استخدام الطاقة بهدف توفير النفط للاحتياجات النقل الخاصة بالأطفال.

كما أكد أيضاً على إمكانية زيادة فعالية الأهداف الإقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة عن طريق تطبيق استراتيجية الإتحاد الدولي "3" القائمة على ثلاثة عناصر هي الابتكار والحوافز والبنية التحتية.

وأشار في كلمته إلى أن هناك أدوات للأمم المتحدة تم اختبارها وتجربتها تهدف إلى زيادة سلامة الطرق والحد من الأثار البيئية للنقل، ومن ثم فقد ناشد حكومات منظمة الأمن والتعاون في أوروبا تطبيق تلك الأدوات المتعددة بشكل فعال كإحدى أولويات المرحلة.

ففي هولندا، قررت السلطات أن تتخطى مرحلة التجربة عن طريق توحيد مواصفات العربات وفقاً للمفهوم النموذجي في عمليات النقل والشحن على الطرق المحلية. كما كان وقع الفترة التجريبية إيجابياً كذلك في الدنمارك، وقد تم توسعة نطاق شبكة





وقد اعترفت المفوضية الأوروبية باستحالة تطوير معايير الأداء قبل الانتهاء من وضع الإجراءات الجديدة الخاصة بتوضيح معدل استهلاك الوقود وانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من جميع وحدات النقل. ولذا فقد اقترحت وضع إجراءات بالإتحاد الأوروبي تضمن بيان معدل انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون واستهلاك الوقود من قبل العربات الثقيلة.

ومع تأييده الكامل لهذه المبادرة، أوضح الإتحاد الدولي أن هناك تحديات يواجهها مشغلو النقل على الطرق، خاصة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة أثناء محاولة الحصول على الحدود الائتمانية اللازمة لتحويل عرباتهم وعملياتهم إلى النوع الصديق للبيئة. هذا وقد ركز الإتحاد الدولي على ضرورة الاعتراف بهذه الحقيقة الاقتصادية بالتوازي مع ضرورة إيجاد حلول فعالة للحد من انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون.

وسوف يظل الإتحاد الدولي يعمل بالتعاون مع المفوضية الأوروبية لاستكشاف الأنظمة التحفيزية الممكنة لمبادرات الحد من انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون والتي تتبناها شركات النقل والشحن على الطرق، كما هو الحال مع وسائل نقل أخرى خلال برامج الإتحاد الأوروبي القائمة بالفعل مثل ماركو بولو.

الطرق المسموح بالتشغيل التجريبي بها في يونيو. وهناك أيضا تطورات واعدة في كل من ألمانيا ومنطقة الفلاندرز حيث يتوقع أن تبدأ التجارب الميدانية بحلول نهاية 2012.

كما يناشد الإتحاد الدولي المؤسسات الأوروبية أن تشجع المزيد من الدول الأعضاء في تنفيذ تلك التجارب واتخاذ التدابير اللازمة للسماح بإجرائها عبر الحدود فيما بين الدول الأعضاء.

الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من النقل الطرقي

طالبت المفوضية الأوروبية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بالمشاركة في مراجعة التدابير التي يمكنها أن تحد بشكل فعال من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من العربات الثقيلة في محاولة لإيجاد استراتيجية للحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون بحلول نهاية 2012. وتتضمن تلك التدابير وضع معايير للأداء، وخلق نظام موحد عبر الإتحاد الأوروبي لقياس نسبة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من العربات على اختلاف مواصفاتها والإبلاغ عن تلك النسب، وكذلك إيجاد نظام تحفيزي للشركات المشاركة في برامج الحد من انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون.



بما في ذلك القيادة البيئية ونقل البضائع الخطرة.

شركة **Intertransavto**، روسيا البيضاء (يزيد عن 50 مركبة)، نظرا لتمييز المعايير البيئية لأسطولها، والذي يضم 57 مركبة يورو 5، و 11 مركبة يورو 4، و 3 عربات يورو 9، فضلا عن حصولها على شهادة الأيزو عن جودة إدارة نقل البضائع وحماية البيئة والعمال.
حصل على شهادات التقدير كل من :

شركة **Altircom**، مولدوفا، نظرا لتمييز المعايير البيئية لأسطولها.

شركة **Barva-Avto**، أوكرانيا، نظراً لكفاءة عمليات النقل التي تقوم بها.

شركة **K-Transit**، روسيا، نظرا لجودة خدماتها العالية.

شركة **Sergorus-UZ** من أوزباكستان، نظرا لتكريزها الشديد على التكوين المهني.

جائزة أفضل مدير بقطاع النقل على الطرق

منذ عام 2011، ويقدم الإتحاد العالمي جائزة أفضل مدير بقطاع النقل على الطرق لأفضل مديري شركات النقل والذين قاموا بتشريف شركاتهم من خلال خبراتهم المهنية العميقة وإنجازاتهم الإدارية.

وبالنسبة للإصدار الأول، فقد تلقى 60 مديرا رفيعا من 13 دولة تلك الجائزة الجديدة التي يقدمها الإتحاد الدولي والتي حظيت باهتمام واسع على مستوى العالم.

وانطلاقا من هذه الحماسة التي قوبلت بها الجائزة، يتوقع الخبراء أن تكون أكثر نجاحا في السنوات القادمة.



الحوافز

يقدم الإتحاد الدولي جوائز لأفضل السائقين ومديري الشركات والسياسات والممارسات المثلى التي تعزز الأمن والأمان والكفاءة والأداء البيئي والاجتماعي والمؤسسي لقطاع النقل. ويتم الترويج لتلك الإنجازات والنتائج في جميع أنحاء العالم، كطريقة لتطبيق الممارسات المثلى التي يجب اتباعها في قطاع صناعة النقل بالكامل.

أفضل مشغل للنقل في منطقة أوراسيا خلال العام

يقدم الإتحاد الدولي كل عام جائزة للتقدم للموس في النواحي البيئية والإقتصادية والاجتماعية والنواحي المتعلقة بالأمن والسلامة ومدى احترافية الخدمات التي تقدمها شركات النقل في منطقة أوراسيا. تحظى هذه المسابقة بشعبية كبيرة بين مؤسسات وشركات النقل على الطرق الدولية العاملة في منطقة أوراسيا، وتهدف إلى نشر أفضل الممارسات بين شركات النقل على الطرق في منطقة أوراسيا. وفي هذا العام أولت لجنة التحكيم اهتماماً خاصاً للالتزام بالمعايير الأوروبية والاستقرار المالي وكذلك توفير التكوين المهني اللازم لهيئة الموظفين بالشركة.

وقد فاز بجائزة عام 2011 كل من :

شركة **SvetAvtoTrans**، روسيا (10-1 مركبة)، نظرا لتمييز معايير السلامة بها واعتمادها كمركز خدمة يعني بتركيب وصيانة التاكوغراف بما يتوافق مع بنود اتفاقية عمل طواقم العربات المستخدمة في النقل على الطرق.

شركة **Hegelmann Transporte** من كازاخستان (50-11 مركبة)، نظرا لجودة خدماتها العالية بفضل التكوين المهني المستمر لموظفيها

جائزة التميز في خدمات الحافلات

فازت شركة الباصات "Stadtverkehrsgesellschaft mbH Hogenmüller & Kull Co. KG (RSV)" في روتلنجن بألمانيا، بجائزة الإتحاد الدولي للتميز في خدمة الحافلات 2011 نظرا لالتزامها الشديد بجودة الخدمة وإرضاء العميل من خلال العروض الابتكارية المميزة. هذا وقد أُنئت لجنة التحكيم على برامج العناية بالعملاء لدى الشركة، بما في ذلك البرامج المخصصة لذوي الاحتياجات الخاصة والمعاقين، وأنظمة الأمن والجودة، وحملات التوعية والتسويق، بالإضافة إلى ابتكار خطوط جديدة وخدمات سريعة متميزة.

جائزة الإبداع في نقل السياح باستخدام الحافلات

نالَت الشركة الألمانية Videobustour جائزة الإبداع في نقل السياح باستخدام الحافلات لعام 2011 نظرا لتمتعها بنظام فريد لنقل السياح والذي يجمع بين طابع الجولات السياحية التقليدية التي تهدف لمشاهدة معالم الجذب وبين أحدث المبتكرات في تكنولوجيا الوسائط المتعددة. وقد أوصت لجنة التحكيم بضرورة تطبيق أسلوب الشركة الحديث عبر شريحة أكبر من العملاء من خلال استخدام مشاهد تاريخية مصورة وصور فوتوغرافية ومواد مسموعة يتم عرضها عبر شاشات عرض في الحافلة خلال الرحلة. وقد لوحظ زيادة نقل السياح باستخدام الحافلات في المناطق التي تتواجد بها الشركة.

الدبلومات الفخرية

تم تقديم الدبلوم الفخري الصادر عن الإتحاد الدولي للنقل على الطرق إلى 1,403 سائق (باصات وحافلات وشاحنات) إضافة إلى 17 سائق سيارة أجرة من 27 دولة. بعد أن تجاوزت المسافات التي قطعها كل منهم مليون كيلو متر على الأقل خلال فترة عملهم والتي تبلغ 20 عاما على الأقل في نقل المسافرين والبضائع على الطرق الداخلية والخارجية دون أن يتسببوا في أي حوادث أو يرتكبوا أي مخالفات مرورية خطيرة أو يخالفوا تعليمات الجمارك أو اللوائح الإدارية خلال فترة الخمس سنوات الماضية. وتمثل هذه النسبة زيادة بواقع 32% في عدد السائقين المميزين منذ السنة الماضية. إن مثل هذا الأداء يستحق التكريم ويعتبر أصحابه قدوة صالحة للسائقين الشباب كما أنه يساهم في تحسين صورة هذه المهنة بشكل عام.

جائزة أفضل مدينة صديقة للحافلات

تم منح جائزة أفضل مدينة صديقة للحافلات لعام 2011 إلى المنتجع البريطاني الكلاسيكي ساوث بورت ، نظرا لكونه أكثر المدن لطفًا وروعة في جانب السياحة الجماعية حيث تعمل على تطبيق سياسات تستهدف راحة العملاء مما أدى إلى مضاعفة أعداد الحافلات السياحية الزائرة من 2,883 في عام 2000 إلى 5,252 في عام 2010. وقد أخذت لجنة التحكيم الدولية الخدمات المميزة المقدمة في ساوث بورت لسائقي الحافلات في اعتبارها أثناء اتخاذ القرار؛ حيث يتم توفير مرافق جيدة لانتظار السيارات، بالإضافة إلى تقديم يد العون بشكل مستمر وتوفير السكن المميز، وخدمات الاستقبال والترحيب وخدمات الاستعلام المقدمة للسائقين والسياح على حد سواء.



الفائزون بجوائز أفضل مدينة صديقة للحافلات، والتميز في خدمات الحافلات، والإبداع في نقل السياح باستخدام الحافلات، والقائمة من الإتحاد الدولي للنقل الطرقي لعام 2011



ترانس بارك : تحديد مواقف السيارات المؤمنة بهدف مكافحة الجريمة المنظمة

وبعد سنين من إبداء الإتحاد الدولي للنقل على الطرق لمخاوفه حول قطاع النقل التجاري على الطرق من جراء عدم كفاية مواقف السيارات عموما والمؤمن منها بشكل خاص، تبني مجلس العدل والشؤون الداخلية في الإتحاد الأوروبي قرارا يعمل على مكافحة جرائم النقل على الطرق والذي يذكر على وجه التحديد الدور الذي ساهم به الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في هذا الصدد.

