

هذا هو الاقصاد الدولي للنقل على الطرق 2011



العمل سويا من
أجل مستقبل أفضل



منذ عام 1948

جدول المحتويات

رسالة ترحيبية من رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق	5
النقل على الطرق يحقق الهدف	
الاتحاد الدولي للنقل على الطرق في 2011	6
الشبكة العالمية	6
الرسالة والنشاطات	7
الهيكليّة والعضوية	8
الجمعية العامة	10
المجلس الرئاسي	11
مجالس النقل	12
اللجان الإقليمية ولجان الاتصال	13
المفاوضات الدولية وأطراف العمل	14
المنظمات الشريكة	15
الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق	16
النقل على الطرق في 2011	20
نقل البضائع على الطرق	21
نقل الركاب بالباصات والحافلات	22
سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائق	23
النقل على الطرق والأزمة الاقتصادية	24
النقل على الطرق وسلامة الطرق	26
التنمية المستدامة	28
الإبداع	30
المؤتمر الأول للنقل على الطرق	32
البنى التحتية	36
الجوافز والمكافآت	40
التدريب على التعلم	42
سمارت موف	48
تسهيل النقل على الطرق	50
نقل الركاب على الطرق والسياحة والسفر	52
الطرق التي تربط أوروبا بآسيا	54
التجارة الدولية ونقل البضائع على الطرق	61
أمن نقل البضائع على الطرق	65
توحيد أنظمة النقل على الطرق عالميا	66
القوى العاملة في مجال النقل: التركيز على العنصر البشري	68
فعاليات سيارات الأجرة	71
كلمة ختامية للأمين العام للاتحاد الدولي للنقل على الطرق	72
النجاح!	



رسالة ترحيبية من رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق

كل هذه التطورات، مصحوبة بتفعيل تعاون الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مع الاتفاق العالمي للأمم المتحدة ووكالة الأمم المتحدة لمكافحة الألغام، تؤكد المساهمة الكبيرة من الاتحاد في عقد الأمم المتحدة لسلامة الطرق.

إننا نعيش أوقاتا مثيرة، مملوءة بالتحديات والفرص الكبرى. لكل من يملكون الروح الرائدة والنفس المهني اللازم لاقتناص الفرص من خلال العمل مع الحكومات.

شاركونا في تطبيق شعار الاتحاد الدولي للنقل على الطرق: "العمل سويا من أجل مستقبل أفضل!"

ولهذا السبب، ومن أجل تحسين القدرة على التعامل مع هذه الفرص التاريخية الماثلة، قررت الهيئات التابعة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق تأسيس لجنة إقليمية لشؤون إفريقيا من أجل تلبية الطلب المتزايد للحكومات واتحادات النقل في أكثر من 20 دولة.

وفضلا عن ذلك، قامت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بتسجيل أكبر عدد من الاعتمادات في تاريخها. كما قررت الجامعة العربية بإجماع أعضائها الـ 22 تنفيذ التدريب المهني المناسب في المنطقة العربية تحت إشراف الأكاديمية.

وتتضمن التطورات التاريخية أيضا تفعيل التعاون بين الاتحاد الدولي للنقل على الطرق ومثلي النقل على الطرق في أميركا اللاتينية والتوقيع على اتفاقية مع منظمة الدول الأمريكية (OAS)، التي تضم 35 دولة في الأمريكتين، من أجل تعزيز التجارة وتنمية النقل على الطرق بما يضمن الازدهار والسلام الدائم في جميع أنحاء المنطقة.

وفي هذا الإطار فإن الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق، بدعوة من اتحاد سيدات الأعمال الأرجنتينيات وبدعم من رئيسة الأرجنتين، قررت عقد جمعيتها العمومية ضمن مؤتمر كبير يضم كبار الشخصيات السياسية والمنظمات الدولية في العاصمة الأرجنتينية بوينوس آيرس في العام 2011.

بصفتي رئيسا للاتحاد الدولي للنقل على الطرق يمكنني أن أقول، دون أي تردد، إنه عقب التطورات الإيجابية الهائلة التي حققت خلال السنوات القليلة الماضية، سوف يكون 2011 عاما غير اعتيادي يتميز بإنجازات كبرى، بل تاريخية، سوف تمهد السبيل لنجاح نشاطات الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وأعضائه على الساحة العالمية خلال السنوات المقبلة.

لم يسبق على مدى ستين عاما من وجود الاتحاد الدولي للنقل على الطرق أن حظى الرؤية والمسؤولية العالمية التي يحملها الاتحاد بالتشجيع الإيجابي من الحكومات والتأييد لمقترحاته من شتى أنحاء العالم عندما اتضح أنه في مرحلة ما بعد الأزمة التي نعيش، من الممكن تحفيز الانتعاش الاقتصادي عن طريق تسهيل عملية النقل على الطرق بما يؤدي إلى ازدهار التجارة والتقدم في كل مكان!

وفي الحقيقة، وبالإضافة إلى نجاحنا في تطوير كافة نشاطات الاتحاد في مجال تسهيل التجارة والنقل على الطرق على امتداد منطقة أوراسيا، سوف يكون 2011 عاما مفصليا في تاريخ منظماتنا لأنه سوف يشهد عقد شراكات جديدة مع مؤسسات عالمية وإقليمية كبرى والعديد من الحكومات في إفريقيا والأمريكيتين وآسيا والشرق الأوسط.



جانوس لاذكي

تأسس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق (IRU) في جنيف في 23 مارس 1948. وهو منظمة عالمية تدعم مصالح العاملين في مجال النقل على الطرق أمام السلطات الرسمية والمؤسسات الخاصة ووسائل الإعلام.

يمكك الاتحاد شبكة عالمية من الجمعيات الوطنية. يعمل من خلالها كممثل لمشغلي الباصات والحافلات وسيارات الأجرة والشاحنات. مالكي الأساطيل الضخمة وأصحاب الملكيات الفردية الخاصة. وبهذا، يمتلك الاتحاد رؤية عالمية بالفعل ويتصرف بفعالية على المستويات الدولية والإقليمية والوطنية وحتى المحلية، عبر أعضائه وبالتعاون مع السلطات الحكومية.

تأسس الاتحاد عام 1948
كان عدد الأعضاء
المؤسسين 8 دول.

بحلول عام 2011:
180 عضوا في 74 دولة.

شبكة عالمية

رسالة الاتحاد الدولي للنقل على الطرق

يعمل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، باعتباره الصوت العالمي لقطاع النقل على الطرق، في سبيل تحقيق هدفين متلازمين هما التنمية المستدامة وتسهيل النقل على الطرق في جميع أنحاء العالم، وهذان الهدفان هما الأساس الذي تقوم عليه كافة نشاطات الاتحاد. مع التركيز على توظيف التدريب المهني في تعزيز الكفاءة المهنية في القطاع وتحسين نوعية الخدمات التي يقدمها. إلا أن الاتحاد ليس مجرد مجموعة تهتم بمصالح قطاع معين، بل يعمل أيضا على الدفاع عن مصالح الاقتصاد والمجتمع ككل. نظرا لكون النقل التجاري على الطرق يعتبر حجر الأساس في المجتمعات القوية اقتصاديا.

تتمثل رسالة الاتحاد الدولي للنقل على الطرق في إجراء حوار بناء مع كافة المؤسسات والهيئات ذات العلاقة بقطاع النقل على الطرق. كما يعمل الاتحاد على الدفاع عن حرية الاختيار لدى العملاء بين وسائل النقل المختلفة ومعاملة جميع الوسائط على قدر المساواة. كما يدعم الاتحاد التعاون والتكامل مع وسائل النقل الأخرى.

يعمل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مع الدول الأعضاء لضمان تحقيق تنمية متوازنة للنقل على الطرق على الطرق، وتحسين صورته. ويقوم الاتحاد كذلك بتمثيل مصالح قطاع النقل البري التابع للسلطات العامة، وهيئات القطاع الخاص ووسائل الإعلام.

نشاطات الاتحاد الدولي للنقل على الطرق

يتمثل نشاط الاتحاد الدولي للنقل على الطرق في الأنشطة التي تشمل لكن لا تقتصر على

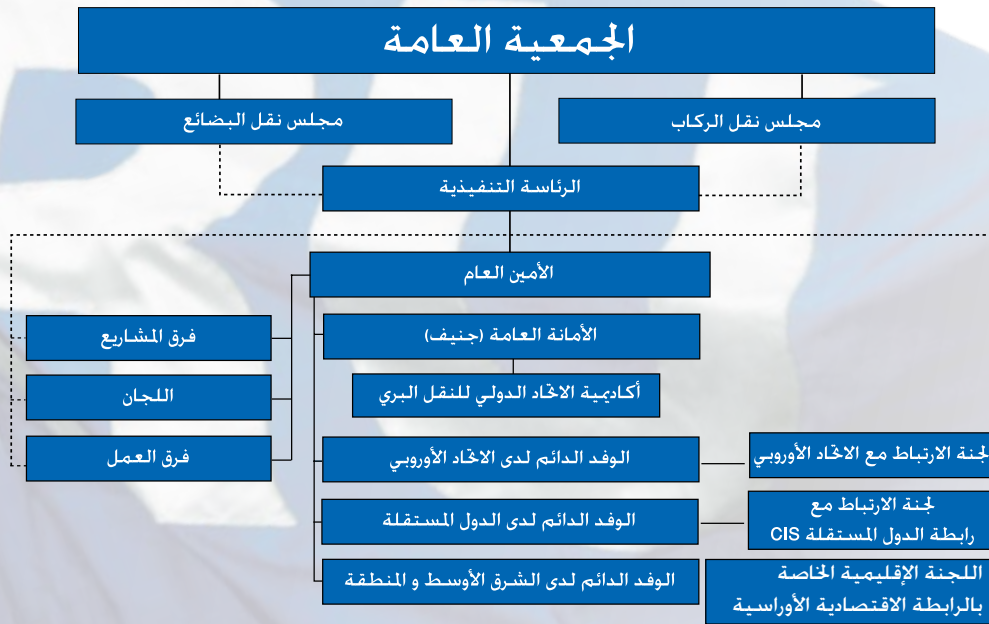
- شراكة حقيقية بين جميع أعضائه العاملين والمنتسبين و بين المؤسسات والقطاعات ذات العلاقة لتحديد وتطوير وتعزيز السياسات ذات الاهتمام المشترك.
- رصد جميع الأنشطة والتشريعات والسياسات والأحداث التي تؤثر على قطاع النقل على الطرق والتعاون مع جميع الجهات المعنية والاستجابة لها بهذا الخصوص.
- وضع الخطط الإستراتيجية لمواجهة التحديات العالمية المتمثلة في الطاقة، والمنافسة، والمسؤولية الاجتماعية، بالاعتماد على جوانب القوة والخبرة لدى أعضائه من خلال اللجان والهيئات التابعة للاتحاد والأعضاء الفاعلين فيه.
- فتح قنوات الحوار مع الهيئات الحكومية والمنظمات الدولية وجميع أصحاب المصالح الآخرين المعنيين بصناعة النقل على الطرق، بما في ذلك الجمهور بصفة عامة.
- التعاون مع واضعي السياسات والمشرعين وقادة الرأي العام، من أجل المساهمة في وضع تشريعات فعالة، وخلق توازن حقيقي بين احتياجات ومصالح الجميع.
- خلق شراكات بين القطاعين العام والخاص وبين السلطات ذات العلاقة لوضع الاتفاقات القانونية موضع التنفيذ، مثل اتفاقية النقل على الطرق الدولية، بموجب تفويض من الأمم المتحدة أو عبر المشاريع الضخمة العابرة للحدود مثل مشروع إعادة فتح طريق الحرير.
- التنويه لدور وأهمية صناعة النقل على الطرق، ومكانتها بشأن مختلف القضايا ونشر البيانات والمعلومات الموثوقه عنه.
- تزويد متعهدي النقل على الطرق بالخدمات العملية والمعلومات، مثل آخر أسعار الوقود، وفترات الانتظار على الحدود، وتأمين أماكن وقوف للسيارات، والتدريب المهني، والتطورات التشريعية، والمساعدة القانونية، وما إلى ذلك.
- توفير الدورات التدريبية لتعزيز الكفاءة المهنية في هذا القطاع، وتحسين نوعية الخدمات التي يقدمها، وضمان امتثال معايير التدريب في النقل على الطرق مع التشريعات الدولية، من خلال أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق.

”العمل سويا من أجل مستقبل أفضل“

عضوية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق

لقد بدأ الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مسيرته بمجموعة من الجمعيات الوطنية من ثمانية بلدان في أوروبا الغربية وهي : بلجيكا . الدنمارك . فرنسا . هولندا والنرويج والسويد وسويسرا والمملكة المتحدة.

أما اليوم، فالإتحاد يتكون من 180 عضواً في 74 بلداً من القارات الخمس. فالأعضاء العاملون هم الأعضاء الأكثر تمثيلاً للجمعيات الوطنية للنقل على الطرق. إن الأعضاء المنتسبين للإتحاد هم الأعضاء المنبثقين عن الصناعات التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمجال النقل على الطرق، بما في ذلك الشركات المنتجة للسيارات والوقود وإطارات السيارات ونظم المعلومات. لقد ساهم الأعضاء المنتسبون للإتحاد بالدراسة والخبرة والوزن السياسي في جعل هذه المنظمة شبكة عالمية معروفة. لقد ساهمت البنية الديمقراطية للإتحاد ليكون قادراً على العمل على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني وحتى المحلي. حيث يعود الفضل في ذلك إلى الدعم والالتزام الذي يبديه جميع الأعضاء المنتسبين إليه. إن وحدة أعضاء الإتحاد تمنحه السلطة، والمصداقية والقوة عند مخاطبة الحكومات والهيئات الدولية، وغيرها من القطاعات الصناعية ومؤسسات المجتمع المدني.



البنية الديمقراطية للإتحاد

يعتبر الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مؤسسة قائمة على نهج ديمقراطي. وتتألف من الهيكل التنظيمي التالي:

- الجمعية العامة للإتحاد
- مجالس نقل الركاب والبضائع
- المجلس التنفيذي

لقد ساعدت الهيئات أعلاه في تحديد سياسة النقل على الطرق من قبل:

- الهيئات الدولية والأطراف العاملة وفرق العمل في الإتحاد
- لجان الاتصال مع الإتحاد الأوروبي ورابطة الدول المستقلة

الأمانة العامة هي الهيئة التابعة للإتحاد والمسؤولة عن إدارة المنظمة، حيث تتألف من مقر الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في جنيف والبعثات الدائمة الموجودة في بروكسل وموسكو واسطنبول .