ومنذ ذلك الوقت، ركز كل من الإتحاد الدولي والمنتدى الدولي للنقل جهودهما على إتاحة المعلومات الخاصة بمواقف السيارات لجميع السائقين عبر موقع ترانس بارك ؛ وهو التطبيق الذي أطلقه الإتحاد الدولي عبر الإنترنت لتحديد مواقع الاصطفاف الآمنة والمناسبة. كما يستطيع مستخدمو موقع ترانس بارك البحث عن أماكن وقوف الشاحنات حسب الدولة مجانا في دائرة يبلغ نصف قطرها 100 كيلو متر حول المكان المراد، أو على طول مسارات الطرق المقرر السير فيها،

ويتيح هذا الموقع التعرف على جميع المرافق المتوفرة في أماكن الوقوف المحددة والمدرجة بالموقع. تتيح التحديثات المستمرة مع ما تتضمنه من سمات وخصائص جديدة لملاك المواقف الخاصة و/أو العامة الوصول إلى المواقف خاصتهم وتقييم الوضع بها من خلال النظام.

تقييم مواقف الشاحنات : مشروع (LABEL)

وعلاوة على ذلك، بعد استلام التفويض من المديرية العامة للنقل والمواصلات التابعة للمفوضية الأوروبية من أجل تنفيذ مشروع (LABEL)، قام الإتحاد الدولي للنقل على الطرق أيضا بتأسيس لجنة دولية

البنية التحتية

توجيه Eurovignette : المزيد من سيارات الأجرة بلا أثر بيئي

وفقا لنظام الضرائب الجديد المفروض على العربات والذي تبناه وأقره المجلس في سبتمبر 2011، أصبح قطاع النقل والشحن على الطرق هو مستخدم الطريق ونمط النقل الأول والوحيد الذي يخضع لمجموعة شاملة من القواعد الرسمية الصادرة عن الإتحاد الأوروبي فيما يخص استبطان التكاليف الخارجية المتعلقة بالتلوث والضوضاء داخل البيئة المحلية.

وسوف يوشك النظام الجديد على إنجاز واحد من أهدافه الرئيسية ألا وهو تحويل قطاع النقل على الطرق إلى النوع الصديق للبيئة، حيث لا يجب على الدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي تحميل مصروفات للمشروعات التي تهدف إلى جعل قطاع النقل قطاعا صديقا للبيئة على المصدر. ولذا يعتبر هذا النظام نوعا آخر من الضرائب التي تزيد من الأعباء المالية على قطاع النقل والشحن على الطرق، ومن ثم زيادة تكاليف النقل وإعاقة تنافسية الإتحاد الأوروبي.

وفي إطار نظام ضرائب العربات الجديد، يصبح استبطان التكاليف الخارجية فيما يخص قطاع النقل والشحن على الطرق حقيقة واقعية، بل ولن تؤدي إلى المزيد من التوجه نحو تحويل القطاع إلى النوع الصديق للبيئة.

ENGLISH FRANÇAIS

IRU International Road Transport Union

International Transport Forum

TRANSPark Home Search Manage My Parking Areas Support PDA Version

User Actions

Control Panel

Search - Parking areas

Country:

City, address, road:

Search

- Advanced search
- Route Planner
- Radius Search

More services

- Border Waiting Time Observatory
- Fuel Prices
- Flash Info
- IRU Information Centre
- Road Transport Legal Conditions
- Security Guidelines
- Currency Converter
- Weather Conditions

External services

- Low Emission Zones

Parking Areas Search

61 parking areas found
61 parking areas displayed on the map

Map Satellite Hybrid

Powered by Google

500 mi
1000 km

Map data ©2011 Geocentre Consulting, Tolo Atlas

Displaying 1 to 10 of 61

Country	Name	Assessment	Map	Details	Print	Share	Home	Close	Previous	Next	More details
Italy	Autoparco Brescia Est	★★★★★	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	More details
Bulgaria	Motel Ihtiman	★★★★★	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	More details
France	All4Trucks	★★★★★	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	More details
France	Truck Etape Bezier	★★★★★	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	More details
Germany	Shell Rasthof Uhrleben	★★★★★	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	More details
France	Securit Park "La Creche"	★★★★★	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	More details
France	Truck Etape Valenciennes "La sentinelle"	★★★★★	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	More details
United Kingdom	Dover Truck Stop	★★★★★	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	More details

إلى المجلس الإقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة بإقرار لافتة موحدة على الطرق تشير إلى مواقف الشاحنات المؤمّنة.

ويعمل الإتحاد الدولي بالتعاون مع المنتدى الدولي للنقل على تشجيع جميع السلطات المختصة وملاك المواقف الخاصة لإرسال جميع المعلومات حول مواقف السيارات التي تقع في منطقتهم أو تحت مسؤوليتهم إلى الإتحاد الدولي للنقل على الطرق. ويمكن إدخال تلك المعلومات بعد ذلك إلى قاعدة بيانات ترانس بارك، حيث يمكن استكمال استمارة تقييم ذاتي من قبل السلطة أو مالك الموقف الخاص من ناحية الموقع أو مدى الملاءمة أو مستويات الأمن قبل النشر عقب التحقق الذي يجريه الإتحاد الدولي بخصوص دقة المعلومات.

لتقييم مواقف الشاحنات والتي سوف تعمل على ضمان تحديث جميع السلطات المسؤولة بالدول الأعضاء ترانس بارك بمعلومات المواقع المطلوبة وغيرها من المعلومات ذات الصلة حول مواقف السيارات المؤمّنة في بلادهم، وتشجيعهم متى اقتضى الأمر على بناء المزيد من المواقف المؤمّنة لصالح قطاع صناعة النقل والإقتصاد بصفة عامة. لقد بلغت التكلفة المباشرة للهجوم على السائقين وعرباتهم والشحنات التي ينقلونها في أوروبا بين عامي 2000 و 2005 ما يزيد عن 7 مليار يورو، هذا دون احتساب المعاناة الإنسانية والنفقات غير المباشرة أو قيمة الفرص التجارية المفقودة.

وبالإضافة إلى الجهود المقدم من قبل الإتحاد الدولي والمنتدى الدولي للنقل فيما يخص تحديث المعلومات المتاحة في ترانس بارك، تم تقديم اقتراح

بادرة الإتحاد الدولي للنقل الطرقي : الطريق السريع النموذجي

تهدف هذه المبادرة إلى بناء طريق سريع نموذجي من خلال شراكة حقيقية بين القطاعين العام والخاص. تم تصميم هذه المبادرة لتعزيز وتوفير المزيد من التسهيلات لعمليات النقل على الطرق على امتداد منطقة أوراسيا وذلك عن طريق دعم التطوير المتناغم للبنية التحتية التكميلية اللازمة لتوفير محطات للوقوف أكثر أمنا وكفاءة على طول امتداد طريق الحرير، وكذلك تقديم الإصلاحات المؤسسية المطلوبة في البلاد التي تقع بها محطات الوقوف.

وبعد انتهاء المؤتمر السادس للنقل على الطرق في منطقة أوراسيا والمنعقد في يونيو 2011، تم تأسيس لجنة خبراء لمتابعة تطوير البنية التحتية التكميلية تحت مبادرة الطريق السريع النموذجي وتفويضها بإجراء دراسة شاملة لجميع نواحي المشروع لضمان التنفيذ الأمثل وتوزيع الموارد المختلفة المشاركة به.

قام الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بالاشتراك مع وزارة البنية التحتية الأوكرانية بعقد أول اجتماع للجنة الخبراء والذي ضم مسؤولين من الوزارات المختصة في أوكرانيا وروسيا ومولدوفا ورومانيا، وكذلك ممثلين عن أكبر المنظمات الدولية والمؤسسات المالية ومؤسسات النقل على الطرق في منطقة أوراسيا، حيث تم التركيز على إنشاء طريق سريع نموذجي في الجزء الشمالي من الطريق السريع الدائري للبحر الأسود وتجهيزه بأحدث الخدمات ومرافق الوقوف.



مسار الطريق السريع النموذجي للإتحاد الدولي في منطقة البحر الأسود



وعقب ذلك الإجتماع، قررت لجنة توجيه الطريق السريع الدائري للبحر الأسود أن تقوم بدمج إنشاء مثل ذلك الطريق السريع النموذجي بأجزاء الطريق السريع الدائري للبحر الأسود، والذي يمتد من البلقان وحتى منطقة القوقاز، في برامج أعمالها بالإضافة إلى أنها وافقت على التعاون مع الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في إعداد دراسة جدوى حول مشروع الطريق السريع النموذجي.

وقام الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بالاشتراك مع وزارة الإقتصاد والتنمية المستدامة في جورجيا ومنظمة الديمقراطية والتنمية الاقتصادية بتنظيم الاجتماع الثاني للجنة الخبراء، حيث تم التركيز على إنشاء طريق سريع نموذجي آخر على طريق باكو-تبليسي-باتومي/تراپزون، وقد تويع ذلك بزيارة ميدانية إلى حدود جورجيا مع تركيا وبالتحديد في منطقة سارفي. كما تمت مناقشة النواحي المالية المتعلقة بتنفيذ مشروع الطريق السريع النموذجي وبلورة الشراكة بين القطاعين العام والخاص.



إعادة إحياء طريق الحرير

في الوقت الحالي، يتم تنفيذ 80% من أنشطة التجارة العالمية من خلال 30 ميناءً من الموانئ التي تشهد حالة اكتظاظ متزايدة في حركات الشحن. وقد أدت هذه الديناميكيات إلى خسارة كبيرة في الدول غير الساحلية، حيث أعاقَت التنمية الإقتصادية وخلقت في كثير من الأحيان توترات سياسية واجتماعية.

ونظرًا لأنه لا يوجد بلد منقطع عن النقل الطرقي، فإن إعادة فتح طريق الحرير القديم أمام حركة النقل الدولي الطرقي يعد بديلاً عملياً للتجارة من آسيا إلى أوروبا، مما يعزز التقدم والازدهار وإحلال السلام في نهاية المطاف في جميع الدول الواقعة على طول طريق الحرير.

لا يوجد بلد معزول عن النقل الطرقي



المؤتمر والإجتماع الوزاري السادس للنقل الطرقي في منطقة أوراسيا

النقل الطرقي، ربط كافة الأعمال وكافة وسائل النقل بين أوروبا وآسيا



وقد تضافرت جهود الإتحاد الدولي للنقل الطرقي ووزراء النقل والمؤسسات المالية الدولية مع جميع وفود المؤتمر لدعوة الحكومات إلى تعزيز وزيادة تسهيل النقل على الطرق من أجل زيادة مساهمتها في دفع عجلة التقدم والتعجيل بالانتعاش الإقتصادي.

تم تنظيم المؤتمر والإجتماع الوزاري السادس للنقل على الطرق في منطقة أوراسيا بالتعاون مع الجمعية الجورجية لشركات النقل الدولي على الطرق، العضو في الإتحاد الدولي للنقل على الطرق، في تبليسي، وتحت رعاية السيد/ نيكاجيلاوري، رئيس وزراء جمهورية جورجيا. وقد اجتذب المؤتمر 400 شركة ووفد سياسي من أكثر من 40 دولة، إلى جانب وزراء النقل وممثلهم في أوروبا ومنطقة الشرق الأوسط ووسط وجنوب شرق آسيا، وممثلين رفيعي المستوى من المنظمات والمؤسسات المالية الدولية المشاركة في إعادة إحياء طريق الحرير. وقد ركز السادة الحضور على تحديد التدابير السياسية والتنفيذية اللازمة لتشجيع وزيادة تسهيل النقل الدولي على الطرق حتى يمكنه ربط كافة الأعمال وكافة وسائل النقل بين أوروبا وآسيا.

ولأول مرة في إطار سلسلة اجتماعات الإتحاد الدولي للنقل على الطرق، تم عقد اجتماع تنسيقي بين المنظمات والمؤسسات المالية الدولية بهدف تعزيز العمل المشترك بين هذه الجهات الفاعلة الرئيسية في عملية إعادة الإحياء الفعال لطريق الحرير.



« أعتقد أن هذا المؤتمر يلعب دورًا شديد الأهمية في تحقيق التنمية المستقبلية لخطوط النقل الطرقي والحركة المرورية بين دول أوروبا وآسيا »

السيدة فيرا كوباليا، وزيرة الإقتصاد والتنمية المستدامة، جورجيا



تطبيق رسوم وأجور معقولة على النقل الدولي للبضائع على الطريق بما يتفق مع تكاليف مبررة إقتصادياً ؛

اتخاذ الإجراءات اللازمة لوضع حد لجميع التدابير التمييزية ضد عربات النقل التجاري على الطريق، واحترام مبدأ حرية العبور على النحو المنصوص عليه في المادة 5 من اتفاقية التجارة العالمية ؛

دعم تطوير حلول نقل إضافية متعددة الوسائط تتسم بالكفاءة والفعالية الإقتصادية مثل الشحن بدرجة البضائع (RO-RO) ؛

تسهيل إصدار التأشيرات بدون عوائق للسائقين المحترفين مع فترة سريان طويلة المدى وصالحة لعدد غير محدود من مرات الدخول ؛

تشجيع ودعم التكوين المهني بشكل نشط كما هو منصوص عليه من قبل أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق.

إعلان تبليسي الصادر عن الإتحاد الدولي للنقل الطرقي

تم اعتماده بالإجماع من قبل 400 مشارك ينتمون إلى أكثر من 40 دولة في تبليسي بجورجيا بتاريخ 17 يونيو 2011 (مقتطف)

تدعو الوفود المشاركة في المؤتمر الحكومات إلى

تنفيذ أدوات التسهيل الرئيسية التي وضعتها الأمم المتحدة، باعتبارها أولوية، مثل المواءمة واتفاقيات النقل الدولي على الطرق للحد من أوقات الانتظار على الحدود ؛

تطوير وتطبيق خطط عمل لمكافحة الفساد ؛

تطوير والمحافظة على على الطرق والتجهيزات المقامة على جانب الطريق، وكذلك نقاط العبور الحدودية، وتأمين مرافق وقوف الشاحنات، وذلك وفقاً للمبادرة النموذجية التي أطلقها الإتحاد الدولي للنقل الطرقي ؛





الاجتماع الوزاري - «تسهيل التجارة والنقل الطرقي بطول طريق الحرير»

البيان المشترك للوزراء المعتمد في المؤتمر والاجتماع الوزاري السادس للنقل الطرقي في منطقة أوراسيا المعتمد في تبليسي بجمهورية جورجيا في 16 يونيو 2011 (مقتطف)

الوزراء

بالنظر إلى أن التأثير السلبي «للأزمة الاقتصادية العالمية» على التجارة ونقل البضائع على الطرق يمكن تقليصه بنجاح في فترة ما بعد الأزمة من خلال تشجيع وزيادة تسهيل التجارة والنقل على الطرق ؛

واقناعًا بأن طرق التجارة وخطوط النقل، كما هو موضح في أنظمة النقل على الطرق، غير منفصلة وتعزز بعضها بعضًا بالتبادل، ومن ثم يتعين إعطاء الأولوية لإزالة الحواجز الإجرائية وبناء الخطوط المطلوبة للربط بين القارات فضلًا عن خطوط المواصلات الفرعية للسكان المحليين والصناعة والزراعة والتجارة ؛

وإقرارًا بأن النقل على الطرق يربط ما بين كل عمل تجاري وكل وسيط نقل بين أوروبا وآسيا وقادر على إتاحة نقل البضائع، في أي وقت وأي مكان، إلى جميع المجتمعات بدون تمييز ؛

وإدراكًا لأهمية تسهيل الوصول الحر للأسواق باستخدام أنظمة النقل الدولي على الطرق عن طريق تنفيذ الأدوات القانونية متعددة الجوانب الدولية الرئيسية والمبادئ الواردة فيها، الصادرة عن الأمم المتحدة ومنظمة التجارة العالمية ؛

وبالإشارة إلى النتائج التجريبية لقوافل الشاحنات وعمليات النقل بالشاحنات التجارية على طول طريق الحرير الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل على الطرق، وكذلك النتائج التجريبية للمبادرة الأورواسيوية الجديدة للنقل على الطرق المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل على الطرق (المبادرة 1 و 2)، والتي كشفت عن ضياع 40% من وقت النقل على الحدود ؛

وبالنظر إلى الجهود الكبيرة المبذولة من جانب الإتحاد الدولي للنقل على الطرق من أجل تسريع وتأمين عمليات العبور عبر الحدود من خلال الإعلان الإلكتروني المسبق للنقل الدولي على الطرق (TIR-EPD) ؛ والتنقل الآمن (RTS) ؛ ونظام التنقل الدولي على الطرق للتجارة الثنائية ؛ وأداة مراقبة التأخير على الحدود (IRU BWTO) ؛ وأدوات التسجيل والبحث عن ساحات انتظار الشاحنات المعتمد على شبكة الويب (موقع ترانس بارك التابع للإتحاد الدولي للنقل على الطرق) ؛

فقد قرروا العمل المشترك على

إزالة الحواجز غير المادية التي تعوق التجارة والنقل على الطرق، مثل أوقات الانتظار الطويلة على الحدود والإجراءات الروتينية والفساد وصعوبات إصدار التأشيرات للسائقين المحترفين وغيرها من الظروف الاجتماعية والمالية والقانونية والفنية غير المواتية التي تعوق كفاءة عمليات النقل على الطريق ؛

الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية بشأن تسهيل التجارة والنقل على الطرق إلى جانب القواعد الدولية المتعلقة بحرية العبور، وتبسيط توثيق عمليات النقل وترشيد الرسوم والضرائب، والتوفيق بين الاتفاقيات الثنائية أو الحكومية الإقليمية المتعلقة بالنقل الدولي على الطرق والاتفاقيات الدولية متعددة الأطراف الحالية ؛

التنسيق بين سياسات النقل الوطنية والإقليمية التي تنظم عملية تطوير شبكة الطرق السريعة والعامّة، مع إيلاء تركيز خاص للخدمات المساعدة على جانب الطرق، بما في ذلك ساحات الانتظار الآمنة والمريحة المخصصة للشاحنات وكذلك شبكة متطورة من محطات التزود بالوقود وورش العمل، وذلك وفقًا لمبادرة الطريق السريع النموذجي المقدمة من الإتحاد الدولي للنقل الطرقي.

الاجتماع التنسيقي «التطوير المستقبلي لخطوط النقل الأوروبية»

البيان المشترك المعتمد في 16 يونيو 2011،
تبليسي، جورجيا (مقتطف)

رؤساء المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية، وممثلها المعينين

إدراكًا للأهمية الكبيرة لإحياء طريق الحرير العظيم، والدور الذي لعبته أنظمة النقل على الطرق في دفع عملية التنمية الاقتصادية والاستقرار السياسي والعلاقات التجارية والتعاون الاقتصادي الإقليمي بين الدول في المنطقة الأوربية الآسيوية الشاسعة، ولاسيما الدول غير الساحلية؛

وفي ضوء النتائج العملية لمشروع المبادرة الأوروبية الجديدة للنقل على الطرق (NELTI)، والتي أظهرت أن 40% من وقت النقل على الطرق التجاري ضائع على الحدود؛

وملاحظة أن إسهامًا كبيرًا في تطوير بنية النقل التحتية لخطوط النقل الأوروبية قد تم تقديمه بالفعل من قبل المؤسسات المالية الدولية،

وتأكيدًا على الحاجة الماسة إلى التحلي بمزيد من الفعالية وتحقيق نتائج ملموسة أكثر للمواطنين، ولاسيما في الدول غير الساحلية، من خلال تحسين تنسيق جهود المنظمات

والمؤسسات المالية الدولية لتطوير خطوط النقل الأوروبية، وتنفيذ مشروعات البنية التحتية، وتعزيز الإصلاحات المؤسسية وتسهيل العبور على الحدود؛

فقد قرروا ما يلي:

الموافقة على المبادرة المشتركة المقدمة من مفوضية مبادرة النقل بالعبور إلى أفغانستان والإتحاد الدولي للنقل على الطرق لترتيب اجتماعات تنسيق رؤساء المنظمات الدولية والمؤسسات المالية الدولية، والتي تعقد مرة كل عامين بالتوازي مع اجتماعات الإتحاد الدولي للنقل على الطرق الخاصة بالنقل على الطرق الأوروبية واجتماع وزراء النقل في أوروبا وآسيا؛

زيادة مستوى التعاون والتنسيق بهدف العمل تجاه مستوى أعلى من الكفاءة والاتساق في جميع جوانب تطوير خطوط النقل الأوروبية وإعادة إحياء طريق الحرير العظيم؛

تركيز الاهتمام السياسي والاستثمارات على تنفيذ أدوات تسهيل التجارة والنقل متعددة الجوانب الرئيسية التي وضعتها الأمم المتحدة، وكذلك تطوير البنية التحتية المساعدة على جانب الطرق؛

التوظيف على نطاق أوسع لقدرة مجموعة المؤسسات المالية والإئتمانية الدولية لتنفيذ المشروعات الرامية إلى تطوير خطوط النقل الأوروبية.

6th Euro-Asian Road Transport Conference & Ministerial Meeting



Tbilisi, 16-17 June 2011

International Organisations' and Financial Institutions'
Coordination Meeting
Revitalisation of the Silk Road





الطريق، لأسباب مبررة (التزود بالوقود، والوجبات، والاستراحة والتنظيمات المرورية على الطرق) وأسباب غير مبررة (أوقات الانتظار على الحدود، والضوابط الواسعة الخاصة بالعربات والشحنات، والتخليص الجمركي، إلى غير ذلك).

ومع ذلك، ركز تحليل بيانات سجل السائقين على أن مدة التوقف على الحدود أدى إلى خسارة يومية قدرها 280 كيلومتراً بدون قيادة، وهو ما يعني عملياً فقدان 40% تقريباً من وقت النقل على الطرق بطول طريق الحرير على الحدود وذلك بسبب إجراءات عبور الحدود غير الملائمة والتي تعرقل نمو التجارة بطول الكتلة الأوروآسيوية بالكامل. وإضافة إلى ذلك، يعزى 32% تقريباً من تكاليف النقل إلى المدفوعات والرسوم غير الرسمية التي يتحملها مشغلو وسائل النقل في طريقهم وعند نقاط العبور الحدودية.

وعلى ذلك، يتعين اتخاذ تدابير معينة من أجل الحد بدرجة كبيرة من وقت وتكاليف النقل الدولي على الطرق وزيادة القدرة التنافسية للشحنات على الطرق الدولية بطول الطرق المحددة في المبادرة الأوروآسيوية الجديدة للنقل على الطرق المقدمة من الإتحاد الدولي للنقل على الطرق. ومن المقرر أن يشمل ذلك التصديق والتنفيذ الصارم للأدوات متعددة الجوانب الرئيسية التي وضعتها الأمم المتحدة لتسهيل التجارة والنقل الدولي على الطرق، ألا وهي مواومة أدوات الأمم المتحدة واتفاقيات النقل الدولي على الطرق، وكذلك استخدام تطبيقات تكنولوجيا المعلومات المعتمدة على شبكة الويب المطورة من قبل الإتحاد الدولي للنقل على الطرق، مثل الإعلان الإلكتروني المسبق للنقل الدولي على الطرق، والتنقل الآمن، وأداة مراقبة التأخير على الحدود.

المبادرة الأوروآسيوية الجديدة لنقل الطرق، المرحلة 2، تحقق الهدف!