أحد 74 في فريقنا يوزن إيرباص، أعضاء 180 من نوكتة قيلاء مكبش



السلطة العليا للاتحاد

تتألف الجمعية العامة من جميع الأعضاء العاملين والأعضاء المنتسبين في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. حيث أنيطت بها السلطة العليا للاتحاد. تجتمع الجمعية العامة مرتين في السنة، وتكمن المهمة الرئيسية للجمعية العامة في القيام بتحديد أهداف الاتحاد ومناقشتها واعتمادها ونشر مواقف الاتحاد حول جميع المسائل ذات العلاقة بسياسة النقل على الطرق. ومن مهام الجمعية العامة أيضاً اعتماد التقرير السنوي عن وضع المنظمة، واختيار هيئة مستقلة لمراجعة الحسابات وتدقيقها بالإضافة إلى مفوضي الحسابات.



المجلس التنفيذي للجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق

المجلس التنفيذي هو الهيئة التنفيذية للجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق وهي المسؤولة عن إدارة شؤون الاتحاد وفقاً للدستور (دستور الاتحاد الدولي للنقل على الطرق) وأنظمتها الداخلية. تقوم الهيئة بتنفيذ جميع القرارات التي تتخذها الجمعية العامة. ويقوم المجلس التنفيذي كذلك بوضع كافة اللوائح والتوجيهات اللازمة لتوفير وتأدية الخدمات بشكل فاعل وآمن وتوفير إدارة سليمة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق. يجتمع المجلس التنفيذي كلما دعت الضرورة لذلك. يتولى رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق رئاسة الجمعية العامة والمجلس التنفيذي.



من اليسار إلى اليمين (جلوس) : يوري سوخين. ASMAP . الاتحاد الروسي . غراهام سميث . نائب رئيس الاتحاد، CPT - المملكة المتحدة . جانوز لانسي . رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. ZMPD, بولندا . بيير يادروزا. نائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. ASTIC, اسبانيا . وعزت صلاح . UND . تركيا.

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

مجلس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق لنقل البضائع

يتألف مجلس النقل على الطرق للبضائع من جميع الأعضاء العاملين الذين يمثلون النقل على الطرق للبضائع مقابل أجر أو مكافأة ويعملون لحسابهم الخاص. يجتمع المجلس مرتين في السنة على الأقل. يعقد المجلس انتخابات تشريعية مرة واحدة كل سنتين لانتخاب الرئيس ونواب الرئيس. كما يقوم بتسمية المرشحين للمجلس التنفيذي للاتحاد. تكمن المهمة الرئيسية لمجلس النقل على الطرق للبضائع في وضع أهداف السياسة العامة للاتحاد فيما يتعلق بالنقل على الطرق للبضائع ومناقشة واعتماد ونشر موقف الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بشأن جميع المسائل المتعلقة بنقل البضائع على الطرق.

الهيئة الإدارية للمجلس:

من اليسار إلى اليمين: بيتر كولم، نائب الرئيس لشؤون نقل البضائع على الطرق. واتحاد النقل على الطرق في المملكة المتحدة، و بيير بادروزا رئيساً، و ASTIC، اسبانيا، و كاهرامان سيديكانا زاروف، نائب رئيس الرابطة الدولية للنقل على الطرق في أوزبكستان.

مجلس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق لنقل الركاب

يتألف مجلس النقل على الطرق للركاب في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق من جميع الأعضاء الفاعلين الذين يمثلون النقل البري للركاب على الطرق بما في ذلك سيارات الأجرة وتأجير السيارات مع سائقها. يجتمع المجلس مرتين في السنة على الأقل. يعقد المجلس انتخابات تشريعية مرة واحدة كل سنتين لانتخاب الرئيس ونواب الرئيس. كما يقوم بتسمية المرشحين للمجلس التنفيذي للاتحاد. إن المهمة الرئيسية لمجلس النقل البري للركاب هي وضع الأهداف والسياسة العامة للاتحاد فيما يتعلق بالنقل على الطرق للركاب ومناقشة واعتماد ونشر موقف الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بشأن جميع المسائل المتعلقة بنقل الركاب على الطرق.

الهيئة الإدارية للمجلس:

من اليسار إلى اليمين: هوبرت أنديلا، نائب الرئيس لشؤون نقل الركاب على الطرق، و KNV للنقل بالتاكسي في هولندا، و غراهام سميث رئيساً، وإتحاد نقل الركاب في المملكة المتحدة، و يافيس ماناريتس، نائب الرئيس، و FBAA، بلجيكا.



لجان الاتصال في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق

لجنة الاتصال الخاصة بالاتحاد الأوروبي لنقل البضائع

إن لجنة الاتصال الخاصة بالاتحاد الأوروبي لنقل البضائع هي منتدى لجمعية الاتحاد الأوروبي الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق لمعالجة قضايا السياسة العامة للنقل في الاتحاد الأوروبي. في عام 2009، ركزت هذه اللجنة اهتمامها على مسألة تأثير الأزمة الاقتصادية على قطاع الشحن على الطرق الأوروبي؛ ووضع سياسة مستقبلية للنقل على الطرق في الاتحاد الأوروبي حتى عام 2020، ومناقشة مقترحات المفوضية الأوروبية المتعلقة باللوائح والتعليمات الخاصة بالهنة وبسوق النقل الدولي على الطرق؛ ووضع الأوزان والأبعاد الخاصة بالمركبات التجارية الثقيلة؛ وقواعد القيادة على الطرق وأوقات الاستراحة داخل الاتحاد الأوروبي، ومشروع رسوم العدادات الذكية؛ وأوقات العمل على الطرق، والتدريب المهني؛ ونقل الحيوانات الحية؛ والمنافسة في نقل البضائع، وتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والقواعد الأوروبية الستة؛ وإعداد إستراتيجية إطارية لتكاليف النقل الخارجي عبر الوطني من قبل هيئة الاتحاد الأوروبي لجعل قطاع النقل صديق للبيئة، بما في ذلك إعادة النظر في فرض ضرائب على مركبات البضائع الثقيلة.

الهيئة الإدارية للجنة الاتصال الخاصة بالاتحاد الأوروبي لنقل البضائع:
من اليسار إلى اليمين: كريستيان لوبروت، ألمانيا، فلورنس بيرتيلو، فرنسا، ألكساندر ساكرز هولندا.

لجنة الاتصال الخاصة بأوراسيا

تمثل هذه اللجنة المنتدى الذي يربط الجمعيات العضوة في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق على امتداد منطقة أوراسيا لمناقشة قضايا النقل وسياساته في المنطقة. كانت هذه اللجنة تتألف في السابق من ممثلين عن الجمعيات الموجودة في رابطة الدول المستقلة الإحدى عشرة والأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. إضافة إلى جورجيا ومنغوليا. انبثقت لجنة الاتصال الخاصة بأوراسيا عن لجنة الاتصال الخاصة برابطة الدول المستقلة التي أعيدت هيكلتها في سبتمبر 2010 بحيث تعكس التطورات في المنطقة وتقدم خبر تمثيل لمصالح أعضائها على امتداد منطقة أوراسيا. تركز لجنة الاتصال الخاصة بأوراسيا جهودها على نتائج المشروع الريادي للمبادرة الأوروبية الآسيوية للنقل على الطرق الجديد؛ وتنفيذ المرحلة الثانية والتي تنطوي على رصد مسارات المشروع، من بينها مسارين يتجهان إلى أفغانستان وداخل الأراضي الصينية، والعمل مع منظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي ومنتدى النقل العالمي على استخدام أنظمة العبور المتعدد من قبل مشغلي النقل على الطرق في المنطقة.

7h الهيئة الإدارية للجنة الاتصال الخاصة بأوراسيا

من اليسار إلى اليمين: توفيق نورلايف، أذربيجان، كاخرامون صديقنازاروف، أوزبكستان، ليونيد كوستيوشينكو، أوكرانيا.

اللجنة الإقليمية الخاصة بالرابطة الاقتصادية الأوراسية

تأسست اللجنة الإقليمية الخاصة بالرابطة الاقتصادية الأوراسية في يونيو 2010، ضمن إطار لجنة الاتصال الخاصة بأوراسيا حديثة التأسيس. تتألف هذه اللجنة الإقليمية من الجمعيات المشاركة في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق في دول المنطقة وهي روسيا البيضاء، وكازاخستان، وقرغيزستان، وروسيا، وطاجكستان، وأوزبكستان، إضافة إلى ممثلين عن دول مراقبة (أرمينيا ومولدوفا وأوكرانيا).

تعمل هذه اللجنة على رصد ومتابعة التحديات والفرص التي يواجهها قطاع النقل على الطرق في منطقة أوراسيا من أجل تمثيل مصالح القطاع من خلال تصميم السياسات والمبادرات المناسبة، ومشاركة الشركات والهيئات الحكومية ذات العلاقة في العمل على إيجاد شراكة أصيلة بين القطاعين العام والخاص، ومن أجل تحقيق هذا الغرض، يدعو الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مثلي الشركات والحكومات في الدول الأعضاء ضمن منطقة أوراسيا إلى المشاركة في اجتماعات اللجنة ونشاطاتها.



اللجان الدولية والأطراف العاملة في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق

لقد قامت الهيئات الدولية والأطراف العاملة في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بتجميع ممثلي الأعضاء من ذوي الخبرات المحددة لوضع مسودة مشروع لسياسة المواقف التي تستهدف مجالس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والجمعية العامة والعمل بصفة هيئة استشارية ومعلوماتية وبحثية.



الشؤون الجمركية (CAD)
مايكل هافلوكوفا، جمهورية التشيك



الشؤون الاقتصادية (CAE)
رودولف كريستيان بيور (AISÖ), النمسا



الشؤون المالية (CF)
رون وايتل (CPT)



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

الهيئات الدولية في الاتحاد ورؤسائها

الأطراف الدولية العامل ورؤسائها



النقل المختلط (GETC)
أنطوانيتا إيفانوفنا (AEBTRI), بلغاريا



البضائع الخطرة (GEMD)
بول ووترز (FEBETRA), بلجيكا



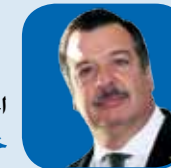
سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة
مع سائق (TA)
هيوبرت أنديلا (KNV), هولندا



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



الشؤون الاجتماعية (CAS)
جورج كوس (FNTR), فرنسا



الخدمات المقدمة لمقاولي النقل على الطرق (CSE)
خوسيه ريبيرو دا كروز (ANTRAM), البرتغال



الشؤون التقنية (CIT)
ميخائيل نيزوف (ASMAP), روسيا

المنظمات الشريكة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق

الشركاء الدوليون

يقوم الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بالحفاظ على علاقات عمل وثيقة مع العديد من المنظمات الحكومية الدولية، وهي كما يلي:

• الهيئات التابعة للأمم المتحدة : وتشمل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) ، واللجنة الاقتصادية لأوروبا ، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (أسكوا) ، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ، ومنظمة السياحة العالمية ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية.

- منظمة التجارة العالمية
- البنك الدولي
- منظمة الجمارك العالمية
- المنتدى الدولي للنقل

الشركاء الإقليميون

- بنك التنمية الآسيوي
- الاتحاد العربي للنقل على الطرق
- منظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي
- مجلس النقل على الطرق في رابطة الدول المستقلة
- مجموعة العمل الاقتصادي المشترك
- منظمة التعاون الاقتصادي
- الاتحاد الأوروبي ، بما في ذلك هيئات المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي
- المجموعة الاقتصادية الأوروبية الآسيوية
- منظمة (جوام) التي تضم كل من جورجيا وأوكرانيا وأذربيجان ومولدوفا.
- البنك الإسلامي للتنمية
- جامعة الدول العربية
- منظمة شانغهاي للتعاون

إضافة إلى ذلك فقد قام الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بالتعاون مع العديد من الجمعيات الدولية التي تمثل القطاعات الأخرى المرتبطة مباشرة بالتجارة والنقل.



تتألف الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق لدى الاتحاد الأوروبي في جنيف، من المراكز الوظيفية الرئيسية التالية:

الأمين العام
مارتن مارمي

نائب الأمين العام
اومبرتو دي بيرتو

رئيس نقل وتيسير البضائع
جوليان جانكو

رئيس نقل الركاب
اوليف كامبرسكي

رئيس الاتصالات
جوليت إيبلي

رئيس الشؤون المالية
إريك بينويست

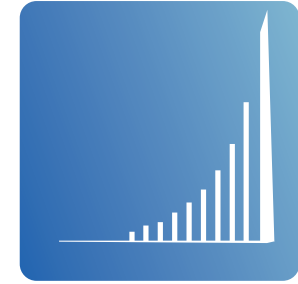
رئيس المعلومات
فيليب غروشين

رئيس التدريب في الاتحاد
باتريك فيليب

رئيس التنمية المستدامة
جنس هوجل

رئيس الشؤون الفنية والتقنية
جاك مارمي

رئيس نظام النقل الدولي على الطرق
مارك ريتلسكي



جنيف - مقر الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق

تقوم الأمانة العامة برئاسة الأمين العام، بمساعدة المجلس التنفيذي لتنفيذ السياسات المقترحة التي تمت الموافقة عليها من قبل مجالس النقل، إضافة إلى الجمعية العامة، حسب مقتضى الحال.

تشمل الأمانة العامة للاتحاد، الممثلات الدائمة لدى الاتحاد الأوروبي في بروكسل، ورابطة الدول المستقلة في موسكو، ومنطقة الشرق الأوسط في اسطنبول. أما جنسية موظفيها فهم من 35 بلدا موزعة على جميع القارات الخمس.

تستفيد الأمانة العامة للاتحاد 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 عالميا.