أكدت النتائج النهائية للمبادرة الأوروآسيوية الجديدة للنقل على الطرق (NELTI) - المرحلة 2، والتي تم الكشف عنها خلال المؤتمر والاجتماع الوزاري السادس للنقل على الطرق في منطقة أوراسيا، على خطوط طرق التجارة بين أوروبا وآسيا باعتبارها بديلاً جذاباً وفعالاً إقتصادياً لطرق التجارة البحرية التقليدية المكتظة بعمليات الشحن. كما خلصت إلى أن إزالة العوائق الإجرائية المتبقية على الحدود وتطوير البنية التحتية المساعدة الضرورية مهمة الآن لتحقيق إمكانات النمو الكبير لتدفقات التجارة الدولية هذه على الطرق الدولية.

وقد رصدت المبادرة الأوروآسيوية الجديدة للنقل على الطرق - المرحلة 2، والتي أطلقت في يونيو 2009 بالتعاون الوثيق مع بنك التنمية الآسيوي وبرنامج التعاون الإقتصادي الإقليمي لدول آسيا الوسطى (CAREC) الصادر عنه، عمليات تسليم بضائع تجارية بصفة منتظمة على مدى عامين، تجرى بواسطة 37 شركة من شركات النقل على الطرق من 13 دولة أوربية وآسيوية، بما في ذلك الصين، وتغطي 18 دولة تمتد على طول الكتلة الأوروآسيوية بطول خمسة طرق (شمالية ووسطى وجنوبية وأفغانية وصينية).

كما كان متوسط حركة الشحن على طول الطرق المحددة في المبادرة 18.4 كيلومتر/ساعة، وهو ما يعادل قرابة 450 كيلومتراً يومياً. ومما يفسر هذه السرعة المنخفضة نسبياً هو التوقفات العديدة على

شركاء الإتحاد الدولي للنقل الطريقي مع منظمة التعاون الإقتصادي بشأن المراقبة الدولية للساحانات

الطريقي (ECO RMT/NELTI 3) في يونيو 2011، بهدف جمع وتحليل البيانات بشأن الظروف الحالية للنقل الدولي على الطرق خلال عمليات تسليم البضائع التجارية في منطقة منظمة التعاون الإقتصادي. وسيتم على سائقي الشاحنات المحترفين من 30 شركة نقل على الطرق من 9 دول من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإقتصادي (أفغانستان وأذربيجان وكازاخستان وقرغيزستان وإيران وطاجكستان وتركيا وتركمانستان وأوزبكستان) استيفاء استبيانات وسجلات خاصة تطبق منهجية الوقت والمسافة والتكلفة الخاصة بلجنة الأمم المتحدة الإقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ.

وسوف يتم تقديم نتائج المراقبة الخاصة بالمشروع إلى الحكومات خلال مناسبة مؤتمر منظمة التعاون الإقتصادي والصين المقرر انعقاده في باكستان في عام 2012.

وفضلاً عما سبق، ينبغي أن يولي مشروع (ECO RMT/NELTI 3) مزيداً من التركيز على خطوط الطرق التجارية بين أوروبا وآسيا باعتبارها بديلاً جذاباً وفعالاً إقتصادياً لخطوط التجارة البحرية التقليدية المكتظة بعمليات الشحن، مع الإزالة التدريجية للعوائق المادية وغير المادية التي تعرقل عمليات عبور النقل على الطرق في منطقة منظمة التعاون الإقتصادي، إلى جانب تعزيز التبادلات الإقليمية والتكامل الإقتصادي في المنطقة وكذلك باقي دول العالم.

عزز نجاح قافلة الشاحنات على طريق الحرير والتي تم تنظيمها في عام 2010 من قبل الإتحاد الدولي للنقل على الطرق ومنظمة التعاون الإقتصادي، من نتائج المبادرة الأوروآسيوية الجديدة للنقل على الطرق (المبادرة 1 و 2) والتي أظهرت أن 40% من وقت النقل على الطرق يضيع على الحدود.

وقد أطلق الإتحاد الدولي للنقل على الطرق ومنظمة التعاون الإقتصادي مبادرة المراقبة الدولية للشاحنات لمنظمة التعاون الإقتصادي بالاشتراك مع المبادرة الثالثة الأوروآسيوية الجديدة للنقل

ECO RMT





مكالمة عبر الفيديو للسيد / روبرت آر روارك، القيادة المركزية الأمريكية، في الجمعية العمومية للإتحاد الدولي للنقل الطرقي

يهدف مشروع العبور بالنقل إلى أفغانستان الخاص بالإتحاد الدولي للنقل الطرقي، والذي يتماشى تمامًا مع مبادرة طريق الحرير الجديد التي تروج لها حكومة الولايات المتحدة، إلى التكامل التدريجي لإقتصاد أفغانستان مع نظم التجارة والنقل الإقليمية والعالمية وكذلك تكثيف حركة التجارة داخل منطقة آسيا الوسطى. وفي كلمة أمام الجمعية العمومية للإتحاد الدولي للنقل على الطرق، أعربت القيادة المركزية الأمريكية عن تقديرها الكبير للجهود المكثفة والمكاملة التي يبذلها الإتحاد في نقل أفغانستان من تلقي المساعدات إلى التجارة عن طريق السماح بالنقل على الطرق من أجل دفع عجلة التقدم والازدهار وإحلال السلام في نهاية المطاف في هذا البلد الذي مزقته الحرب وفي جميع أنحاء منطقة آسيا الوسطى.

مشروع النقل بالعبور إلى أفغانستان الجديد الخاص بالإتحاد الدولي للنقل الطرقي

العبور إلى أفغانستان هو أحد المشروعات الحديثة التي قام بها الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في إطار مبادرته الأوروآسيوية الجديدة للنقل على الطرق، وهو يهدف إلى تطوير عبور البضائع على الطريق من أوروبا وآسيا إلى أفغانستان، إلى جانب المساهمة في إعادة إعمار أفغانستان وتنميتها والعمل على استقرارها، وهي دولة غير ساحلية تحتل موقعًا استراتيجيًا بطول طريق الحرير الذي بمجرد تأمينه يمكن أن يلعب دورًا أساسيًا في حركة التجارة وخطوط النقل الدولي على الطرق ومن ثم تحقيق الازدهار للكتلة بأكملها.

وفي إطار مشروع النقل بالعبور إلى أفغانستان الجديد، بدأ الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في تعاون فعال مع حكومة الولايات المتحدة. وقد شارك ممثلون عن الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بشكل خاص في أنشطة مجموعة العمل المعنية بمستقبل أفغانستان (AFIWG) والتي تضم العديد من الوكالات الفيدرالية ووكالات الأعمال في الولايات المتحدة، حيث قدم الإتحاد مبادراته ومشروعاته الرئيسية من أجل تطوير خطوط النقل على الطرق الأوروآسيوية.

كما شارك الإتحاد في إطلاق برنامج خاص، في بشكيك بدولة قرغيزستان، والذي بدأت القيادة المركزية الأمريكية (US CENTCOM)، من أجل دعم تطوير النقل التجاري على الطرق داخل أفغانستان ودول آسيا الوسطى وفيما بينها.



تيسير العمليات التجارية والسياحة والنقل الدولي الطرقي

يهدف تيسير النقل الطرقي إلى زيادة العمليات التجارية الداخلية والخارجية وكذلك السياحة من خلال إزالة الحواجز الإدارية والمالية والطبيعية أيضا والتي تحول دون تحقيق قطاع النقل الطرقي لأي تنمية إقتصادية.



نظام النقل الدولي الطرقي : تيسير وتأمين العمليات التجارية والنقل الدولي الطرقي

ملحوظ بلا شك على أساليب التجارة في المنطقة وفي العالم بصفة عامة.

الإهتمام بنظام النقل الدولي الطرقي يتزايد في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا

وقع كل من جامعة الدول العربية والإتحاد العربي للنقل البري والإتحاد الدولي للنقل على الطرق خطة عمل مشتركة تركز بشكل أساسي على تيسير وتأمين العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق من خلال تطبيق نظام النقل الدولي على الطرق في دول المنطقة التي تبلغ 22 دولة. كما سعت الحكومات ومنظمات النقل على الطرق بالدول الإفريقية العشرين إلى تحقيق نفس الأهداف من خلال اللجنة الإقليمية الإفريقية للإتحاد الدولي للنقل على الطرق المؤسسية مؤخراً. وسوف يكون لثل هذا التطور عظيم الأثر على إقتصاديات تلك الدول وبشكل ملحوظ في الدول العربية وخاصة خلال هذا الموقف الصعب الذي تواجهه بعض الدول في الوقت الراهن عقب «الربيع العربي».

تحقيق إنجازات كبرى فيما يخص حوسبة إجراءات نظام النقل الدولي الطرقي

يتم حوسبة نظام النقل الدولي على الطرق بواسطة أحدث التطبيقات المختلفة والتي تم تصميمها وإتاحتها مجاناً من قبل الإتحاد الدولي للنقل على الطرق إلى مسؤولي الجمارك ومشغلي قطاع النقل على الطرق. تتيح تطبيقات تقنية المعلومات هذه الإعلانات المسبقة الإلكترونيّة لمصلحة الجمارك، والتتبع الفعلي لبطاقة نظام النقل الدولي على الطرق والإدارة الفعالة للمخاطر، بالإضافة إلى تسريع عمليات النقل الدولي على الطرق وتأمينها بشكل أفضل مع ضمان راحة مستخدمي الطرق.

كما يزود تطبيق النقل الآمن العروض الجمركية بمعلومات فعلية حول حالة وتوفير بطاقة نظام النقل الدولي على الطرق وكذلك إرسال تلقائي لبيانات إنهاء نظام النقل الدولي على الطرق من الجمارك إلى الإتحاد الدولي من أجل الكشف العاجل عن

من خلال تطبيقه في 57 دولة في جميع أنحاء العالم، عمل نظام النقل الدولي على الطرق على تيسير وتأمين العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق لما يزيد عن 60 سنة، عن طريق السماح للشاحنات والحاويات المختومة من قبل سلطات الجمارك بعبور الدول دون إجراء فحص لها على الحدود من خلال مستند واحد للرقابة على الجمارك معترف به دولياً ويتميز بالانسجام وهو بطاقة نظام النقل الدولي على الطرق. يظل عام 2011 من الأعوام الهامة بالنسبة لنظام النقل الدولي على الطرق، وخصوصاً بسبب الإهتمام البالغ التي أفصحت عنه العديد من الدول الكبرى في الأمريكتين والشرق الأوسط وشمال إفريقيا في الانضمام إلى نظام النقل الدولي على الطرق.

توسيع نطاق نظام النقل الدولي الطرقي حتى أمريكا الجنوبية !

بمناسبة الاجتماعات القانونية للإتحاد الدولي للنقل على الطرق والمنعقدة في العاصمة الأرجنتينية بوينس آيرس في أبريل، أعلنت رئيسة الأرجنتين كريستينا فرناندز دي كرسنر، انضمام الأرجنتين إلى نظام النقل الدولي الطرقي في المستقبل القريب. وقد صرحت البرازيل على الفور عقب هذا القرار بحرصها البالغ على اتخاذ خطوة مشابهة. هذا بالإضافة إلى تشيلي والأوروغواي وهي أطراف مشاركة بالفعل في اتفاقية نظام النقل الدولي على الطرق، حيث أن تطبيق هذا النظام بمثل هاتين الدولتين اللتين تمثلان قطاعاً كبيراً من الإقتصاد في أمريكا الجنوبية سوف يكون له تأثير





السكرتير التنفيذي لمنظمة الدول الأمريكية لشؤون التنمية المتكاملة، السفير موريشو إي. كورتا كوستا (على اليسار)، وأمين عام الإتحاد الدولي للنقل على الطرق، مارتن مارسي (على اليمين) أثناء توقيع برنامج العمل المشترك بين المنظمة والإتحاد.

الإتحاد الدولي للنقل البرقي يقوي أواصر التعاون مع دول أمريكا اللاتينية

في إطار التوسع الجغرافي لنظام النقل الدولي البرقي في أمريكا اللاتينية، حرص الإتحاد الدولي على تقوية أواصر التعاون مع منظمة الدول الأمريكية (OAS) عن طريق توقيع اتفاقية تعاون في شكل برنامج عمل مشترك بين المنظمة والإتحاد يهدف إلى تيسير وتأمين العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق في جميع أنحاء منطقة منظمة الدول الأمريكية وذلك عن طريق تعزيز وتنفيذ المشاريع الرئيسية التي تقترحها الأمم المتحدة في مجال تيسير العمليات التجارية والنقل الدولي البرقي؛ مثل اتفاقية النقل الدولي البرقي.

أوراق العمل المشتركة لمنظمة الدول الأمريكية والإتحاد الدولي للنقل البرقي

يتطلع برنامج العمل المشترك بين منظمة الدول الأمريكية والإتحاد الدولي للنقل على الطرق إلى إعداد أوراق عمل وتقارير تحليلية حول النقل على الطرق في المكسيك، ومن ثم تعقبها أوراق عمل أخرى حول النقل على الطرق في دول أمريكا اللاتينية.

قافلة الشاحنات الاستدلالية

يتم تجهيز قافلة شاحنات تجريبية مشتركة حالياً للسفر عبر مناطق وأقاليم أمريكا اللاتينية. تسعى هذه القافلة لتحقيق نفس أهداف القوافل السابقة التي حظيت بالنجاح وتم تنفيذها بالتعاون بين الإتحاد الدولي للنقل على الطرق وشركاء إقليميين؛ مثل منظمة البحر الأسود للتعاون الإقتصادي (BSEC) ومنظمة التعاون الإقتصادي (ECO). ومن شأن هذا المشروع أن يجلي بوضوح مزايا تطبيق المشاريع الرئيسية المتعددة التي تقترحها الأمم المتحدة فيما يخص تيسير وتأمين العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق، مثل معاهدة التنميط ومعاهدات نظام النقل الدولي البرقي في هذه الدول.



أي مخالفات بهدف رفع المستوى الأمني وتسريع عملية عبور الحدود. تمت إتاحة تطبيق النقل الآمن حالياً في 9 من الدول المطبقة لنظام النقل الدولي على الطرق، ويم إرسال ما يزيد عن 80% من بيانات إنهاء نظام النقل الدولي على الطرق من خلال تطبيق النقل الآمن.

تتيح الإعلانات المسبقة من الإتحاد الدولي للنقل البرقي (IRU TIR-EPD) لمشغلي قطاع النقل على الطرق إمكانية تقديم الإعلانات المسبقة مجاناً وبطريقة بسيطة وموحدة، بما يتوافق مع إطار المعايير الأمنية التي اعتمدها منظمة الجمارك العالمية فيما يخص بيانات الشحن المسبقة وكذلك بما يتماشى مع القوانين الوطنية ذات الصلة. وفي عام 2011، تم تطبيق الإعلانات المسبقة بنجاح في العديد من الدول الاستراتيجية داخل وخارج الإتحاد الأوروبي، وعلى سبيل التحديد في روسيا البيضاء وبلجيكا والبوسنة والهرسك وفرنسا وجورجيا وألمانيا ومولدوفا. وبفضل هذه التطورات الجديدة، يتم استخدام تطبيق الإعلان الإلكتروني المسبق حالياً في 18 دولة من الدول المطبقة لنظام النقل الدولي على الطرق، مع دخول الكثير من الدول في طور الانضمام إلى النظام منها على وجه الخصوص روسيا وتركيا وأوكرانيا.

وبالإضافة إلى مذكرة التفاهم الموقعة بين مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) وبين الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بخصوص دمج خصائص إلكترونية جديدة لإدارة مخاطر النقل على الطرق في نظام أونكتاد أسيكودا، وقد شرف الإتحاد الدولي بمشاهدة نجاح أول مرحلة من هذا التعاون من خلال دمج تطبيق الإعلان الإلكتروني المسبق من الإتحاد الدولي في برنامج أسيكودا وتطبيقه في دولتين من الدول الرائدة في هذا المجال؛ جورجيا ومولدوفا. وهذا يمهد الطريق لجميع الدول المشاركة في برنامج أسيكودا لأن تستفيد من أدوات إدارة المخاطر هذه في المستقبل، ومن ثم زيادة الجذب تجاه استخدام نظام النقل الدولي على الطرق، وبشكل ملحوظ في الدول النامية.

تعزيز أواصر التعاون بين الإتحاد الدولي والإتحاد العربي للنقل البري بهدف تيسير وتأمين العمليات التجارية والنقل الدولي الطرقي في منطقة جامعة الدول العربية.

وقع كل من الإتحاد الدولي للنقل على الطرق والإتحاد العربي للنقل البري اتفاقيتين وخطة عمل مشترك، حيث اتفقت المنظمتان على تعزيز تعاونهما الإقليمي والتركيز بشكل أساسي على تيسير وتأمين العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق في منطقة جامعة الدول العربية. وتتضمن خطة العمل إجراءات متنوعة مثل تنفيذ المشاريع الرئيسية التي تقترحها الأمم المتحدة في مجال تيسير العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق، وكذلك تحسين إجراءات السلامة على الطرق وكفاءتها ومستوى الاحترافية في العالم العربي من خلال البرامج التكوينية التي توفرها أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي.



الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل على الطرق، مارتان مارسي، والأمين العام للإتحاد العربي للنقل البري، د. محمود حمد العبدالات أثناء توقيع خطة العمل.

الإتحاد العربي للنقل البري يوقع اتفاقية منحة الدعم الفني مع البنك الإسلامي للتنمية

في إطار المبادرات التي يطلقها الإتحاد، وقع كل من الإتحاد العربي للنقل البري والبنك الإسلامي للتنمية اتفاقية منحة تمويل برنامج الدعم الفني والتي تنفذ بالشراكة مع الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بهدف القيام بتنفيذ مشاريع معينة في منطقة جامعة الدول العربية من أجل تحسين إجراءات السلامة على الطرق وتحديد المعوقات أمام النقل الدولي على الطرق، وتطوير برامج للتكوين المهني بما يتوافق مع المعايير الدولية لأكاديمية الإتحاد الدولي، وتشجيع الدول الأعضاء بجامعة الدول العربية على إقرار وتنفيذ الاتفاقيات التي تقترحها الأمم المتحدة في مجال تيسير العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق، وخاصة المعاهدة الدولية بشأن تنميط الرقابة الحدودية على السلع ومعاهدة نظام النقل الدولي الطرقي.

الإتحاد الدولي يقدم تقريراً موجزاً للمختصين بقطاع النقل لدى البنك الدولي

قدم نائب الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل على الطرق، أومبرتو دي برتو، تقريراً مختصراً إلى جميع مختصي قطاع النقل لدى البنك الدولي، بما في ذلك مدير شؤون النقل والمياه وتقنية الاتصالات والمعلومات، جوس لويس اريجون، حول كيفية تحقيق البنك الدولي لرسالته الشاملة التي تهدف إلى «العمل من أجل عالم بلا فقر». كما أشار الإتحاد الدولي للنقل على الطرق إلى إمكانية تحقيق قطاع صناعة النقل للنمو والتقدم والرخاء والسلام الدائم، ولكن يتطلب ذلك من البنك الدولي أن يركز على تبني إجراءات عبور الحدود عن طريق تنفيذ عملائها من الدول لمشاريع تيسير العمليات التجارية والنقل على الطرق التي تقترحها الأمم المتحدة وتوفير التكوين المهني المناسب على غرار ما تقدمه أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق.

الإتحاد الدولي للنقل الطرقي يقوي أواصر التعاون مع دول الشرق الأوسط

الإتحاد الدولي يوقع مذكرة إتفاق مع وزارة النقل في سوريا

وقع الإتحاد الدولي للنقل على الطرق مذكرة إتفاق مع د.م. يعرب بدر، وزير النقل السوري، في إطار تعزيز التعاون المشترك وتيسير العمليات التجارية والنقل على الطرق داخل وعبر سوريا.



وزير النقل السوري، الدكتور المهندس يعرب بدر (إلى اليمين)، والندوب العام للإتحاد الدولي لدى الشرق الأوسط والمنطقة، حيدر أوزكان، يوقعان مذكرة إتفاق.

الإتحاد الدولي يقوي أواصر التعاون مع الحكومات والمنظمات الإقليمية بمنطقة أوراسيا

تطوير قطاع النقل الدولي الطرقي بالتعاون مع الصين

استقبل الإتحاد الدولي للنقل الطرقي نائب وزير النقل الصيني، فنغ زونغلين، وثة من كبار المسؤولين بإدارة الجمارك الصينية والمنظمات المعنية بقطاع النقل بهدف تعزيز أواصر التعاون في ضوء الدور الرئيسي الذي يلعبه قطاع النقل على الطرق والخدمات اللوجستية في الخطة الخمسية الثانية عشرة التي تنفذها جمهورية الصين الشعبية. وقد ركزت المناقشات على ضرورة تيسير وتطوير النقل الدولي الطرقي بشكل آمن عن طريق تنفيذ تقنيات جديدة وإجراءات محسنة، مثل المعاهدات والاتفاقيات التي تقترحها الأمم المتحدة والتي تهدف إلى تيسير العمليات التجارية والنقل الدولي الطرقي.

كما عزز الإتحاد الدولي شراكته مع الجمعية الأمريكية للوجستيات والنقل (ASTL) - فرع الصين، من خلال المشاركة في مؤتمر اللوجستيات الصيني الأمريكي الرابع والذي يعد بمثابة منصة للنقاش بين الحكومات وشركات الشحن والنقل الذين لا يألون جهداً في سبيل تحقيق أمن وكفاءة واستدامة النقل وسلاسل التوريد.



من اليسار إلى اليمين : نائب الأمين العام، إدارة التخطيط الشامل بوزارة النقل الصينية وانغ يونغ زيانغ، ونائب وزير النقل الصيني فينغ زونغ لين، الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي مارتن مارمي، ونائب مستشار إدارة التعاون الدولي التابعة لوزارة النقل الصينية تانغ جومي، ووكيل الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي إيغور رينوف، ومدير عام إدارة التعاون الدولي التابعة لوزارة النقل الصينية وانغ هونغ وي، ومدير علاقات نظام النقل الدولي الطرقي لدى الإتحاد الدولي للنقل الطرقي موراتبك ازمباكيف.



شبكة الطرق والبنية التحتية الخاصة بها، سيتوجه متعهدو النقل إلى استعمال طرق أخرى.»

تركمانستان - جسر أرضي يربط بين آسيا وأوروبا

ولأن إقليم تركمانستان وميناء تركمانباشي بمنطقة بحر قزوين يعد أقصر الطرق الموصلة بين الصين وأوروبا، فلقد عمّت العمليات التجارية والنقل الدولي على الطرق أرجاء البلاد. وتعتمد تركمانستان إلى الاستثمار بشكل مكثف في جانب البنية التحتية للطرق والمراكز اللوجستية كونها ملتقى الطرق بين شمال وجنوب شرق وبين غرب منطقة أوراسيا، في إطار حرصها على أن تصبح محورا لوجستيكيا دوليا للمنطقة ككل.

وفي هذا الصدد، اجتمع نائب رئيس الوزراء التركماني ووزير الشؤون الخارجية رشيد مريدوف مع الإتحاد الدولي للنقل الطرقي، وحضر الاجتماع مجموعة كبيرة من كبار المسؤولين بوزارات الشؤون الخارجية والاقتصاد والنقل الطرقي، من أجل مناقشة كيفية تعزيز وتيسير العمليات التجارية والنقل الدولي الطرقي في تركمانستان وعبر المنطقة كلها.