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

الأهداف الرئيسية

تقوم الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق بالعمل جنبا إلى جنب مع ثلاثة ممثلات دائمة إضافة إلى أعضاء الاتحاد، بتنفيذ برنامج العمل وأولويات المنظمة. كما أنها تقوم، في هذا الإطار، على ضمان تعزيز التنمية المستدامة، وتنفيذ الاتفاقات المتعددة الأطراف والأكثر فعالية مثل اتفاقيات الأمم المتحدة. وفي هذا الإطار أيضاً، يعتبر الاتحاد الدولي للنقل على الطرق شريك تنفيذي 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 الاتحاد الأوروبي وآسيا 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.

الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق



تتألف الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق لدى الاتحاد الأوروبي ومقرها بروكسل، من المراكز الوظيفية الرئيسية التالية

المنسوب العام

مايكل نيلسون

رئيس نقل البضائع وشئون البيئة

مارك بيليه

رئيس نقل الركاب في الاتحاد الأوروبي

اوليغ كامبيرسكي

رئيس الشؤون الاجتماعية المالية

الأوروبية

داميان فيكارز

ضابط الاتصال الأوروبي

بن رايشرت

مسؤول السياسات

رمي لبييدا



بروكسل - مقر الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق لدى الاتحاد الأوروبي

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

الأهداف الرئيسية

- مواصلة تعزيز مصالح قطاع النقل على الطرق في دول الاتحاد الأوروبي
- الإسهام الإيجابي في مبادرات الاتحاد الأوروبي وسياساته التشريعية لضمان توفر بيئة تشغيلية فعالة ومستدامة ومناخ اقتصادي سليم لقطاع النقل على الطرق في الحاضر والمستقبل
- ضمان توفر منافسة عادلة في جميع عمليات صنع السياسات في الاتحاد الأوروبي والتأكد من أن قطاع النقل على الطرق لا يتعرض للظلم والإجحاف. حيث أن أي عقوبات تترتب على النقل على الطرق هي بمثابة عقوبة أكبر تقع على الاقتصاد الوطني ككل.

تعمل الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق لدى الاتحاد الأوروبي بالتنسيق مع جميع أعضاء الاتحاد الأوروبي وفقا لبرنامج العمل الذي قرره بأنفسهم. وتقوم أيضا بالتعاون والتنسيق مع جميع المديرات العامة ذات الصلة هيئة الاتحاد الأوروبي، والبرلمان الأوروبي وخاصة لجنة النقل (TRAN)، ومجلس وزراء الاتحاد الأوروبي والنقل، وأمانتها العامة، ومثلي الدول الأعضاء الدائمين لدى الاتحاد الأوروبي والجمعيات المنظمات ذات الصلة الموجودة في بروكسل، من أجل تحقيق الأهداف والأولويات.

موسكو - مقر الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق لدى منطقة أوراسيا

تم إنشاء الممثلة الدائمة للاتحاد لدى منطقة أوراسيا - منطقة رابطة الدول المستقلة سابقا - في موسكو في عام 1998 ، وذلك بهدف تعزيز أنشطة الأكاديمية التابعة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق. وتطوير التنمية المستدامة للنقل البضائع على الطرق في منطقة أوراسيا مع الجمعيات الوطنية الأعضاء ومع السلطات المحلية فيها . ولتعجيل عملية التكامل بين النقل على الطرق من خلال توحيد التشريعات في دول منطقة أوراسيا وتسترشد الممثلة الدائمة للاتحاد في منطقة أوراسيا في أنشطتها بأولويات السياسة العامة للجنة الاتصال لرابطة الدول المستقلة.



الأهداف الرئيسية

- تطوير قطاع النقل على الطرق الأوروآسيوي وذلك بالتعاون المنظمات الاقتصادية الدولية في المنطقة
- توحيد تشريعات النقل على الطرق في دول منطقة أوراسيا . ولا سيما من خلال الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية والاتفاقات المتعددة الأطراف المتعلقة بتيسير العمليات التجارية و النقل الدولي على الطرق.
- تنفيذ وتعزيز المبادرة الأوروآسيوية الجديدة للنقل على الطرق. من خلال تعاون وثيق مع الحكومات والوكالات الحكومية والمنظمات الحكومية الدولية والجمعيات الأعضاء في الاتحاد.
- العمل على توفير المعلومات الخاصة بالخدمات لمتهدي النقل على الطرق في دول منطقة أوراسيا باللغة الروسية.



تضم الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي لدى منطقة أوراسيا في موسكو المراكز الوظيفية الرئيسية التالية:
المنسوب العام
ايغور رونوف
كبير الموظفين - السياسات
دميتري لاريونوف
كبير موظفي - الجمارك
اركادي شميلييف
مسؤول الاتصالات
إيلينا أنفيموفا



اسطنبول - الممثلة الدائمة للاتحاد في منطقة الشرق الأوسط والمنطقة

الأهداف الرئيسية

تلبية متطلبات ومصالح قطاع النقل على الطرق في المنطقة

- العمل على تحقيق الانسجام بين التشريعات المختلفة المتعلقة بقطاع النقل في المنطقة. وتفعيل دور الأمم المتحدة في هذا الميدان
- نشر الوعي العام لأهمية وضرورة الحاجة لتوفير تدريب مهني معترف به دولياً على مستوى المنطقة. والترويج لأنشطة أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق.
- تنظيم ورعاية المؤتمرات والمنتديات والندوات حول النقل على الطرق في المنطقة العربية بالتعاون مع الجامعة العربية ومنظمة التعاون الاقتصادي ومنظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي.
- توفير الدعم الفني والمساهمة للحكومات المهتمة من أجل تطوير أو إصلاح التشريعات المحلية بغرض تسهيل التجارة وتطوير النقل على الطرق.

تضم الممثلة الدائمة للاتحاد في منطقة الشرق الأوسط والمنطق في اسطنبول المراكز الوظيفية الرئيسية التالية:

المنسوب العام
حيدر أوزكان
مسؤول عن المشروع
طلال الوهبي
مسؤولة الاتصالات و الفعليات
شولة اجار

تأسست الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق في منطقة الشرق الأوسط عام 2005 . ومقرها اسطنبول. تكمن مهمة هذه الممثلة في تطوير وتيسير النقل على الطرق على تقاطعات الطرق بين القارات والمناطق التي تمتد بين تركيا في أوروبا ومصر في إفريقيا لتشمل منطقة الشرق الأوسط بأكملها . وذلك بالتعاون مع الروابط والجمعيات الوطنية التابعة لتلك الدول والأعضاء في الاتحاد. بالإضافة الى السلطات المحلية. تعمل الممثلة الدائمة الموجودة في المنطقة جنباً الى جنب مع المنظمات الإقليمية والدولية ذات العلاقة لتعزيز التنمية المستدامة وتعزيز وتسهيل عمليات النقل التجاري على الطرق في بلدان تشهد أسرع الاقتصاديات نمواً في العالم، مستفيدة بذلك من الدعم الذي تقدمه الأكاديمية التابعة للاتحاد إضافة الى الخبرات المتوفرة في الاتحاد نفسه والرؤية العالمية الإقليمية التي يتمتع بها هذا الاتحاد.

النقل على الطرق في عام 2011

النقل على الطرق: العنصر الرئيسي في تحسين الحياة اليومية كل فرد



تعتبر صناعة النقل على الطرق العمود الفقري للاقتصادات القوية والمجتمعات الحيوية. لذلك، فمن الأهمية بمكان الحفاظ على هذه الصناعة التي تعد أمراً حيوياً للنمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية. والتي من شأنها في نهاية المطاف أن توفر الرخاء للمجتمعات. تلعب صناعة النقل دوراً حاسماً في حياة كل فرد من حيث تلبية متطلبات الفرد والبضائع على حد سواء، وفي توفير عملية نقل مستدامة. لذلك، فإن صناعة النقل على الطرق تلعب دوراً فعالاً في ربط جميع الشركات بالأسواق. والنقل التجاري للبضائع، وخلق فرص عمل، وضمان توزيع أفضل للثروات والتقريب بين أفراد الجنس البشري. إن هذه الصناعة تلعب دوراً حاسماً في الحياة اليومية الاقتصادية والاجتماعية في البلدان الصناعية والنامية على حد سواء. لهذا السبب، فإن أي ضرر يقع على قطاع النقل على الطرق يشكل ضرراً أكبر على الاقتصاد وعلى المجتمع ككل. إن أهم جزء في صناعة النقل على الطرق هو التطور والتنمية المستدامة. فالشاحنات الكبيرة والحافلات وسيارات الأجرة هي أكثر أماناً اليوم وأكثر كفاءة ونظافة وهدوء من أي وقت مضى. فهي تمثل التكنولوجيا العالية في أفضل حالاتها، لضمان نوعية حياة أفضل مما هو موجود اليوم.

”النقل على الطرق يوحد الجنس البشري...“

نقل البضائع على الطرق

أسبوع بدون النقل بالشاحنات

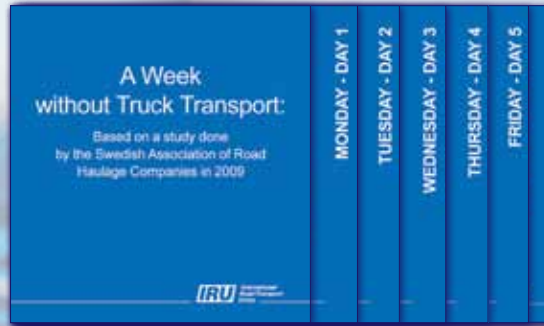
هذه المطبوعة الصادرة حديثاً عن الاتحاد الدولي للنقل على الطرق هو نتيجة مسح أجرته الجمعية السويدية لشركات النقل على الطرق. وهو يقدم حقائق وأرقاماً مثيرة حول ما يمكن أن يحدث إذا توقف النقل بالشاحنات لمدة أسبوع. وتهدف هذه المطبوعة إلى زيادة وعي المسؤولين والمواطنين بأهمية الدور الحيوي الذي تلعبه الشاحنات في حياتنا اليومية المعاصرة.

وتؤكد هذه المطبوعة أن أي انقطاع أو توقف في خدمة النقل بالشاحنات سوف تكون له آثار سلبية على جميع مناحي الحياة اليومية بما في ذلك الرعاية الصحية وتوزيع الغذاء والطاقة. كما سوف تتأثر جميع قطاعات الأعمال التي نتعامل معها بشكل يومي لأن معظمها لم تعد تخزن البضائع بل تعتمد بالكامل على تلقي الشحنات في مواعيدها.

تعتبر شاحنات النقل الكبيرة همزة الوصل الحيوية بين المنتجين والمستهلكين والشركات . مما يتيح لهم حرية اختيار المكان الذي يريدونه ، والفضل في ذلك يعود إلى ما تبديه هذه الشاحنات من مرونة وحرية في الحركة لا مثيل لها . فهذه الحرية في الحركة تساعد بدورها في تعزيز عملية توزيع للثروات وتوفير فرص العمل بشكل أكثر عدالة بين المناطق الحضرية والريفية. فالشاحنات هي السبيل الوحيد للوصول إلى معظم المصانع والمتاجر والمطاعم والمنازل : فهي تنقل أجهزة التلفاز وأجهزة الحاسوب وملابس السباحة والأدوية . ولعب الأطفال والمواد الغذائية ومواد البناء - لتغطي كافة صنوف الإنتاج ، وتوصلها إلى المتاجر المحلية وأبواب المنازل.

حقائق وأرقام:

- يغطي الشحن عبر البر اليوم في المتوسط أكثر من 90 ٪ من قيمة البضائع وأكثر من 80 ٪ من حجم الشحن الداخلي.
- يتم شحن أكثر من 6.000 مليار طن / كم من البضائع عبر النقل على الطرق سنوياً في كل من الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة ورابطة الدول المستقلة والصين واليابان.
- في الاقتصاديات الحديثة، يتم شحن 85 ٪ من الأحمال لمسافات تتراوح بين 150 كم أو أقل. خصوصاً في ظل عدم توفر بديل اقتصادي مجدي. وأقل من 1 ٪ يتم نقله لأكثر 1.000 كيلومتر.
- يعتبر النقل البري للبضائع أكثر القطاعات توفيراً لفرص العمل. فهو يوفر فرص عمل إلى 6.5 مليون شخص في دول الاتحاد الأوروبي وحده. وإلى ما يقرب من 9 ملايين في الولايات المتحدة.
- كل سلعة موجودة في كل متجر أو في كل بيت أو في كل مكتب لا بد وأن كانت، في مرحلة من المراحل، على متن إحدى الشاحنات.
- أخيراً، فإن كل وسائل النقل الأخرى فضلاً عن الغالبية العظمى من الأعمال تحتاج إلى خدمات قطاع النقل على الطرق لكي تعمل بفعالية.



” يحسن من توزيع الثروة... ”

نقل الركاب بالباصات والحافلات

تعتبر الباصات والحافلات عناصر أساسية في سلسلة النقل المستدامة وجزءاً هاماً من أنظمة القطاع العام. توفر الباصات والحافلات خدمات نقل آمنة وصديقة للبيئة وفعالة ورخيصة التكلفة على المستويات المحلية والوطنية والإقليمية والدولية للجميع. بمن فيهم ذوو الدخل المحدود أو يعانون من إعاقات أو يعيشون في مناطق نائية. وبهذا الشكل، فهي تعمل كضمانة للتماسك الاجتماعي. كما أنها غالباً ما تشكل شرايين الحياة في مجالات العمل والتعليم والترفيه والسياحة للمواطنين الذين لا يمتلكون السيارات أو لا يستطيعون القيادة. وهي تعمل كمكملة لوسائل النقل الأخرى من خلال نقل الركاب أو المسافرين إلى نقطة المغادرة إلى وجهتهم النهائية. أيضاً عبر محطة القطارات أو المطارات!

حقائق وأرقام:

- الحافلات والباصات في متناول الجميع اقتصادياً: فهي متوفرة بتكلفة أقل نسبة لكل مسافر مقارنة مع أي وسيلة أخرى للنقل لمسافات تتراوح بين 500 و 1.000 كيلو متر. وهي توفر 1.5 إلى 2 ضعف ما تنفقه عليها الحكومات في أوروبا، كما لا يتجاوز الدعم الفدرالي لكل راكب فيها 0.06 دولار مقارنة بحوالي 0.77 دولار لقطاع النقل العام و4.32 دولار لشركات الطيران و46.06 دولار للقطارات!