وبالتالي قام الإتحاد الدولي بالتنسيق مع الجمعية التركمانية THADA بتنظيم ندوة حول «تيسير العمليات التجارية والنقل الطرقي بشكل آمن» لاستكشاف مزايا تنفيذ المشاريع الرئيسية التي تقترحها الأمم المتحدة فيما يخص تيسير العمليات التجارية والنقل الدولي الطرقي، وكذلك مميزات تطوير صناعة ذات سيادة مستقلة للنقل الدولي الطرقي في تركمانستان من خلال تيسير وتأمين الإجراءات الجمركية وبرامج التكوين المهني وفق معايير أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي.



من اليسار إلى اليمين : نائب رئيس إدارة التعاون الاقتصادي الدولي التابعة لوزارة الاقتصاد والتنمية التركمانية مقصد جوتليموردوف، والأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي مارتن مارمي، ونائب وزير الاقتصاد والتنمية التركماني ميرجان شاليو، ووكيل الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي إيغور رونوف، ومدير إدارة النقل والاتصالات التابعة لوزارة الاقتصاد والتنمية التركمانية جوماكولي تاجانوف.

تعاون على مستوى عالٍ في روسيا البيضاء

الموقع الاستراتيجي الذي تتمتع به روسيا البيضاء كونها ملتقى الطرق في أوروبا جعلها من البلاد الرئيسية التي يتم عبورها خلال عمليات النقل الدولي الطرقي بين أوروبا وآسيا، مما أدى إلى توقيع الإتحاد الدولي للنقل الطرقي لمذكرة تفاهم مع جمهورية روسيا البيضاء لتطوير وترويج وتيسير النقل الدولي الطرقي بين آسيا وأوروبا عبر روسيا البيضاء. ويمكن تحقيق ذلك من خلال تنفيذ المشاريع الرئيسية التي تقترحها الأمم المتحدة فيما يخص تيسير العمليات التجارية والنقل الطرقي، ودعم وتنفيذ الطريق السريع النموذجي الذي اقترحه الإتحاد الدولي ومبادرات النقل البري الجديدة بمنطقة أوراسيا (NELTI)، وكذلك التأسيس الفعال لإتحاد الجمارك بين روسيا البيضاء وكازاخستان وروسيا.

«يعود التعاون والتفاعل مع الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بالكثير من النفع على روسيا البيضاء ويتيح لها مطامح جديدة.»

رئيس وزراء روسيا البيضاء ميخائيل مياسنيكوفيتش



رئيس وزراء روسيا البيضاء ميخائيل مياسنيكوفيتش (على اليسار) والأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي مارتن مارمي (في الخلف من اليسار لليمين : مدير إدارة نظام النقل الدولي على الطرق لدى الإتحاد الدولي للنقل الطرقي مارك رتلسكي، ومدير علاقات نظام النقل الدولي الطرقي لدى الإتحاد الدولي للنقل الطرقي).

أكد رئيس وزراء روسيا البيضاء ميخائيل مياسنيكوفيتش أنه : «يجب أن نحسن استغلال الحقائق الجغرافية السياسية. وفي هذا الصدد، يعود التعاون والتفاعل مع الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بالكثير من النفع على روسيا البيضاء ويتيح لها مطامح جديدة.» إننا نعي جيدا أننا إذا أهملنا

شراكة الإتحاد الدولي للنقل الطرقي مع منظمة (جوام) فيما يخص ممرات النقل في منطقة ما وراء القوقاز

بالإضافة إلى مذكرة التفاهم الموقعة بين الإتحاد الدولي للنقل الطرقي ومنظمة الديمقراطية والتنمية الاقتصادية لكل من جورجيا وأوكرانيا وأذربيجان ومولدوفا والتي تسمى (جوام) لاتخاذ خطوات مشتركة في طريق تطوير وصلات النقل الطرقي في منطقة أوراسيا، شارك الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في الاجتماع السابع لمجموعة عمل منظمة (جوام) المعنية بالنقل لتقديم مبادراته لإنشاء طريق سريع نموذجي والذي سيتم تضمينه حاليا في خريطة طرق (جوام) في إطار تنفيذ ممرات نقل ما وراء القوقاز بالتنسيق بينها وبين وصلات النقل الطرقي في منطقة أوراسيا.

منظمة شانغهاي للتعاون تدعو للمزيد من عمليات النقل الطرقي في المنطقة

استقبل الإتحاد الدولي للنقل الطرقي الأمين العام لمنظمة شانغهاي للتعاون موراتيك إمانليف الذي أكد ضرورة قيام الدول الأعضاء بالمنظمة بتطوير قطاع النقل الطرقي في المنطقة، على نحو الاتفاق الحكومي المشترك الذي عقدته المنظمة بهدف تيسير النقل الدولي الطرقي والذي سيتم إقراره في 2012 وبهذه المناسبة تم منح السيد / إمانليف جائزة خاصة من الإتحاد الدولي للنقل الطرقي نظرا لمساهمته الشخصية في تطوير وصلات النقل في منطقة أوراسيا.



الأمين العام لمنظمة شانغهاي للتعاون موراتيك إمانليف (على اليمين) و الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي مارتان مارمي



السيد رئيس تركمانستان قوربانجولي برديمحمدوف (على اليسار) أثناء تسلمه لجائزة الشرف الكبرى من الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي مارتان مارمي.

الإتحاد الدولي يمنح رئيس تركمانستان جائزة الشرف الكبرى

منح الإتحاد الجائزة الكبرى - جائزة الشرف الكبرى - لرئيس تركمانستان قوربانجولي برديمحمدوف، اعترافا بجهوده المميزة فيما يخص تطوير قطاع التجارة والنقل الدولي الطرقي في تركمانستان والعمل على استقلاله وسيادته، بما يعود بالنفع ليس فقط على الإقتصاد التركماني ولكن أيضا على كل فرد من أبناء شعب تركمانستان.

الإتحاد الدولي يوقع مذكرة تفاهم مع أرمينيا

وقع الإتحاد الدولي للنقل الطرقي مذكرة تفاهم مع وزير النقل والاتصالات الأرميني مانوك فاردانيان اعترافا بمساهمة قطاع النقل الطرقي الكبيرة في تعزيز الوجود التجاري والسياحي بين آسيا وأوروبا وأكبر أسواق العالم عن طريق جنوب القوقاز، وتأكيدا على رغبة كل من الطرفين في التعاون بشكل أكبر في مجال تطوير قطاع النقل الطرقي داخليا وخارجيا.



السيد وزير النقل والاتصالات الأرميني مانوك فاردانيان (على اليمين)، والأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي مارتان مارمي أثناء توقيع مذكرة التفاهم.

اتفاقية أومنيباص مع مفوضية الأمم المتحدة الاقتصادية لدى أوروبا بخصوص خطوط الحافلات و العربات المنتظمة

شارك الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في أعمال مفوضية الأمم المتحدة الاقتصادية لدى أوروبا (UNECE) لصياغة اتفاقية عالمية بخصوص نقل المسافرين بالحافلات والعربات بشكل منتظم (أومنيباص).

تعتبر أومنيباص مزيجا بين الاتفاقيات الثنائية الحالية وأطر العمل المتعددة. كما أنها تعكس مبادئ ومتطلبات الشفافية التي تقرها منظمة التجارة العالمية. تتفوق أومنيباص على أحدث إنجازات الإتحاد الأوروبي فيما يتعلق بتنظيم الحافلات و العربات، وخاصة فيما يتعلق بالبنود الرئيسية التي تخص الوصول إلى السوق والجهات المنتجة، وشروط إصدار التفويضات.

وبمجرد الانتهاء من اتفاقية أومنيباص وإقرارها، يتوقع أن تسهم بشكل كبير في تيسير عمليات النقل الدولي باستخدام الحافلات والعربات، وتحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين.



إتحاد جمارك روسيا البيضاء وكازاخستان وروسيا

أسست كل من روسيا البيضاء وكازاخستان وروسيا إتحادا للجمارك، ويُعتمد توسعة الإتحاد قريبا ليشمل أرمينيا وقيرغيزستان. وقد أثار ذلك النقاش بين الدول الأعضاء حول مزايا تطبيق معاهدة نظام النقل الدولي الطرقي داخل إتحاد الجمارك. قام الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بالشراكة مع مجلس الخبراء الاستشاري التابع لإتحاد الجمارك (CEC) في التخلص من الحواجز الإدارية التي تحول دون تطور قطاع النقل الطرقي داخل الإقليم الجمركي وعلى امتداد الحدود الخارجية لإتحاد الجمارك.

وبالنظر إلى الدور الخاص الذي يلعبه نظام النقل الدولي الطرقي والنطاق الواسع للنقل الدولي الطرقي عبر الإقليم الجمركي المشترك بين روسيا البيضاء وكازاخستان وروسيا،

وأیضا الإرسال الإلكتروني المنتظر للرموز الجمركية إلى الجمارك بالمعلومات الأساسية حول السلع المنقولة، عمل الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بالتعاون مع السلطات الجمركية في كل من كازاخستان وروسيا على تدشين تطبيق الإعلان الإلكتروني المسبق في بلادهم، بينما قامت السلطات في روسيا البيضاء بتنفيذ تطبيق الإعلان الإلكتروني المسبق بالفعل.



التشريعات الإجتماعية والعلاقات التعاقدية

تهدف عملية تيسير النقل الطرقي إلى توحيد جميع التشريعات التي تنظم في الوقت الحالي النقل الطرقي، بما في ذلك الأنظمة الاجتماعية، وذلك قدر الإمكان من أجل ضمان قابلية الاستخدام المتبادل، وتجنب الازدواجية والتداخل، أو خلق بلبلة لا داعي لها مما يؤدي إلى حدوث تأخيرات ومخالفات مكلفة. وتتطلب عملية تيسير النقل الطرقي كذلك تحقيق التوازن الصحيح بين الأمن ومنع الغش والسلامة على الطرق من ناحية، وتبسيط التشريعات والإجراءات الإدارية من ناحية أخرى.

يعد النقل الطرقي أكثر وسائل النقل تنظيمًا.





مراجعة التاكوغراف الرقمي الأوروبي : اعتماد التكنولوجيا للأسباب الصحيحة فقط

فضلاً عن عرض المفوضية الأوروبية لمراجعة القواعد التنظيمية للتاكوغراف الأوروبي وإيلاء تركيز قوي لجعل الجهاز أكثر أماناً، شارك الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بشكل وثيق طوال عملية التشاور مع المفوضية الأوروبية، لكن ما تزال تساوره مخاوف كبيرة بشأن هذه المراجعة التشريعية.

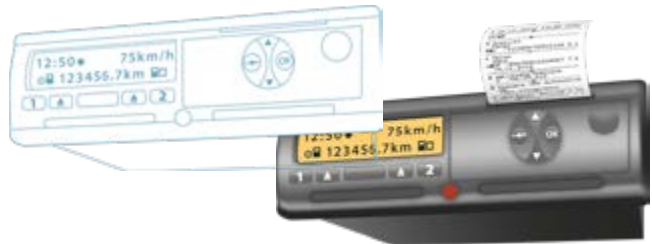
يجب أن تؤدي التغييرات المدخلة على الجهاز إلى تخفيف الأعباء الإدارية التي يتحملها مشغلو النقل إلى جانب تسهيل الاعتماد الطوعي للتكنولوجيا الجديدة.

مستقبل مستدام لاتفاق AETR

يلعب الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم العربات (AETR) الصادر عن الأمم المتحدة، دوراً فعالاً في تيسير النقل الطرقي في منطقة أوراسيا من خلال إطار قانوني عام لقواعد القيادة وأوقات الراحة والتنفيذ العادل عبر استخدام أدوات مراقبة معيارية. وقد خضع بالفعل مشغلو النقل الطرقي من الأطراف المتعاقدة في اتفاق (AETR) لتغيرات كبيرة على مدى العامين الماضيين، في ضوء إدخال التاكوغراف الرقمي والقواعد الجديدة للقيادة وأوقات الراحة.

وعلى الرغم من استعداد أغلب الأطراف المتعاقدة غير الأوروبية بنجاح لتنفيذ التاكوغراف الرقمي، ظلت سبع أطراف متعاقدة غير قادرة، بنهاية عام 2011، على تزويد مشغلي النقل لديهم بالوسائل اللازمة للتوافق مع هذه الالتزامات القانونية الدولية، ومن ثم فإنهم يعرضونهم لمخاطر غير مقبولة من الغرامات أو غيرها من العقوبات عند السفر للخارج. ولذا، فقد أصر الإتحاد الدولي للنقل الطرقي وأعضاؤه على استكمال هذه الحكومات الاستعدادات الخاصة بها دون تأخير.

وعلى مدى العام الماضي، ساعد الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في إقناع الأطراف الحكومية وغير الحكومية الأعضاء في لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بالحاجة إلى إزالة الغموض والتناقضات والفارقات التي تكتنف اتفاق (AETR) وتهدد استقراره. ويرتبط ذلك بالأسئلة الجوهرية المتعلقة بتحديد الجهات والأماكن التي ينطبق عليها الاتفاق، وكيفية تعديله وتحديد الجهات التي يمكن أن تصبح طرفاً متعاقداً.



الشائعة بشأن الكفاءة المهنية والملائمة والنزاهة. وإلى جانب الكثير من المبادرات الأخرى، ينوي كل من الإتحاد الدولي للنقل الطرقي وهيئة المراقبة الأوروبية على الطرق تحديد عملية توثيق المراقبة على جانب الطريق والحد منها ورقمنتها في نهاية الأمر. وثمة مجال هام آخر للتعاون ألا وهو مشروع محرك الإبلاغ والتوافق في مجال التجارة (TRACE)، والذي يهدف إلى إعداد منهج تكويني مشترك لإنفاذ قواعد القيادة وأوقات الراحة، بما في ذلك إعداد تفسيرات موحدة للمواد المثيرة للجدل. وفي عام 2012، سيقوم الإتحاد وشركاؤه باستكشاف كيف يمكن أيضًا لبرامج «تكوين المكونين» القائم على تكنولوجيا المعلومات تحسين الكفاءة المهنية لمسؤولي المراقبة لصالح الجميع.



من اليسار إلى اليمين : رئيس الإتحاد الأوروبي للنقل الطرقي، جانوس لاكني، وأمين عام الإتحاد الدولي للنقل الطرقي، مارتن مارمي، ومدير شبكة شرطة المرور الأوروبية، أد هيليمونس، وعضو اللجنة التنفيذية لهيئة المراقبة الأوروبية على الطرق، داني دروغنبروت، والندوب العام للإتحاد الدولي للنقل الطرقي إلى الإتحاد الأوروبي، مايكل نيلسون.

الشروط العامة للإتحاد المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع على الطرق وعن طريق الخدمات اللوجستية

لمساعدة مشغلي النقل الطرقي في حماية التزاماتهم تجاه عملائهم واستكمالاً لأحكام اتفاقية النقل الدولي للبضائع على الطرق (CMR)، قام الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بمراجعة شروطه العامة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع، وكذلك الشروط العامة لنقل البضائع والخدمات اللوجستية والاتفاقات النموذجية المبدئية التي تغطي الحركات المرورية والخدمات اللوجستية العالمية والمنتظمة.

خلال عام 2012، من المقرر أن يواصل الإتحاد الدولي للنقل الطرقي، جنباً إلى جنب مع الجمعيات الأعضاء، الضغط لإقناع البرلمان والمجلس الأوروبي بأن مراجعة القواعد التنظيمية للتاكوجراف يجب أن تسفر عن جهاز لا يكون أداة سياسية آمنة فحسب وإنما أداة دعم لتيسير مهام السائقين وتعهيدات النقل على الطرق عبر الإتحاد الأوروبي وخارجه.

دراسة حول العقوبات

أظهرت دراسة مقارنة حول العقوبات أجراها الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بشأن عدم التوافق مع القواعد التنظيمية الخاصة بفترات القيادة وأوقات الراحة، أن هذه العقوبات تتفاوت بدرجة كبيرة من دولة لأخرى في حال نقص الوثائق أو عدم توافرها، حيث تتراوح العقوبات من التحذير البسيط إلى مصادرة المركبة أو الحمولة. ولإبلاغ شركات النقل الدولية بعواقب التقاعس عن تقديم وثيقة، قام الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بنشر «دليل شركات نقل البضائع على الطرق» يتضمن معلومات حديثة حول العقوبات المطبقة في 21 دولة، وهو متوافر على الموقع الإلكتروني للإتحاد الدولي للنقل الطرقي :

http://www.iru.org/en_legal_databases

التعاون مع المراقبين على عملية التنفيذ

يعد التعاون بين جهة العمل وجهة التنفيذ أحد أهم الشراكات الرامية إلى تحسين التوافق التنظيمي وكفاءة تطبيق التشريعات الاجتماعية. لذلك، أضفى الإتحاد الدولي للنقل الطرقي طابعاً رسمياً على شراكته مع هيئة المراقبة الأوروبية على الطرق (ECR) وشبكة شرطة المرور الأوروبية (TISPOL)، ضمن إعلان نوايا واسع النطاق، مرفق مع برنامج عمل مخصص، ولاسيما من أجل تحديد أكثر منهجية لموقع ساحات انتظار الشاحنات الآمنة ودعم تطبيق TRANSPark على الإنترنت. ومن المقرر أن يشارك الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في استضافة «مكتب شكاوى التنفيذ» التابع لهيئة المراقبة الأوروبية على الطرق وذلك على موقعه الإلكتروني، بحيث يتسنى لمشغلي النقل تقديم المعلومات لهذا المكتب بشأن ممارسات وعقوبات المراقبة التي يرونها غير عادلة. وبهذه الطريقة، سيقوم الإتحاد الدولي للنقل الطرقي وهيئة المراقبة الأوروبية على الطرق بجمع المعلومات الضرورية للقضاء على الممارسات التي لا تعكس التوقعات



التصرف في البضائع التي تتولى الشركة نقلها (عن الأضرار أو التأخير أو عدم التسليم أو العجز) ؛

التأمين على الشحنة، وفقًا للقيمة الفعلية للبضائع ؛

التأمين على مختلف الأنشطة الإضافية (التخزين والخدمات اللوجستية والمناولة، إلى غير ذلك) ؛

التأمين ضد مخاطر الأعمال عن عدم سداد الفواتير وأو الخسائر في العائدات بسبب حوادث معينة.

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

دخول الإتفاقية الإلكترونية للنقل الدولي للبضائع على الطرق إلى حيز التنفيذ

دخل البروتوكول الإضافي لاتفاقية النقل الدولي للبضائع على الطرق بخصوص وثيقة الشحن الإلكترونية حيز التنفيذ في يونيو 2011، بهدف إنشاء إطار عمل قانوني يتيح استخدام وثائق الشحن الإلكترونية الخاصة باتفاقية النقل الدولي للبضائع على الطرق. ومنذ ذلك الحين، يمكن استخدام الاتصالات الإلكترونية لإجراء أي مطالبة أو إقرار أو تعليمات أو طلب أو حجز أو غيرها من الاتصالات المتعلقة بتنفيذ عقد نقل البضائع الذي تنطبق عليه اتفاقية النقل الدولي للبضائع على الطرق.

وقد طور الإتحاد الدولي للنقل الطرقي بندًا نموذجيًا (ليتم تضمينه في عقود النقل أو الشروط العامة) لمشغلي النقل الراغبين في استخدام مذكرة الشحن الإلكترونية.

وتعكس عملية المراجعة هذه بصورة صحيحة العناصر الجديدة التي تؤثر على العلاقات التعاقدية بين مشغلي النقل على الطرق وعملائهم، ولاسيما :

الشروط المتعلقة بالأمن التي تنشأ عن الأنظمة الجمركية الجديدة لتنفيذ إطار المعايير الآمنة التي اعتمدها منظمة الجمارك العالمية ؛

العواقب القانونية لحالة المشغل الإقتصادي المصرح له (AEO) ؛

استخدام وثائق الشحن الإلكترونية والاتصالات الإلكترونية لتقديم الإقرارات الجمركية والالتزامات المترتبة على الإقرار لشركات الشحن وشركات النقل والجهات المشحون إليها ؛

البند الخاصة بتفاوت تكلفة الوقود التي تهدف إلى تمرير تكاليف الوقود وضرائب الطرق والرسوم التي يتحملها العملاء ؛

زيادة الشفافية في علاقات العمل، عن طريق إدراج الخدمات المضمنة أو غير المتوقعة في البداية. وتتوافر بصفة مجانية «الشروط العامة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع على الطرق» المنقحة، والاتفاقات النموذجية المبدئية المنقحة على الموقع الإلكتروني للإتحاد الدولي للنقل الطرقي.

http://www.iru.org/en_legal_contracts

توصيات التأمين لمشغلي النقل

انتهى الإتحاد الدولي للنقل الطرقي من وضع الصيغة النهائية لمجموعة منقحة من توصيات التأمين الخاصة بمشغلي النقل، والتي تعكس أفضل الممارسات والإرشادات المتعلقة بالأنواع المختلفة لتغطية التأمين المطلوبة لنقل البضائع على الطرق، مثل :

التأمين لمصلحة الغير (المسؤولية المدنية) عن أية أضرار مادية أو معنوية، والتي قد تتسبب الشركة في وقوعها لأطراف ثالثة أو حتى لوظفيها ؛

التأمين المروري الذي يغطي الأضرار التي قد تلحق بالملكيات أو الأفراد بسبب عربات مملوكة للشركة أو تقوم باستخدامها ؛

تأمين المسؤولية التعاقدية الذي يغطي مسؤولية الشركة تجاه الأشخاص المخول لهم حق

خلاصات الأمين العام للإتحاد الدولي للنقل الطريقي

من نحن ؟ ماذا نفعل ؟ إلى أين نتجه ؟

«قدمت غالبية الفنون للبشرية المعجزات، لكن فن الحكامة لم يقدم لها سوى الويلات». أنتوان دو سانت جوست 1794-1767

منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، شارك كل شخص من العالم المسمى «المتقدم»، دون وعي في الغالب، في مجتمع العالم. وعلى الرغم من أن عملية العولمة بدأت بنهاية القرن الخامس عشر مع فتح الأمريكيتين، إلا أن العالم لم يصبح متعولماً إلا بعد عام 1989 مع التوسع الكوني للاقتصاد الحر.

ورغم أن الكرة الأرضية قد أنشأت الإقتصاد الخاص بها وأصبحت غالبية البنوك الكبرى والشركات متعددة الجنسيات عالمية الطابع، فإن البلدان الفردية بقيت ذات سيادة مستقلة ولم تحتفظ المنظمات العالمية مثل منظمة العمل الدولية وصندوق النقد الدولي ومنظمة التجارة العالمية ومنظمة الصحة العالمية والأمم المتحدة سوى بسيطرة وشرعية محدودة في حكامه هذا العالم.

وإذا ما نظر المرء إلى أصل و تبعات الأزمة المالية، وعلى نحو أكثر تحديداً إلى العلاقات بين الدول، أو الإقتصاد والتمويل، أو بين الإقتصاد الافتراضي والبنوك، فإنه يتأكد لديه سريعا أن عولمة النظام المالي، بدلا من أن تعزز و تنشر أسطورة التقدم الغربي الإلهية، فإنها تدفع بعدد متزايد من الحكومات والشركات ودافعي الضرائب إلى الهاوية.