- يمكن للباصات والحافلات أن تحل محل 30 سيارة لكل منها. وهذا يؤدي إلى انخفاض الأزدحامات واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وقد اعتبرت الوكالة الفرنسية للبيئة والطاقة الحافلات أكثر وسائل النقل صداقة للبيئة. رغم أن فرنسا تملك "أنظف" نظام للقطارات المعتمدة على الطاقة النووية في العالم!

- الباصات والحافلات تغطي 55 ٪ من وسائل النقل العام في أوروبا. وتمثل حوالي 45 ٪ من نقل الركاب في تركيا. وتنقل 751 مليون راكب سنوياً في الولايات المتحدة وتنقل 25,000 شخص لكل ساعة/اتجاه في مدينة غوانغزو الصينية وحدها!

- هناك ما يقرب من 7.5 مليون وظيفة في أوروبا بشكل عام، تعتمد بصورة مباشرة أو غير مباشرة على الباصات والحافلات وسيارات الأجرة وتوفر شركات الحافلات في الولايات المتحدة في المتوسط 3.5 وظيفة لكل حافلة راكب. وأن كل فرصة عمل واحدة يتم توفيرها في قطاع الحافلات والباصات، يتم توفير 3 إلى 3.5 فرصة عمل إضافية في الصناعات ذات العلاقة، مثل السياحة والسفر.

- من عام 2007 إلى عام 2008، شكلت نسبة وفيات حوادث الطرق ممن يستخدمون الحافلات والباصات في الاتحاد الأوروبي 0.57 ٪، بالمقارنة مع حوادث السيارات التي شكلت (49.58 ٪). والعربات ذات العجلتين (26.52 ٪) والمشاة (17.58 ٪). وحتى الجرارات الزراعية (0.79 ٪). وفي أستراليا، يعتبر الذهاب إلى المدرسة بالباص أكثر أماناً 7 مرات من قيادة سيارة العائلة، و31 مرة من السير على القدمين، و221 مرة من ركوب الدراجة.

”سمارت موف...“

سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائقين

تعتبر خدمات سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائقين مكونا أساسيا في سلسلة النقل العام في المناطق الريفية والحضرية على حد سواء. وبفضل المرونة التي تتمتع بها. تعتبر سيارات الأجرة مكملة لوسائل النقل الأخرى حيث تتوفر على مدار الساعة وتقدم خدمات مخصصة لكل راكب على حدة. وتلعب سيارات الأجرة دورا كبيرا في ضمان التنقل المستدام للركاب خاصة ذوي الإعاقات منهم. وهي تضمن التفاعل الاجتماعي من خلال تقديمها خدمات آمنة وصديقة للبيئة ومرنة وغير مكلفة.

حقائق وأرقام:

- يعمل أكثر من مليون شخص في قطاع سيارات الأجرة في أوروبا. وهم يمثلون 8% من العاملين في قطاع النقل الأوروبي.
- تنقل سيارات الأجرة أكثر من 50% من الرحلات المتوجهة إلى المطارات. 40% من الأسر الأوروبية لا تمتلك سيارات خاصة بها أو لا يستطيع أفرادها القيادة. والواقع أن الأشخاص العاجزين عن الحركة يستخدمون خدمات سيارات الأجرة أكثر ثلاث مرات من الأشخاص العاديين.
- توفر سيارات الأجرة خدمات التنقل للأفراد المقيمين في مناطق نائية قليلة السكان. حيث تعتبر وسيلة النقل الوحيدة للأشخاص الذين لا يملكون سيارات خاصة.
- بالرغم من كون سيارات الأجرة تمثل 10-20% من حركة التنقل داخل المدن. فإنها تتسبب في 1% فقط من مجمل حوادث السير.
- عندما تتوفر الحوافز المناسبة فإن سيارات الأجرة تصبح أكثر صداقة للبيئة. يستخدم سائقو سيارات الأجرة أكثر المركبات صداقة للبيئة بينما يتم استبدال أساطيل بأكملها من هذه السيارات كل بضعة أعوام في أوروبا. بما يتيح للشركات العاملة في هذا الميدان مواكبة أحدث التطورات التكنولوجية وكفاءة المحركات من حيث استهلاك الوقود. والتلوث. والضجيج وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون.
- إن قطاع سيارات الأجرة عازم على استمرار تحسين نوعية وجاذبية الخدمات التي يقدمها. فضلا عن سجله في مجال الأمان والمعايير البيئية. من خلال تطوير الأبعاد المهنية لدى العاملين في هذا القطاع من سائقين ومسؤولين.

”أي مكان. أي زمان...“

خلال العامين 2008 و2009، ساهمت الأزمة المالية التي تحولت إلى أزمة اقتصادية في تقليص الطلب على خدمات نقل البضائع على الطرق. نظرا لقوة الارتباط بين نمو الاقتصاد ونمو حركة النقل. لقد قام الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بمتابعة وتحليل أرقام وتوجهات العام 2010. وقد أشارت بمجملها إلى حدوث انتعاش اقتصادي.

إن مقارنة الأرقام بين عامي 2010 و 2009 تظهر ما يلي:

التعاون والتنمية (OECD) والإتحاد الأوروبي. فضلا عن دول البلقان وأعضاء منظمة (BRIC) و (TRACECA). كما يوفر الآن تطبيقات معدلة تجعل المقارنة بين بيانات الدول أكثر يسرا.

خلال الشهور التسعة الأولى من العام 2010، أظهرت مؤشرات الإتحاد الدولي للنقل على الطرق أن دول (TRACECA) تشق طريقها بسرعة نحو الانتعاش الاقتصادي معتمدة في ذلك على النقل على الطرق. كما بات واضحا أن على أوروبا، إن أرادت أن تحافظ على موقعها في الاقتصاد العالمي. أن تعمل على تحديث وتسهيل توفر خدمات النقل على الطرق من أجل تخفيف الانتعاش الاقتصادي. وهذا ما يجري في جميع مناطق العالم التي تشهد في الوقت الحالي نموا اقتصاديا لافتا.

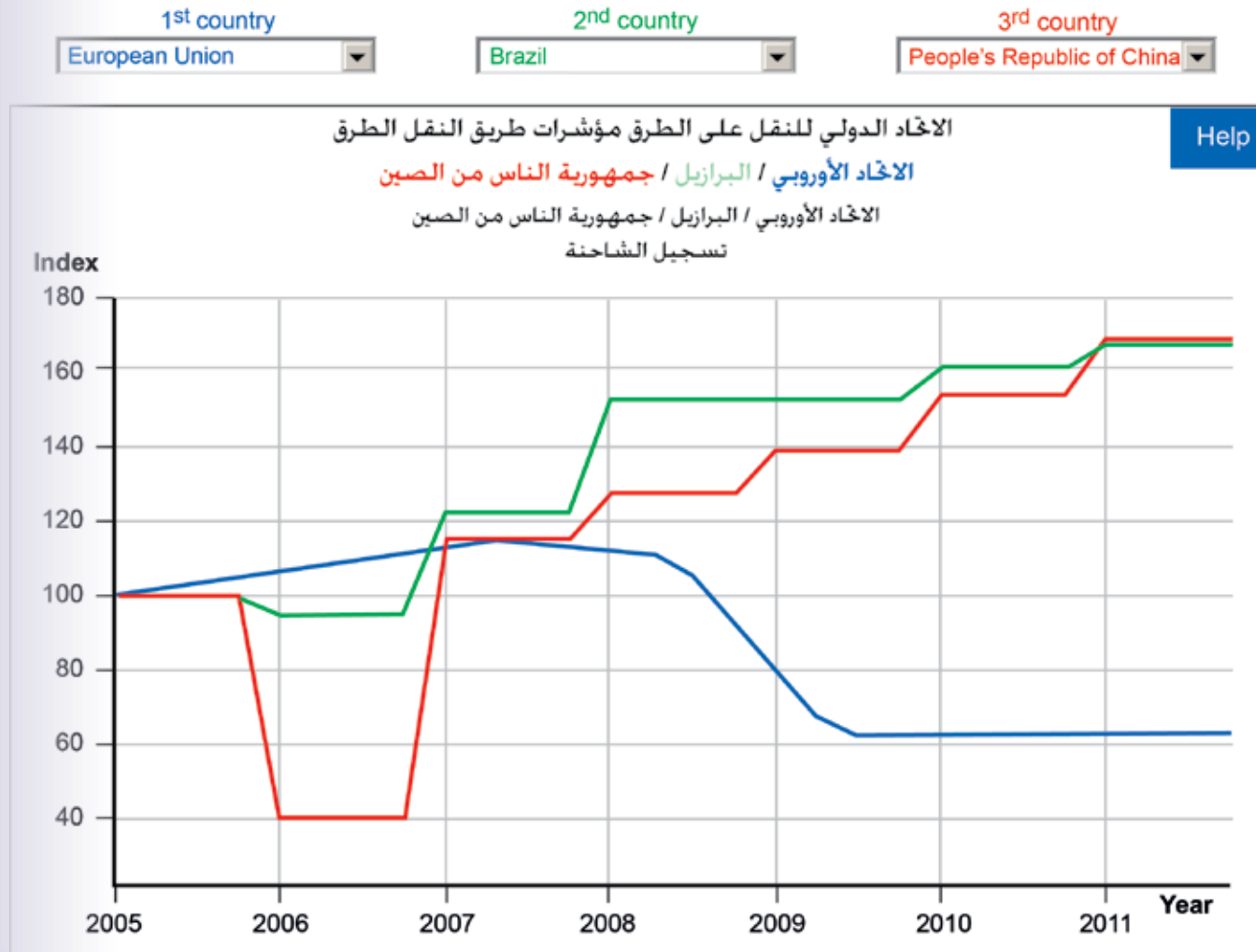
تتوقع مؤشرات الإتحاد الدولي للنقل على الطرق خلال العام 2011 نموا في الناتج المحلي الإجمالي وكميات البضائع المنقولة وتسجيل المركبات الجديدة في دول (البرازيل والهند والصين وروسيا) وكذلك مجموعة دول المر بين آسيا وأوروبا عبر القوقاز. بينما سوف تظل "الاقتصادات القديمة" في أوروبا في حالة جمود عند مستوى يقل بنسبة 40% عن أرقام العام 2008.

- ارتفاع بنسبة 10% في مخرجات نقل البضائع على الطرق محليا (بالأطنان) مقارنة بانخفاض قدره 10%.
- ارتفاع بنسبة تصل إلى 10% في مخرجات نقل البضائع على الطرق دوليا (بالأطنان) مقارنة بانخفاض بمقدار 20-30%.
- معدلات الشحن ظلت ثابتة. مقارنة بانخفاض بنسبة 10% في 2009.
- ارتفاع في تكاليف النقل بنسبة 10%.
- ارتفاع ضئيل قدره 1% في تسجيل الشاحنات الجديدة بعد انخفاض كبير مقداره 40%.
- استمرار صعوبة الحصول على الائتمان المصرفي.
- ثبات معدلات الإفلاس بعد ارتفاع بنسبة 20%.

لقد قام الإتحاد بتوسعة التغطية الجغرافية لمؤشرات النقل على الطرق الخاصة به، والتي باتت توفر توقعات ربعية حول نمو الناتج المحلي الإجمالي وأحجام الشحن على الطرق وتسجيل المركبات الجديدة في 51 دولة بما في ذلك أعضاء منظمة



النقل على الطرق والأزمة الاقتصادية



إن الهدف من إطلاق مؤشرات الائتاد الدولي للنقل على الطرق هو إتاحة الفرصة أمام أعضاء الائتاد ومشغلي وسائط النقل على الطرق لتكييف جديد أساطيلهم مع النمو الاقتصادي متمثلاً في الناتج المحلي الإجمالي ومع الطلب على النقل متمثلاً في أحجام الشحن.

<http://www.iru.org/index/indices-app>

النقل على الطرق وعقد للعمل من أجل السلامة على الطرق

يعرف المختصون في قطاع النقل أن وقوع حادث سير يعتبر خطأ كبيرا. لقد ظل قطاع النقل على الطرق ملتزما دوما بتقليص عدد وشدة الحوادث التي تشتمل على مركبات النقل التجاري. فضلا عن الترويج لثقافة سلامة الطرق بين العاملين في القطاع. وقد كان تعزيز سلامة الطرق ولا يزال أولوية قصوى لقطاع النقل على الطرق.

يدعم الاتحاد الدولي للنقل على الطرق ويمول عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل سلامة الطرق

وقد أوصى القرار بما يلي:

- الذي تم الإعلان عنه في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة الصادر في 3 مارس 2010 والذي ينص على اعتبار السنوات العشر الواقعة بين 2011 و2020 "عقد العمل من أجل سلامة الطرق". حيث اتخذ المجلس التنفيذي للاتحاد قرارا غير مسبوق يقضي بتخصيص مليوني دولار لتنفيذ عدد من المشاريع الهادفة إلى تحسين مستوى الأمان على الطرق ضمن إطار عقد الأمم المتحدة.
- وتمشيا مع هذه المساهمة المالية الكبيرة. تبنت الجمعية العمومية قرارا هاما يهدف إلى المساعدة في تحقيق أهداف الأمم المتحدة المتمثلة في تثبيت عدد ضحايا حوادث الطرق ثم تخفيضه حول العالم من خلال زيادة النشاطات الفعالة على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية.
- التعرف على المسببات الرئيسية للحوادث التي تشتمل على مركبات تجارية من خلال دعم دراسات الحوادث التي تطبق أساليب علمية وطرائق معترفا بها دوليا مثل الدراسة الأوروبية لمسببات حوادث المرور (ETAC). من أجل تحسين مستوى سلامة الطرق من خلال استهداف المسببات الرئيسية للحوادث.
- دعم وترويج المعايير الفعالة والمنسجمة والمُعترف بها دوليا للتدريب المهني للعاملين في النقل على الطرق والتي أعدتها أكاديمية الاتحاد الدولي.
- العمل بشكل طوعي. قبل أن يكون إلزاميا. على تقديم أنظمة فعالة لسلامة الطرق مثل أنظمة تنبيه مغادرة المسرب. وأنظمة الكوابح المتطورة وأنظمة التوجيه الإلكترونية.