حقاً، إن النظرة الثاقبة تكشف أن الانعدام الفاضح لحكامه وتنظيم الأسواق المالية ساهم في تدهور ثورة التصنيع في العالم الغربي ونشوء أزمة عالمية متعددة الأوجه والتي، بعيداً عن تحقيق التقدم المتوقع، تسببت في ميلاد أخطبوط متعدد الأذرع للتمويل العالمي يمثل التهديد الأكبر لمستقبلنا.



الصغيرة والمتوسطة، والتي تساهم بنسبة 85% من فرص التوظيف، ولمثلها، الفوائد المزعومة أو المبادئ الأساسية لأدواتهم الافتراضية المفضلة أو حتى مجرد تبرير استخدامها.

إن تطور التمويل العالمي عزز بلا ريب السياحة والتجارة والاتصالات، لكنه ساند في الوقت ذاته نشوء المصرفية والآلات التكنولوجية والرقابية الضخمة التي تسيطر من ناحية على كافة ما هو حقيقي وكافة ما هو فردي أو مفرد أو ملموس مثل الصناعة أو المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، من أجل أن تنتج في النهاية، من الناحية الأخرى، على كافة المستويات، ليس فقط شيئاً افتراضياً، بل وفي الأغلب عدم المسؤولية.

لقد اعترف رئيس الاحتياطي الفيدرالي الأمريكي، ألان جرينسبان، في كتابه «عصر الاضطرابات» أن التمويل العالمي أصبح سفينة بلا دفة معزولة عن الواقع المنتج.

في الحقيقة، يمكننا أن نلاحظ في كل يوم هذا التدهور الصناعي وهذا العجز المتنامي، أو حتى الازدراء، من جانب المصرفيين وصانعي القرار تجاه التعامل على نحو بناء ومسؤول مع الطلبات المبررة للصناعة، وبالأخص تلك الطلبات الخاصة بالمؤسسات الصغيرة والمتوسطة والمنظمات المهنية التي تمثلها.

ومع ذلك، ففي نفس الوقت، قامت بلدان عديدة بإنشاء دين سيادي يصعب التغلب عليه، وبالأخص في البلدان التي يغلب عليها الطابع الصناعي. وفي قطاع النقل، فقد سمحت بالاستخدام الضخم والمتنازع عليه في الغالب للأموال العامة من قبل شركات السكك الحديدية المثقلة بالديون والتي لا تدر أرباحاً من الأساس، من أجل إنشاء شركات كبرى مما أدى إلى الإخلال بالمنافسة في سوق النقل ووضع مشروعات النقل الخاص على الطرق على حافة الخطر.

وقد لاحظت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في وقت مبكر كعام 2005 أن رسوم استخدام البنية التحتية للسكك الحديدية لم تغط التكاليف الكاملة للبنية التحتية إلا في ثلاث دول من الدول الأعضاء بالمنظمة، وغطت أقل من 50% من هذه التكاليف في نصف الدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي. ومرة أخرى، يتضح أن السكك الحديدية لا تحظى بالترتيب المالي وليس هذا فحسب، بل إن الاستخدام الضخم للتمويل العام يؤدي إلى وقوع الدول في مديونية كبيرة،

فهل خلف لنا هذا الغياب للتنظيم والرقابة، الذي يشجع الأنشطة عالية الربح والشركات التي تحقق مكاسب مرتفعة على التهرب الضريبي ويجعل بالإمكان أن يستمر ثلثا المعاملات المالية لجميع التجار لثوان قليلة فقط، هل خلف لنا، مثل فرانكشتاين، مخلوقاً أو نظاماً لم يعد بمقدور أي شخص التعامل معه؟

كيف أمكن استخدام كافة هذه التسهيلات بهذا الشكل الهائل دون أي ضوابط فعالة من قبل جهات التدقيق أو المؤسسات المتخصصة، إلى الحد الذي يجعل من المتعذر سداد العديد من الديون السيادية اليوم والحصول على ديون جديدة؟ هل لنا أن نخشى تأثيراً ماثلاً لتأثير الدومينو يمكنه أن يدفع الإقتصاد الفعلي وما يضمه من مؤسسات صغيرة ومتوسطة إلى سلسلة متوالية من حالات الإفلاس؟

إذا كان أحد أدوار الدولة في ظل حكم القانون هو فرض ضرائب عادلة، وإذا كان الهدف الرئيسي من التمويل والبنوك هو مكافأة الفائض الناتج عن الإقتصاد وتقديم قروض للاستثمارات المجدية المطلوبة من أجل العمل السلس للتجارة والصناعة، وتحديث أدوات الإنتاج، وتحسين جودة المنتجات والخدمات المقدمة، فما هي إذن، في التحليل النهائي، مزايا «الأدوات المالية» مثل صناديق التحوط والخيارات والقايضات بالنسبة للإقتصاد الفعلي؟

ما هو الغرض و من المستفيد منها؟ هل تم تطوير كافة هذه الأدوات فقط بواسطة المصرفيين من أجل تأمين علاواتهم وأرباحهم الخاصة، أم تم ذلك فعلاً من أجل توفير القروض بأسعار فائدة منخفضة لتحسين عمل الإقتصاد الفعلي؟

و مادام النمو الإقتصادي الفعلي ينشأ أولاً وقبل كل شيء من الحكامة الجيدة وكذلك الاستثمار في الابتكار والصناعة والإنتاج وتحسين الإنتاجية والجودة، فلا بد من الإقرار بأنه، طوال فترة الأزمة المالية، لم تنجح المؤسسات المالية مثل صندوق النقد الدولي والبنك المركزي الأمريكي والبنك المركزي الأوروبي وعموم المصارف وخبرائها وكذلك الحكومات، في التعاون فيما بينها من قبل من أجل تنفيذ التدابير الملحة والمؤلة قطعاً والحتمية في الوقت ذاته من أجل الحفاظ على النمو.

بل والأدهى من ذلك، فإن هؤلاء المشيرين بالتمويل المعولم عاجزون تماماً عن أن يفسروا للأطراف الفاعلة في الإقتصاد الفعلي، وبالأخص المؤسسات

كافة الاستثمارات في الإقتصاد الفعلي، العلامات التجارية «صنع في...» والشركات المنتجة للسلع والخدمات - والتي لا تحظى بالتمويل، مثل شركات النقل على الطرق - قد أدت دائماً وعلى نحو منتظم إلى نمو اجتماعي وإقتصادي انتشر في نهاية المطاف إلى العالم أجمع.

ومع ذلك، فعلى مدار ما يزيد عن 20 عاماً الآن، أدى التبرني الواسع لسياسات تخفيف اللوائح وجهل صناعات القرار الأوروبيين الذين يفضلون الملائذات الضريبية والدعم الهائل غير المبرر تماماً إلى القطاعات التي تواصل تحقيق الخسائر لسنوات عديدة، إلى تحرير نظام مالي خرج بدوره عن نطاق السيطرة وأفضى ليس إلى دين سيادي متفاقم فحسب، بل وإلى معاناة بالغة وعدم تيقن مرعب بشأن النشاط المستقبلي لكل منا.

ولكافة هذه الأسباب، فقد آن الوقت للحكومات كي تضع موضع التنفيذ التدابير الضرورية الكفيلة بالسيطرة على الأسواق المالية وتنظيمها، بما في ذلك التحكم في الفرض العادل للضرائب وكذلك الاستخدام الفعال بواسطة مؤسسات النقل العام للدعم المالي الهائل الذي تحصل عليه بما يضمن تكافؤ الفرص المتاحة أمام جميع الأنشطة ووسائل النقل. إن من شأن اتخاذ قرارات كهذه أن تعمل ليس فقط على تعزيز نمو الإقتصاد الفعلي، وإنما أن تساعد في تحقيق الأهداف الإنمائية الثمانية للألفية.

وختاماً، فنظراً لأن قطاع النقل الخاص على الطرق يعتبر مصدراً رئيسياً للعوائد بالنسبة للحكومات، وطالما أنه متاح لكل شخص وفي كل مكان، فإنه لزاماً على صانعي القرارات - وبعد تأخر طويل - تعزيز وتيسير دوره الحيوي في دفع التقدم، وذلك من أجل تشجيع العلامات التجارية «صنع في...» وكذلك تحقيق النمو والرخاء والاستقرار للمجتمع الحديث في الغد بهدف «العمل معاً من أجل مستقبل أفضل».

مارتان مارمي

وهو ما يعرض للخطر ليس فقط شركات النقل الربحية والسليمة، وإنما النظام المالي ككل.

إن الدور الرئيسي الذي يلعبه النقل على الطرق في النمو والتطور الفعالين للإقتصاد الفعلي لا يزال لسوء الحظ غير معترف به من قبل كافة صانعي القرار. وفي تناقض صارخ، فإن هذا الدور الرئيسي والحيوي الذي تلعبه صناعة النقل على الطرق يجد اعترافاً تاماً لدى شركات السكك الحديدية العامة. فعلى سبيل المثال، فإن 55% من عوائد إدارة الشحن في SNCF (خطوط السكك الحديدية الوطنية الفرنسية) ناتجة بالفعل من أنشطة النقل على الطرق الخاصة به.

والأكثر مفارقة، في أوروبا، فإن عمليات الاستحواذ الكبيرة الأخيرة التي قامت بها كل من SNCF و DEUTSCHE BAHN، وتحديدًا عبر الشركات التابعة لكل منهما GÉODIS و SCHENKER، من أجل إنشاء شركات لوجيستيات عامة أوروبية متعددة الأقطاب، لا تزال تمول بواسطة الدين السيادي المتنامي في البلدان المعنية. بل والأدهى من ذلك، فبينما تبدو SNCF و DB على المستوى السياسي وأمام العملاء كشركات نقل بالسكك الحديدية، فإن الشركات التابعة لهما، والتي تحولت إلى شركات كبرى، هي المستفيد المباشر من هذه الأموال العامة عبر شركاتها الأم، ولكنها في نفس الوقت تتنافس مباشرة في السوق ضد شركات النقل الخاص على الطرق، التي تنوء خدماتها بالضرائب الباهظة وتخضع لتنظيم صارم، على الرغم من أنها لا تتمتع على الإطلاق بأي تمويل عام، سواء بشكل مباشر أم غير مباشر.

لقد كان غياب الحكامة، والذي يرتبط بالفكر السياسي الفريد الذي يفضل إلى حد بعيد نمط السكك الحديدية ويتغاضى - عبر انعدام الرقابة، كما في القطاع المالي - عن كافة انتهاكاته، هو السبب الذي استندت إليه الهيئات التنظيمية الإيطالية في يونيو 2011 في الحكم على إتحاد يضم 20 شركة شحن، من بينها SCHENKER و DHL، بأنها أخلت تماماً بالمنافسة الشريفة في السوق الإيطالية في الفترة من 2002 إلى 2007 عن طريق تثبيت الأسعار وتنسيق الإستراتيجيات التجارية.

ومنذ بداية التصنيع قبل 250 عاماً وحتى اليوم، مثلما يحدث حالياً في بلدان البريك (البرازيل، روسيا، الهند و الصين)، فقد أثبتت التجربة أن

لنعمل سويا من
أجل مستقبل أفضل

IRU

منذ سنة 1948

لنعلم سويا من
أجل مستقبل أفضل



منذ سنة 1948

**International Road Transport Union
Headquarters**

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

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

**IRU Permanent Delegation
to the European Union**

32-34, avenue de Tervueren
Bte 17
B-1040 Brussels
Belgium

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

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

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

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

**IRU Permanent Delegation
to Eurasia**

Office 417, entr. 6
12, Krasnopresnenskaya nab.
Moscow 123610
Russia

Tel: +7-495-258 17 59
Fax: +7-495-258 17 60
E-mail: moscow@iru.org
Web: www.iru-eapd.org

**IRU Permanent Delegation
for Africa**

Immeuble Azrakia
Angle rue Bapaume et Provins
Casablanca
Maroc

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