النقل على الطرق وعقد للعمل من أجل السلامة على الطرق



المفوضية الأوروبية برنامج العمل لسلامة الطرق 2011-2020

تماشياً مع اعتماد برنامج أوروبي جديد للعمل على سلامة الطرق يهدف إلى تقليص وفيات حوادث المرور في أوروبا بمقدار النصف خلال العقد المقبل. رحب الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بالبرنامج الأوروبي للعمل لسلامة الطرق 2011-2020، والذي ينسجم بالكامل مع التزام القطاع بسلامة الطرق.

من خلال مبادرات متنوعة، يركز البرنامج الأوروبي على تحسين سلامة المركبات والبنية التحتية وسلوك السائقين، بما يتضمن إضافة عناصر بيئية جديدة في المركبات، وتشديد بنية تحتية أكثر أماناً، وتعزيز التقنيات الذكية، وتطوير التدريب والتعليم المقدم لمستخدمي الطرق وكذلك أنظمة إسعاف المصابين في الحوادث.

قوائم الاتحاد الدولي لسلامة الطرق: السائقون والبضائع

أطلق الاتحاد الدولي قوائم صغيرة الحجم وسهلة الاستخدام لسائقي الشاحنات والباصات والحافلات وسيارات الأجرة من أجل تذكيرهم باستمرار أساسيات سلامة الطرق أثناء العمل. والتي أوصت بها دراسة الأوروبية لمسببات حوادث المرور (ETAC)، والتي أكدت أن العنصر البشري هو الأكثر فعالية في تحسين سلامة الطرق. وسوف يتم توزيع هذه البطاقات على المستويات المحلية والوطنية عبر الجمعيات العضوة في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق.

وبناء على طلب من المفوضية الأوروبية، قام الاتحاد الدولي بترجمة بطاقات السلامة المرورية الأكثر مبيعا إلى 23 لغة رسمية أوروبية، وهي الآن متوفرة على الموقع الإلكتروني للمفوضية. كما تم أيضا إعداد قائمة لضمان سلامة البضائع تتضمن أفضل الممارسات التي أقرتها اللجنة الأوروبية للتقييس (CEN) من أجل ضمان سلامة البضائع المنقولة على الطرق مع التأكيد على الالتزام الكامل بكافة التشريعات المحلية.

يؤكد الاتحاد الدولي للنقل على الطرق دعمه الكامل لأي إجراءات تتخذ بهدف تعزيز سلامة الطرق. كما يدعو الاتحاد إلى وضع التدريب المهني ونقل المعرفة على رأس أولويات المبادرة الأوروبية. لأن الإعداد السليم للعاملين في مجال النقل والتوعية الصحيحة لسائري مستخدمي الطرق من شأنهما أن يستهدفا المسببات الرئيسية لحوادث المرور مما سيؤدي إلى انخفاضها بدرجة ملحوظة. وأثناء انعقاد المؤتمر الرئاسي الأول للاتحاد الأوروبي والاتحاد الدولي للنقل على الطرق في بروكسل في 1 ديسمبر 2010، أعاد الاتحاد الدولي التأكيد على التزامه القوي بميثاق سلامة الطرق الأوروبي. باعتباره من أوائل المنظمات التي صادقت عليه في عام 2004.

التنمية المستدامة والنقل على الطرق

تحقيق التوازن بين التنمية الاقتصادية والمساواة 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 الاتفاق على التعريف المستخدم في أغلب الأحيان عن التنمية المستدامة، وهو أن التنمية هي التنمية التي "تلبى احتياجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتهم الخاصة". وبالتالي، فقد تم الاعتراف، في المجال الاقتصادي كما في البيئي، بأن تطبيق قواعد الاعتماد المتبادل والتدابير المعزولة باتت أمور مستحيلة. فالسياسات التي لا يتم وضعها بعناية سترتب عليها آثار سلبية ضارة. ليس على الاقتصاد فحسب وإنما على البيئة أيضاً.

"إن التوقيع على ميثاق الاتحاد يعتبر من أهم الأحداث التي وقعت ما بعد فترة مؤتمر ريو دي جانيرو".

موريس سترونغ، الأمين العام لمؤتمر قمة الأرض، بودابست، 1996 .



الذي يلعبه قطاع النقل على الطرق في تحقيق أهداف الألفية للتنمية من خلال التركيز على النوع لا الكم في تنمية قطاع النقل في الدول النامية والمتقدمة على حد سواء.

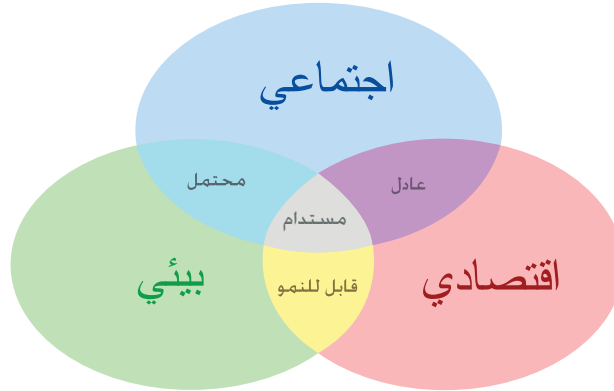
وقد انضم الاتحاد الدولي إلى العهد الدولي للأمم المتحدة، وهو أكبر مبادرة مؤسسية دولية تضم أكثر من 8000 مشارك من داخل قطاع الأعمال وخارجه في 135 دولة، وذلك بناء على حقيقة أن أولويات الاتحاد الدولي ونشاطاته -خاصة المتعلقة بتسهيل التجارة والنقل على الطرق- تنسجم تماما مع المبادئ العشرة للعهد الدولي فيما يتعلق بحقوق الإنسان، والعمالة، والبيئة، وإجراءات مكافحة الفساد.



التنمية المستدامة والنقل على الطرق

وفقا لجدول أعمال القرن 21 الذي تم اعتماده في المؤتمر، فإن قطاع صناعة النقل على الطرق ملتزم بشكل مسبق بالعمل من أجل تحقيق التنمية المستدامة من خلال وضع ميثاق الاتحاد الدولي للنقل على الطرق للتنمية المستدامة واعتماده بالإجماع في المؤتمر العالمي للاتحاد الذي عقد في بودابست عام 1996. فالسعي لتحقيق تنمية المستدامة أصبح التزام دستوري لقطاع صناعة النقل على الطرق، وفقا للمادة 2 من الأهداف القانونية العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق.

إن التنمية المستدامة تعني تحقيق التوازن الصحيح بين التنمية الاقتصادية والعدالة الاجتماعية وحماية البيئة. أما فيما يتعلق بقطاع صناعة النقل على الطرق، فإن تحقيق التنمية المستدامة يتم ترجمته إلى تحدي يتمثل في تلبية متطلبات السوق بأقل التكاليف البيئية والاجتماعية والاقتصادية الممكنة، لا سيما من خلال تحقيق بيئة أفضل وأكثر نظافة علاوة على النقل على الطرق. في واقع الأمر، فقد قام قطاع صناعة النقل على الطرق و



مدى السنوات الـ 20 الماضية بالاستثمار بكثافة في أحدث التقنيات وعمليات التدريب. وقد قام الاتحاد بوضع استراتيجية من ثلاثة عناصر: الإبداع والحوافز والبنية التحتية. كأفضل طريقة لتحقيق التنمية المستدامة:

- الابتكار: القيام بتطوير وتنفيذ التدابير التقنية والممارسات التشغيلية بفعالية أكبر من أي وقت مضى "من مصدرها" للحد من الأثر البيئي الذي يتسبب به النقل على الطرق.

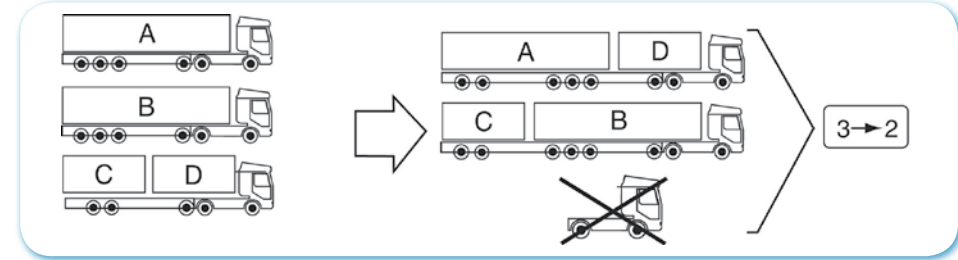
- الحوافز: تشجيع وتسريع عملية تقديم أفضل أصناف التكنولوجيا المتاحة والممارسات من قبل متعهدي النقل
- البنية التحتية: ضمان تدفق حركة المرور دون معيقات وضمان كفاءة التدابير المذكورة أعلاه.

لقد تم اعتماد هذه الاستراتيجية والتوصية بها من جانب برنامج الأمم المتحدة للبيئة في العام 2002 لكي تتبناها المجموعات الأخرى العاملة في نفس الميدان.

أكدت مفوضية الأمم المتحدة للتنمية المستدامة خلال اجتماعها السنوي للعام 2010، الذي حضره 92 وزيرا، على تعهد قطاع النقل على الطرق بتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة 30% بحلول العام 2030 واعترفت بالدور الحيوي



نظام وحدات القياس الأوروبية الخاصة بالمركبات: من شأنه زيادة كفاءة استخدام الطاقة والنقل، وكذلك النقل الجماعي.



يعتبر الابتكار طاقة دافعة في قطاع النقل على الطرق ومتطلباً سابقاً من أجل توفير خدمات عالية الجودة والحفاظ على مستوى جيد من المنافسة، وكما في استراتيجية الاتحاد الدولي لتحقيق التنمية المستدامة، فإن الحوافز والابتكار والبنية التحتية الواردة في المفهوم النموذجي من شأنها أن تساهم في خلق قطاع نقل يركز على النوع لا الكم بما في ذلك النقل متعدد الوسائط.

لقد تم عرض المفهوم النموذجي في منتدى النقل العالمي 2010 حول "النقل والابتكار: تحرير القدرات الكامنة" من أجل توضيح كيف يمكن لهذا الابتكار أن يتيح استغلال الوسائط الموجودة حالياً إلى أقصى مدى يمكن من خلال استخدام سلاسل أكثر طولاً بقدر الإمكان وأقل حجماً عند الضرورة. وقد أظهرت الدراسات الحكومية والأهلية بوضوح أن المفهوم النموذجي يزيد من كفاءة النقل على الطرق من خلال تحقيق سعة نقل أكبر بعدد أقل من المركبات.



يعمل المفهوم النموذجي على التقليل من الآثار البيئية للنقل على الطرق ويوفر درجة عالية من المرونة وتلبية مختلف احتياجات قطاعات الأعمال ومواجهة العوائق التي قد تفرضها محددات البنى التحتية، وبناء على المحاولات الحالية فإن المفهوم النموذجي:

- يوفر إمكانية نقل نفس الأحجام بعدد أقل من المركبات، وبالتالي يركز على النوع لا الكم.
- يعمل على تحسين الأداء البيئي للنقل على الطرق من خلال تقليص عدد الشاحنات المستخدمة وبالتالي تقليص استهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون.
- يسهل نقل الحاويات من وسيلة نقل إلى أخرى ويجعل النموذج متعدد الوسائط أكثر جاذبية من الناحية الاقتصادية.

• تقليص النفقات التي يتحملها مشغل وسائط النقل من خلال زيادة الأوزان المنقولة مع ثبات أو تناقص عدد الشاحنات المستخدمة.

وتبقى الحاجة قائمة إلى قيام القيادة السياسية مثلثة بالحكومات بوضع أسس ومعايير وحدات التحميل ومواصفات المركبات في جميع الدول من أجل ضمان التوافق بين كافة وسائط النقل، وإجراء المزيد من الدراسات الميدانية على المستوى الداخلي والخارجي من أجل الوصول إلى أفضل المعايير الممكنة لتطبيق المفهوم النموذجي.

لقد تعاون الاتحاد الدولي مع جهات عليا في الاتحاد الأوروبي لترويج وتسهيل استخدام المفهوم النموذجي، بما في ذلك مساهمته في إطلاق موقع متخصص





أما بخصوص تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في النقل على الطرق، فقد دعا الاتحاد الدولي الحكومات إلى السعي لإيجاد معايير دولية موحدة وإعداد إجراء دولي موحد للتعامل مع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من المركبات الثقيلة. وفي الحقيقة فإن ما يلزم قطاع النقل على الطرق لكي يواجه مسألة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بفعالية هو إعداد دورات واقعية وموحدة للانبعاثات. ولقد تم إعداد هذه الرؤية التي حظى بالدعم الكامل من جانب المفوضية الفنية الدولية (CIT).

ثمة حاجة ماسة لتوحيد إجراءات ترخيص المركبات الثقيلة من حيث استهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون على المستوى الدولي

لقد اقترح الاتحاد الدولي على منتدى الأمم المتحدة لتوحيد ترخيص المركبات والابتكارات التكنولوجية أن ينتقل التركيز الرسمي عند التعامل مع المركبات الثقيلة من الانبعاثات السامة إلى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. لأن قطاع النقل على الطرق كان قد فرغ مسبقاً من تخفيض انبعاثاته السامة بنسبة بلغت 98% خلال السنوات العشرين الأخيرة.

النقل التجاري على الطرق لا تتجاوز نسبة ما يتسبب به من انبعاثات لثاني أكسيد الكربون 3% فقط. بينما يستهلك 53% من مشتقات النفط. وبالتالي فإن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إنما تأتي من إنتاج الطاقة (الكهرباء) من قبل شركات حطى. في معظم الأحيان. بمساهمة حكومية كبيرة. وعليه. وإذا كان الاحتباس الحراري يقتضي حقا تخفيضا لكامل النشاطات الاقتصادية بما فيها النقل على الطرق فإن هذا لا يمكن تحقيقه إلا إذا تم اللجوء إلى مصادر بديلة للطاقة اللازمة لإنتاج الكهرباء بدلا من المصادر المستخدمة في الوقت الحالي.

يهدف إلى (www.modularsystem.com) نشر الحقائق والأرقام المتعلقة باستخدام المفهوم النموذجي في أنحاء الاتحاد الأوروبي. ويتضمن هذا التعاون كلا من شركة القطارات الألمانية (دويتش بان) التي عبرت عن استعدادها لمناقشة خيارات المفهوم النموذجي والمشاركة في الدراسات الميدانية المستقبلية في ألمانيا.

تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في النقل على الطرق

ضمن إطار عمل المعرض الثالث والستين للمركبات التجارية في هانوفر. توصل المشاركون في ندوة الاتحاد الدولي للنقل على الطرق التي نظمها بالاشتراك مع جمعية (VDA) الألمانية حول موضوع "تقليص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع النقل على الطرق: التوجهات. التكنولوجية. السياسات" إلى أن على الحكومات أن تعمل على تطوير البنى التحتية وترويج مصادر الطاقة البديلة والسماح باستخدام مواصفات أكثر تقدما من المركبات من أجل تقليص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في هذا القطاع.

ووفقا للاستراتيجية، ينبغي ملاحظة أن

المؤتمر الأول للنقل على الطرق / مؤتمر رئاسة الاتحاد الأوروبي والملتقى الوزاري



في الأول من ديسمبر 2010 انعقد المؤتمر والملتقى الوزاري الأول للنقل على الطرق في العاصمة البلجيكية بروكسل تحت رعاية الرئاسة البلجيكية للاتحاد الأوروبي ممثلة بوزير النقل إتيان شوب. وفي ملتقى "نحو نقل كفؤ، آمن، مستدام في المستقبل" اجتمع أكثر من 400 شخصية من كبار صانعي القرار والعاملين في مجال النقل على الطرق. كما اجتمع وزراء النقل ومثّلون من دول الاتحاد الأوروبي الـ 27 إضافة إلى النرويج وعقدوا اجتماعا وزاريا موازيا انتهى باعتماد بيان مشترك وقعته وزير الدولة البلجيكي لشؤون النقل إتيان شوب بالنيابة عن مجلس النقل الأوروبي ورئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق جانوس لاكني بالنيابة عن قطاع النقل على الطرق.



من اليسار إلى اليمين: رئيس الاتحاد الدولي جانوس لاكني، وزير الدولة البلجيكي لشؤون النقل إتيان شوب، نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض بشؤون النقل سيم كالاس، رئيس لجنة اتصال الاتحاد الدولي لشؤون نقل البضائع ألكساندر ساكرز والأمين العام للاتحاد الدولي للنقل على الطرق مارتن مارمي.

المؤتمر الأول للنقل على الطرق / مؤتمر رئاسة الاتحاد الأوروبي والملتقى الوزاري

• الاعتراف بالمساهمة الفعالة لقطاع النقل على الطرق باعتباره أداة هامة للإنتاج تربط بين كافة وسائل النقل عبر خدماتها التي تتميز بالسرعة والمرونة وانخفاض التكلفة وارتفاع الجودة.

• خلق شراكة حقيقية بين القطاعين العام والخاص وبين قطاع النقل على الطرق يتم من خلالها مناقشة كافة القضايا المتعلقة بالنقل.

كما يدعو المشاركون حكومات الاتحاد الأوروبي إلى اعتماد سياسات يتم من خلالها ما يلي:

- حرية اختيار وسيلة النقل
- الاهتمام بالبنى التحتية من حيث التخطيط والتمويل
- تحرير النقل من الجريمة
- فضاء نقل موحد
- الابتكار
- مضاعفة حصة النقل الجماعي للركاب (حملة سمارت موف)
- وضع سياسات للنقل في المدن
- استدامة القوى العاملة
- تشريعات مناسبة

إن الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والجمعيات الوطنية التابعة له ومشغلو وسائل النقل على الطرق يلتزمون بالتعاون الكامل مع السلطات الحكومية في إطار شراكة حقيقية بين القطاعين العام والخاص من أجل دفع النمو الاقتصادي والاجتماعي والبيئي في الاتحاد الأوروبي من خلال "العمل معاً من أجل مستقبل أفضل"

مقتطفات من إعلان مؤتمر رئاسة الاتحاد الأوروبي والاتحاد الدولي للنقل على الطرق

(الملخصات)

"نحو نقل آمن. كفؤ. مستدام في المستقبل"

تم اعتماد هذا الإعلان من قبل المشاركين في الاجتماع الوزاري المنعقد ضمن فعاليات مؤتمر رئاسة الاتحاد الأوروبي والاتحاد الدولي للنقل على الطرق في العاصمة البلجيكية بروكسل في الأول من ديسمبر 2010:

المنديبين

يؤكد المشاركون على ما يلي:

- النقل على الطرق هو العمود الفقري للمجتمع والاقتصاد القوي والحيوي وقد أصبح أداة هامة للإنتاج وداعماً للتنقل المستدام
- مع التوجه الحديث إلى حلول أكثر أماناً وكفاءة وصدقا للبيئة. فإن مساهمة قطاع النقل على الطرق في هذا الميدان باتت لا تضاهى في الحاضر أو المستقبل من أي قطاع آخر.
- ثمة حاجة إلى توجه جديد يحكم كيفية تعاون القطاع الخاص مع الحكومات في أوروبا حول الأولويات والإجراءات الواجب اعتمادها من أجل الوصول إلى نظام تنقل أوروبي أكثر أماناً واستدامة بيئية.

ولكي ينعم جميع مواطني الاتحاد الأوروبي بتنمية مستدامة اقتصادية واجتماعية وبيئية. وبما أن الوصول إلى هذه الغاية لا يتحقق إلا بتعزيز الأمان والكفاءة والأمن والاستدامة لقطاع النقل على الطرق. فإن المجتمعين يدعون حكومات الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي إلى:

نحو نقل آمن. كفؤ. مستدام في المستقبل

المؤتمر الأول للنقل على الطرق / مؤتمر رئاسة الاتحاد الأوروبي والملتقى الوزاري



البيان المشترك لوزراء النقل المشاركين في مؤتمر رئاسة الاتحاد الأوروبي والاتحاد الدولي للنقل على الطرق

إن الوزراء:

- يقدر دور الحيوي الذي يؤديه قطاع النقل على الطرق في الحياة اليومية لمواطني الاتحاد الأوروبي وفي تلبية متطلبات الاقتصاد الأوروبي النشط من خلال ربط جميع قطاعات الأعمال بالأسواق وضمان النقل المستدام للبضائع والركاب.
- يؤكدون أن النقل التجاري على الطرق يلعب دورا محوريا في دعم سلاسل الإمداد والخدمات اللوجستية، والسفر، والتوظيف، والازدهار الاقتصادي والاجتماعي في أوروبا.
- يدركون الحاجة إلى العمل سويا للوصول إلى نقل أكثر كفاءة وأمانا وصداقة للبيئة بما ينسجم مع استراتيجية لشبونة.
- يشددون على أن تقليص الآثار البيئية للنقل التجاري على الطرق سوف يستدعي الإتيان بحلول مبتكرة وقابلة للتنفيذ ومستدامة.
- يؤكدون أن التخفيض الفعال لعدد الحوادث المرورية التي تشتمل على مركبات للنقل التجاري على الطرق سوف يتطلب معالجة 85% من أسباب هذه الحوادث من خلال توفير التدريب المهني الملئم للسائقين المحترفين وغيرهم من مستخدمي الطرق.

وقد قرر الوزراء تنسيق جهودهم من أجل:

- التعاون مع قطاع النقل التجاري على الطرق لمساعدته على تخفيض الآثار البيئية لنشاطاته من خلال تشجيع إجراء الدراسات الهادفة إلى التوصل إلى بدائل نظيفة



بريان سمبسون، رئيس لجنة النقل والسياحة في الاتحاد الأوروبي



إتيان شوب، وزير الدولة البلجيكي لشؤون النقل



سيم كالاس، نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض بشؤون النقل

المؤتمر الأول للنقل على الطرق / مؤتمر رئاسة الاتحاد الأوروبي والملتقى الوزاري



وعملية للوقود الأحفوري الذي تستخدمه المركبات الثقيلة مع تقديم الحوافز لتسهيل تقبل السوق لأحدث التقنيات وأفضل الممارسات.

- التنسيق بين السياسات المحلية والإقليمية من أجل إيجاد بنية تحتية ذات جودة عالية مع ضمان إزالة الحواجز التي تحد من تنقل الأفراد والبضائع واستغلال البنية التحتية القائمة إلى أبعد مدى ممكن.
- تحقيق التكامل بين أماط النقل المختلفة بحيث تتحول إلى نظام أوروبي فاعل يضمن النقل المستدام للأشخاص والبضائع .
- الوصول إلى سياسة اجتماعية متوازنة للنقل التجاري على الطرق. أخذين بعين الاعتبار الاحتياجات الخاصة للعاملين في هذا الميدان مثل توفير الحماية لهم وتدريبهم مهنيًا. مع ضمان العمل على أعلى المستويات على مستوى الاتحاد الأوروبي.
- دعم التطبيق الموحد في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي للقواعد الخاصة بالنقل على الطرق.
- الالتزام باستهداف المسببات الرئيسية للحوادث المرورية التي تشتمل على مركبات للنقل التجاري عبر تعزيز البرامج التدريبية للسائقين وإعداد برامج للتوعية بإجراءات الأمان على الطرق.

وقد دعا الوزراء:

- كافة الأطراف ذات العلاقة للمشاركة في حوار فعال ومستمر على شكل شراكة بين القطاعين والخاص من أجل التقدم سويًا نحو تحقيق الأهداف الواردة في هذا الإعلان.

وقعه بالنيابة عن مجلس النقل في الاتحاد الأوروبي والاتحاد الدولي للنقل على الطرق بروكسل، مملكة بلجيكا، 1 ديسمبر 2010

ترانس بارك: موقع واحد لخدمة صناعة النقل بالشاحنات على الانترنت

تحديد أماكن آمنة للاصطفاف من أجل مكافحة الجريمة المنظمة على الطرق

قام الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، جنباً إلى جنب مع المنتدى الدولي للنقل، بإطلاق موقع إلكتروني على الانترنت شامل ومجاني يسمى TRANSPark. يقوم هذا الموقع بتوفير مجموعة كاملة من الخدمات لسائقي الشاحنات، والنقل، ومدراء محطات الخدمات اللوجستية، وذلك لمساعدتهم على تأمين وتحسين العمليات التي يقومون بها. يقوم هذا الموقع بتمكين سائقي الشاحنات والقائمين على خدمات الدعم اللوجستي ومدراء النقل وكل من له علاقة بعمليات النقل على الطرق، من البحث وتحديد واختيار مواقع محطات وقوف السيارات والاتصال معها من بين أكثر من 3000 محطة لوقوف السيارات الشاحنة موزعة على أكثر من 40 بلداً.

كما يستطيع مستخدمو موقع ترانس بارك (TRANSPark) البحث عن أماكن وقوف السيارات الشاحنة حسب الدولة، داخل دائرة نصف قطرها 100 كيلومتر حول مكان المراد، أو على طول مسارات الطرق المقرر السير فيها. ويتيح هذا الموقع التعرف على جميع الخدمات المتوفرة في المناطق المختارة لوقوف السيارات مثل (الخدمات الأمنية، وخدمات تصليح وغسيل السيارات، والفنادق، والمطاعم، والخدمات الطبية، وما إلى ذلك) كما يتم البحث عنها باستخدام معايير خاصة للبحث المتقدم على الانترنت، كما يوفر الموقع كافة التفاصيل المتعلقة بالاتصال وخرائط المواقع.

إن عدم وجود مرافق آمنة بشكل كاف لوقوف السيارات، فضلاً عن عدم توفر قواعد صارمة تتعلق بالقيادة على الطرق والأوقات المخصصة للاستراحة، تجعل من السائقين ومركباتهم وأحمالهم فريسة سهلة للقراصنة والجريمة الدولية المنظمة. وقد قام الاتحاد الدولي بالتعاون مع المنتدى الدولي للنقل بإجراء مسح مشترك حول الهجمات على السائقين، والذي تبين منه أن واحداً من كل ستة سائقين تعرض لهجوم واحد على الأقل خلال السنوات الست الأخيرة!

ثمة إجراءات ينبغي اتخاذها لضمان أمن الأفراد والبضائع مثل ضمان توفير معلومات دقيقة باستمرار حول مواقع الاصطفاف الآمنة والمرافق الموجودة فيها، وتشبيد و/أو تحديث المواقع الآمنة بأعداد كافية ومواقع ملائمة من أجل تلبية الطلب المتزايد من قطاع الشحن على الطرق.



المفوضية الأوروبية تسلم مشروع إدارة (LABEL) للاتحاد الدولي للنقل على الطرق والمنتدى الدولي للنقل

وقع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والمنتدى الدولي للنقل اتفاقية لتعاون مع مشروع (LABEL) الممول من الاتحاد الأوروبي بهدف تسريع عملية تحديد مواقع مواقف للشاحنات تتوفر فيها قدر مناسب من الأمن والراحة. وعلى هامش مؤتمر نظّمته المفوضية الأوروبية ورئاسة الاتحاد الأوروبي في بلجيكا تحت عنوان "تطوير مواقع الشاحنات في أوروبا" أصبح الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والمنتدى الدولي للنقل مسؤولين عن تنفيذ المشروع والذي أدى بعد ثلاث سنوات إلى مشروع تحديد مواقع المواقف في أوروبا.

لقد تعهد الاتحاد الدولي والمنتدى الدولي للنقل بالعمل سوياً لتشغيل وإدارة وتطوير برنامج (LABEL) بصورة مستدامة عبر منصة ترانس بارك التي طورها الاتحادان بغية إتاحة المعلومات على الإنترنت حول مواقع المواقف الآمنة وتوفيرها في 40 دولة. كما أكد الطرفان على الحاجة الملحة إلى توفير المعلومات حول مواقع المواقف الآمنة وتعزيز مستويات الأمن في هذه المواقف من أجل تخفيض المخاطر الأمنية.

ENGLISH FRANÇAIS

IRU International Road Transport Union

TRANSPark Home PDA Version Search Data Input More Services Support

Quick links

Parking areas - maps

- Route Planner
- Radiuss Search

Parking areas - text search

Country:

City, address, road:

Search

Advanced 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

Partners

VIALTIS the road services expert

DOC STOP

Working together for a better future

COPYRIGHT © 2010 IRUITF. ALL RIGHTS RESERVED - LEGAL NOTICE - DISCLAIMER
IRU Headquarters - 3, rue de Varemblé - CH-1211 Geneva 20 - Switzerland - Tel: +41-22-919 27 00 - Fax: +41-22-919 27 41 - E-mail: info@iru.org

<http://www.iru.org/index/transpark-app>

تحمل أعباء التكاليف الخارجية يمكن أن يضع عبئا بقيمة 414 مليار يورو على الاقتصاد الأوروبي سنويا، بينما لا تستفيد منه سوى دولتين فقط

التكاليف البيئية لعمله من خلال خصمها من الرسوم والضرائب التي يدفعها العاملون في هذا القطاع للجهات الرسمية المختلفة. كما يدعو الاتحاد أيضا إلى استغلال العوائد المترتبة من تشغيل بنى تحتية متطورة أو إضافية في الاستثمار في قطاع النقل من أجل تخفيض التكاليف التي يتحملها القطاع.

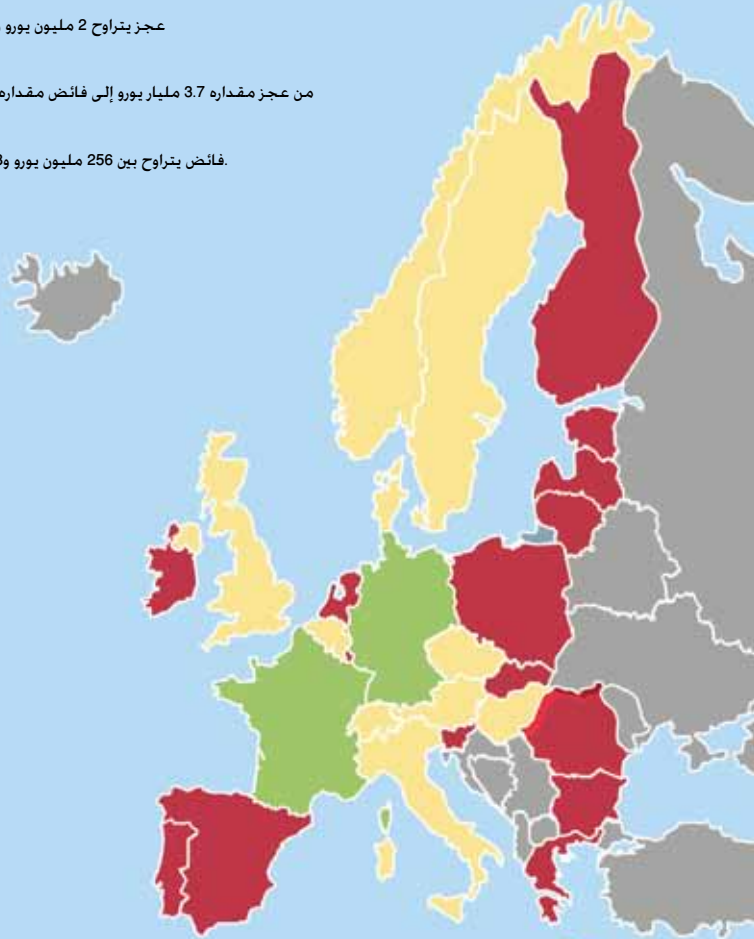
إن النقل على الطرق، مثل أي نشاط جاري آخر، يمكن أن يكون مضرًا بالبيئة، حيث يعتبر الضجيج والتلوث بمثابة آثار جانبية لهذا النشاط. ولقد ظلت صناعة النقل على الطرق مستعدة للتعويض عن هذه الأضرار بناء على قواعد عدم التمييز واستنادا إلى قدرة مالية جيدة ملحوظة لدى كافة وسائط النقل. وقد ظل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يدعو إلى حمل الدولة أعباء



البنية التحتية

التوزيع الجغرافي للفائض والعجز المترتب على الحدود القصوى والدنيا للمقترح الأوروبي بإعادة توجيه العوائد

- عجز يتراوح 2 مليون يورو و6.5 مليار يورو
- من عجز مقداره 3.7 مليار يورو إلى فائض مقداره 1.1 مليار يورو
- فائض يتراوح بين 256 مليون يورو و22.8 مليار يورو
- لا يعتبر



المصدر: دراسة "إعادة توجيه التكاليف وأثرها المباشر على اقتصادات الدول الأوروبية منفردة. وأثار ذلك على قطاع النقل في الاتحاد الأوروبي". بروغ ترانس. بازل، سويسرا، أغسطس 2010.

وقد كلف الاتحاد هيئة (بروغ ترانس) بإجراء دراسة علمية مستقلة حول "إعادة توجيه التكاليف وأثرها المباشر على اقتصادات الدول الأوروبية منفردة. وأثار ذلك على قطاع النقل في الاتحاد الأوروبي". وقد كشفت الدراسة أنه في العام 2009 كان قطاع النقل على الطرق في أوروبا قد دفع 15 مليار يورو بينما يتراوح ما يدفعه القطاع سنويا بين 5 مليارات و414 مليار يورو بحسب السنة وبحسب الآلية التي تضعها المفوضية الأوروبية. وأضافت أن إعادة توجيه النفقات سوف تكلف الاقتصادات الأوروبية ما يتراوح بين 20 مليار و436 مليار يورو سنويا.

وقد حصلت بروغ ترانس على هذه الأرقام المذهلة من خلال تجميع رسوم النقل على الطرق التي تتقاضاها جميع الدول الأوروبية. مبنية على تدفقات النقل فيما بينها وتوقعات الفترة ما بين عامي 2020 و2030. وفقا لما رُود في دليل المفوضية الأوروبية للعام 2008. وعند موازنة العائدات التي تجنيها كل واحدة من هذه الدول من الرسوم المفروضة على مشغلي وسائل النقل المحلية والأجنبية، وجدت الدراسة أن هناك دولتين هما فرنسا وألمانيا تستفيدان من إعادة توجيه النفقات الخارجية بغض النظر عن سنة الدراسة أو آلية الدفع. بينما هناك 15 دولة أخرى سوف تواجه خسائر كبيرة بسبب هذه السياسة. أما الدول التسع المتبقية فسوف تواجه نتائج متباينة. مع خسارة إجمالية متوقعة على الناتج القومي في معظم السنوات وعلى اختلاف الآليات المتبعة.

وبناء على هذه النتائج، يرى الاتحاد الدولي للنقل على الطرق أن على المجلس الأوروبي والبرلمان الأوروبي أن يبحثا مدى تغطية الضرائب والرسوم التي يتم تحصيلها حاليا من خلال فرضها على وسائل النقل المختلفة لاستخدامات هذه الوسائل للبنية التحتية المختلفة والمرافق المتنوعة. أخيرا، ينبغي أن ينصب اهتمام صانعي القرار على تخصيص العوائد المتوقع جنيها من الضرائب والرسوم لتغطية نفقات الوسائل التي تدفع هذه الضرائب والرسوم. ومن المتوقع أن تستمر مناقشة هذه القضية على مستوى صانعي القرار في أوروبا خلال العام 2011.



(من اليسار إلى اليمين): غراهام سميث نائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. جانوس لاكني رئيس الاتحاد. الأمين العام لمنظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي ليونيداس كريسانتوبولوس. مارتن مارمي الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل على الطرق. بييري بادروسا نائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق.



(من اليسار إلى اليمين): جانوس لاكني رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. بريان سمبسون رئيس لجنة النقل والسياحة في البرلمان الأوروبي. الفائزون بجائزة الشرف الكبرى كريمينا تودورافا ودوربين إيشانوف وكروم كروموف. مارتن مارمي الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل على الطرق. سيم كالاس نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض بشؤون النقل في الاتحاد الأوروبي. إتيان شوب وزير الدولة البلجيكي لشؤون النقل.



(من اليسار إلى اليمين): جانوس لاكني رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. إتيان شوب وزير الدولة البلجيكي لشؤون النقل. سيم كالاس نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض الأوروبي لشؤون النقل. الكساندر ساكرز رئيس لجنة الاتصال للاتحاد الأوروبي بالاتحاد الدولي للنقل على الطرق. مارتن مارمي الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل على الطرق.

يعمل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. باعتباره مؤسسة دولية بارزة تشجع على التميز في النقل على الطرق لتحقيق التنمية المستدامة. على تقديم عدد من الجوائز لتكريم الجهات التي تحقّق إنجازات متميزة في هذا الميدان وكذلك الأفراد الذين يساهمون بجهودهم في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لقطاع النقل على الطرق.

يقدم الاتحاد الدولي لجوائز لأفضل السائقين ومديري الشركات فضلا عن تكريم الممارسات التي تعزز الأمان والأمن والكفاءة والأداء البيئي والاجتماعي والمؤسسي لقطاع النقل. كما يعمل الاتحاد على إشاعة هذه الحوافز على مستوى العالم سعيا منه لنشر التجارب التي يحتذى بها في القطاع بأسره. مع تحسين صورة القطاع أيضا.

الدبلوم الفخري

تم تقديم الدبلوم الفخري الصادر عن الاتحاد الدولي للنقل على الطرق إلى 1053 سائق (باصات وحافلات وشاحنات) إضافة إلى 25 سائق سيارة أجرة من ثلاث دول بعد أن تجاوز مجموع المسافات التي قطعوها مليون كيلومتر على الأقل خلال عشرين عاما من العمل في نقل الركاب والبضائع على الطرق الداخلية والخارجية دون أن يتسببوا في أي حوادث أو يرتكبوا أي مخالفات مرورية خطيرة أو يخالفوا التعليمات الإدارية لمد لا تقل عن خمس سنوات. إن مثل هذا الأداء يستحق التكريم ويعتبر أصحابه قدوة صالحة للسائقين الشباب كما أنه يساهم في تحسين صورة هذه المهنة بوجه عام.

ميدالية الشرف

فاز بهذه الميدالية الأمين العام لمنظمة البحر الأسود التعاون الاقتصادي السفير ليونيداس كريسانتوبولوس. تقديرا لجهوده الشخصية الكبيرة ومساهمته الفاعلة في تنمية شبكة الطرق بين آسيا وأوروبا عبر منطقة البحر الأسود. إضافة إلى دعمه المتواصل لأنشطة الاتحاد الدولي للنقل على الطرق.

كما حصل على ميدالية الشرف أيضا الدكتور رونالد نيلينغ تقديرا لمساهمته الكبيرة في تعزيز الأمان على الطرق من خلال البحث الذي أجراه بعنوان: "الحوادث المرورية للشاحنات الكبيرة: المخاطر. المسببات. الوقاية". والدكتور نيلينغ يعمل مستشارا في السلامة المرورية والعامل البشري.

جائزة الشرف الكبرى

تأسست هذه الجائزة عام 1967. ويقدمها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق كل عامين لسائق تختاره لجنة تحكيم دولية تقديرا لعمل شجاع يقوم به أثناء عمله. وقد تم منح الجائزة لطاقم يعمل على إحدى حافلات شركة بيوميت البلغارية للمهنية العالية التي خلّوا بها وشجاعتهم وإقدامهم عندما قام أحد المسلحين باحتجاز ركاب الحافلة الـ 37 كرهائن. وكان هذا المسلح يعاني من اضطرابات عقلية. في هذا الظرف الصعب حافظ أفراد الطاقم على رباطة جأشهم وجحوا في تهدئة الرجل تمهيدا لقيام الشرطة باعتقاله دون وقوع أي إصابات. وذلك بعد ساعات من التفاوض المرهق.



IRU City Trophy 2011

جائزة أفضل مدينة صديقة للحافلات 2011

تهدف هذه الجائزة إلى تكريم البلديات التي تطبق سياسات تشجع نقل السياح باستخدام الحافلات وتشجيع المدن الأخرى على أن تحذو حذوها. إن المدن التي توفر التسهيلات للنقل بالحافلات تحقق مكاسب اقتصادية كبيرة بينما تخسر كثيرا المدن التي تمتنع عن ذلك. إن باب الترشيح لهذه الجائزة مفتوح أمام جميع مدن العالم. وقد سبق لعدد من المدن الفوز بهذه الجائزة مثل ستوكهولم (السويد) في 2009، تشستر (المملكة المتحدة) في 2007، درسدن (ألمانيا) في 2005.

جائزة يوروتشالنغ 2011

تهدف هذه الجائزة إلى تعزيز استخدام وسائل النقل الجماعي متمثلة في الباصات والحافلات من خلال إطلاق مشاريع رائدة محدودة التكاليف. وهذه الجائزة مفتوحة أمام شركات النقل الجماعي الأوروبية سواء أكانت عامة أو خاصة.



أفضل مشغل للنقل في منطقة أوراسيا

يقدم الاتحاد الدولي في كل عام جائزة للتقدم الملموس في النواحي البيئية والاقتصادية والاجتماعية الذي حققه شركات النقل في منطقة أوراسيا. خُطى هذه المسابقة بشعبية كبيرة في منطقة أوراسيا وتهدف إلى نشر أفضل الممارسات بين شركات النقل على الطرق في منطقة أوراسيا. انعقدت الدورة الثامنة للجائزة في العام 2010 بعد أن قام الاتحاد بتوسعة النطاق الجغرافي لها ليغطي منطقة أوراسيا بأكملها. وفي هذا العام أولت لجنة التحكيم اهتماما خاصا لبرامج الأمان والأمن المعتمدة لدى الشركات المتنافسة.

حصل على شهادات تقدير الاتحاد الدولي للنقل على الطرق كل من:

- شركة ميتلوكوف الروسية نظرا لارتفاع جودة خدماتها.
- شركة أفتودوم موتورز من كازاخستان نظرا لاعتمادها برامج تركز على تنمية قدرات العاملين فيها.
- شركة كاراكويونلي من تركمنستان نظرا لدعمها المتواصل لتعزيز الروابط بين آسيا وأوروبا.
- شركة زاكارباتايفروترانس من أوكرانيا نظرا لجودة المعايير البيئية في أسطولها.
- شركة إنترترانسافتو من روسيا البيضاء نظرا لاعتمادها برامج اجتماعية لموظفيها.

وقد فاز بجائزة العام 2010 كل من:

- شركة نوفوبولوتسك، روسيا البيضاء (10-1 مركبات) نظرا لتمييز المعايير البيئية في أسطولها واهتمامها بأمان النقل.
- شركة أوتولوكس، أوكرانيا (50-11 مركبة)، نظرا لتمييز المعايير البيئية في أسطولها والتركيز الكبير على تدريب السائقين.
- شركة رابيد، أوكرانيا (أكثر من 50 مركبة)، نظرا لاعتمادها نظاما إداريا متكاملًا يشتمل على معايير متميزة في مجال البيئة والأمن والأمان والنواحي الاجتماعية.



التدريب الذي يقدمه الاتحاد الدولي للنقل على الطرق-تعلم لتعلم

وقد قام الفريق المختص بالتدريب في الاتحاد بعقد دورة تدريبية من خلال الإنترنت لتعزيز أساليب التدريب وتوسيع نطاقه. فهذا النوع من التدريب المشترك من شأنه أن يمكن جميع المشاركين. سواء كانوا من مديري النقل، والسائقين، أو أعضاء الجمعيات أو سلطات الجمارك، من الاستفادة من سهولة الوصول إلى المواد التدريبية التفاعلية والكفاءة في إدارة التدريب.

إن هدف الاتحاد الدولي للنقل على الطرق من التدريب هو ترسيخ ثقافة "تعلم لتعلم" في قطاع النقل على الطرق، ولخلق حالة من التآزر بين جميع الأنشطة التدريبية التي يقوم بها الاتحاد - عن طريق الأكاديمية التابعة للاتحاد ونظام الدولي للنقل على الطرق والتدريب الداخلي للاتحاد.



التدريب الذي يقدمه الاتحاد الدولي للنقل على الطرق-تعلم لتعلم

التميز على النطاق العالمي والاعتراف الدولي في مجال التدريب المهني في قطاع النقل على الطرق

تعمل الأكاديمية التابعة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق مع شركائها ومجموعة فرق من الخبراء على الصعيد العالمي لتوفير الإطار التدريبي المهني لقطاع النقل على الطرق، بما يعود بالنفع على صناعة النقل البري والمجتمع ككل.



بروكسل- معاهد التدريب المعتمدة لدى أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق تبحث أهم المبادرات التدريبية

بعد انتهاء أعمال المؤتمر السنوي الرابع لمعاهد التدريب المعتمدة لدى أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق في بروكسل، تم عقد ندوات إقليمية ومحلية في كل من صربيا وأوكرانيا وأذربيجان وكرواتيا ومولدوفا حضرها عدد كبير من العاملين في مجال النقل وخبراء التعليم ومعاهد التدريب المحلية.

إن التغطية الجغرافية للشبكة الدولية لمعاهد التدريب المعتمدة التابعة لأكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق أخذت في الاتساع. تلتزم جميع هذه المعاهد بتطبيق معايير عالية عالية الجودة في التدريب، ولضمان تلبية احتياجات كل منطقة على حدة، تعمل الأكاديمية على إعداد مراكز إقليمية للتميز في جنوب شرق أوروبا والشرق الأوسط. كما عملت الأكاديمية على إعداد برامج مصممة لتناسب مع احتياجات الدول العربية.

تستفيد جميع الأنشطة التي تقوم بها الأكاديمية من الاعتراف والدعم الدوليين الذي تقدمه اللجنة الاستشارية رفيعة المستوى التابعة لأكاديمية. تتألف هذه اللجنة من ممثلين عن كل من البنك الدولي، اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، ومندوبى النقل الدولي، والمفوضية الأوروبية، والاتحاد الأوروبي لعمال النقل ومؤسسة التدريب الأوروبية، وتتلقى الأكاديمية الدعم أيضا من منظمة العمل الدولية.



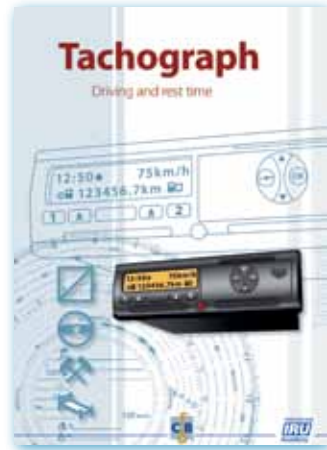
بالطا - تسليم دبلومات أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق في حفل أقيم على هامش مؤتمر حول "النقل الدولي على الطرق: المشكلات. الحلول. الآفاق"



فرنباكا بانيا - أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق تناقش سلامة الطرق في منطقة جنوب شرق أوروبا في ندوة إقليمية تم تنظيمها تحت مظلة المركز الإقليمي التابع للأكاديمية



باكو - أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق تناقش استخدام التاكوغراف الرقمي في الدول غير الأوروبية



برنامج التاكوغراف

لقد حظي برنامج التاكوغراف التابع للأكاديمية باهتمام كبير في ضوء دخول بنود اتفاقية (عمل طواقم المركبات المستخدمة في النقل على الطرق) حيز التنفيذ اعتباراً من 16 يونيو 2010. وقد وجهت الأكاديمية جميع المعاهد المعتمدة لديها بعقد ورشات عمل تهدف إلى توعية العاملين في مجال النقل على الطرق ومسؤولي السلطات المحلية بكيفية استخدام التاكوغراف الرقمي والقواعد الجديدة للقيادة وأوقات الراحة في الدول غير الأوروبية.

لقد تم تصميم هذه البرامج من قبل خبراء دوليين معروفين. حيث يتم تحديث البرامج التدريبية للأكاديمية باستمرار من أجل إدخال أفضل الممارسات وضمان الامتثال للأنظمة واللوائح الدولية والأوروبية وتلك المعمول بها على المستوى الوطني. تستمر أكاديمية الاتحاد بتقديم المعلومات الأساسية لتعزيز المهارات اللازمة لتوفير تدريب ذو فاعلية وجودة عالية. و معايير تدريبية متوازنة.

شهادة كفاءة مهنية خاصة ببرنامج السائقين

تقوم الأكاديمية بتقديم برنامج خاص بمنح شهادات كفاءة مهنية للسائقين تغطي نطاقاً متكاملاً من المواضيع من التحميل الآمن وتأمين الحمولة إلى القيادة البيئية.

برنامج نقل البضائع الخطرة ADR

تم تحديث هذا البرنامج الخاص بالأكاديمية بحيث يتناول المواد الجديدة التي أضيفت إلى النسخة المحدثة من اتفاقية ADR للعام 2011.



برامج أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق

تقوم الأكاديمية من خلال شبكتها العالمية بتقديم أربعة برامج تدريبية أساسية تركز على تطوير مهارات العاملين بالنقل على الطرق وتعزيز معارفهم وقدراتهم في التعامل مع الجوانب الرئيسية لعمليات النقل على الطرق.

شهادة الكفاءة المهنية الخاصة ببرنامج المدراء

تواصل الأكاديمية التابعة للاتحاد بتقديم برامج شهادة الكفاءة المهنية للمدراء والاستمرار في توفير مجموعة شاملة من المعايير التدريبية الدولية من أجل تلبية احتياجات كل مدير. وقد تمت إعادة صياغة البرنامج بحيث يأخذ بعين الاعتبار المواد الجديدة في التعليمات الصادرة عن المفوضية الأوروبية تحت رقم 1071/2009 والتي سبباً تنفيذها في نهاية العام 2011.



التدريب الذي يقدمه الاتحاد الدولي للنقل على الطرق-تعلم لتعلم



في العام 2010، حصلت المعاهد التالية على الاعتماد في عدة برامج تدريبية تابعة لأكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق:

- مركز تدريب أبادا، قرغيزستان: برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب أبات، طاجكستان: برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب أيا، أذربيجان: برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب أميريت، مقدونيا: برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب أمسم، مقدونيا: برنامج ADR و برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب باماب-فيدي، روسيا البيضاء: برنامج التاكوغراف.
- التاكوغراف.
- مركز تدريب بيليمترانس، أوزبكستان: برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب سيروكي بريج، اليوسنة والهرسك: برنامج ADR و برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب سييتي، مولدوفا: برنامج التاكوغراف.
- أكاديمية النقل، بولندا: برنامج الكفاءة المهنية الخاصة بالمدراء.
- مركز تدريب كازاتو، كازاخستان: برنامج ADR و برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب لاتفيا، لاتفيا: برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب بونوفا غراديسكا، كرواتيا: برنامج التاكوغراف.
- نادي السيارات الملكي، الأردن: برنامج الكفاءة المهنية الخاص بالمدراء.
- مركز التدريب الصربي، صربيا: برنامج التاكوغراف.
- مركز تدريب أيركو، أوكرانيا: برنامج ADR وبرنامج التاكوغراف.
- مركز التدريب التركي (كلية بيكوز للوجستيات)، تركيا: برنامج الكفاءة المهنية الخاص بالمدراء.
- مركز ترانسماجر، جورجيا: برنامج التاكوغراف.



مركز تدريب كازاتو، كازاخستان



مركز تدريب أمسم، مقدونيا

التدريب الذي يقدمه الاتحاد الدولي للنقل على الطرق-تعلم لتعلم

التحميل الآمن وتأمين الحمولات

انسجاماً مع سعي الاتحاد الدولي إلى تعزيز الأمان على الطرق وتلبية لرغبة العديد من معاهد التدريب المعتمدة، قامت الأكاديمية بإعداد برنامج تدريبي تفاعلي متعدد اللغات حول التحميل الآمن وتأمين الحمولات. سوف يتم توفير مكونات هذا البرنامج للمعاهد المعتمدة عبر برامج التدريبية لكفاءة السائقين والمدراء أو عبر نماذج تدريبية منفردة.



فيروس نقص المناعة المكتسبة / الإيدز " القيادة من أجل التغيير" مجموعة أدوات

لقد تم وضع مجموعة أدوات تدريبية من قبل الأكاديمية من خلال وسائط متعددة "القيادة من أجل التغيير" بشأن فيروس نقص المناعة المكتسبة / الإيدز. بالاشتراك مع منظمة العمل الدولية والاتحاد الدولي لعمال النقل. بهدف زيادة الوعي وتقديم التدريب الهادف عن فيروس نقص المناعة المكتسبة / الإيدز. فهذه الأدوات التدريبية متاحة لجميع المعاهد التدريبية المعتمدة التابعة للأكاديمية. والجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والشركاء المهتمين، باللغة الإنجليزية والروسية والآن متوفرة بالفرنسية أيضاً.

جديد قوائم التدقيق للأمان على الطرق

قامت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، بالتعاون مع الاتحاد الدولي للسائقين، بوضع قوائم تدقيق للأمان كي يستخدمها السائقون في حال تعرضهم للحوادث أثناء عملهم على الطرق. وهذه القوائم متاحة الآن عبر البرامج التدريبية لكفاءة السائقين والمدراء.



منصة إدارة المحتوى - أكاديمية الطرق الاتحاد الدولي للنقل على

توفر النسخة الجديدة المحدثة من منصة إدارة المحتوى لدى أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وصولاً أسهل للمصادر التعليمية والمراجع المهنية عند الأكاديمية. إن هذه المبادرة سهلة الاستخدام بلغات متعددة مصممة لتقديم المساعدة على مدار عملية التعلم في أي وقت. جميع المصادر التعليمية متاحة للتنزيل والاستخدام.



أكاديمية اعتماد برنامج أكاديمية اللجنة الاستشارية

برامج التدريب
IRU Academy

معاهد التدريب المعتمدة
IRU Academy

GRADUATE
IRU Academy

التدريب الذي يقدمه الاتحاد الدولي للنقل على الطرق-تعلم لتعلم

عن المفوضية الأوروبية حول التأهيل الأولي للسائقين والتدريب الدوري. كما أكدت الندوة على أهمية الدور الذي تلعبه الأكاديمية في توحيد معايير تأهيل العاملين في مجال النقل على الطرق.

نماذج التدريب TIR التفاعلي

تم توفير برامج التدريب عن بعد باللغة العربية من قبل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق ومنظمة الجمارك العالمية. كما استمر تطوير السعة التدريبية للمعاهد المعتمدة بحيث تلبى الطلب المتزايد عليها.

من أجل تسهيل استخدام TIR-EPD على الانترنت مسبقاً بالإعلانات. وضعت الاتحاد الدولي للنقل على الطرق أيضاً مجموعة جديدة من وحدات التعلم عن بعد شاملة تستهدف دور كل الجهات الفاعلة المعنية في النقل الطرق الدولي الإعلانات مسبقاً.

وتتوفر هذه النماذج عبر المنصة التفاعلية لأكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق باللغات الإنجليزية والفرنسية والروسية والتركية.

ملخصات التدريس

لقد واصلت الأكاديمية توفير ملخصات تدريسية تهدف من خلالها إلى تعزيز المهارات اللازمة لإتمام عملية تدريب السائقين على أفضل وجه والوصول إلى المعايير المرتفعة التي وضعتها الأكاديمية للتدريب بصورة منسجمة على المستوى الدولي. لقد تم إعداد الكثير من ملخصات التدريس بالفعل لتشمل برامج ADR والتاكوجراف مع التركيز على المهارات الفنية واستخدام الوسائل ومراعاة طرائق التفكير. وسوف تتوسع البرامج لتشمل برامج كفاءة السائقين والمدراء خلال العام 2011.

ندوة تميز السائقين Competence

نظمت الأكاديمية بالتعاون مع المفوضية الدولية لاختبار السائقين ندوة حول تميز السائقين حضرها عدد كبير من المدربين ومجموعة من كبار الخبراء العالميين. وقد بحثت الندوة التطور الحاصل في مجال تأهيل السائقين إضافة إلى قلة التنسيق في التدريب والاختبار الناجمة عن إساءة تطبيق التوجيه رقم 59 لسنة 2003 الصادر

سلامة

سلامة

سلامة

كفاءة

كفاءة

إنسجام

إنسجام



بروكسل - أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق - ندوة تميز السائقين



بودغوركا: توفر أكاديمية الاتحاد الدولي ملخصات التدريس لبرامج ADR والتاكوجراف لمنطقة جنوب شرق أوروبا



IRU
Academy

التميز في جميع أنحاء العالم ،
والاعتراف الدولي في التدريب
المهني في مجال النقل على
الطرق

تحقيق التنقل المستدام من خلال ...

إن ظهور أنماط جديدة للتنقل، وتزايد المخاوف البيئية، أدى إلى رفع درجة الوعي لدى الحكومات والجمهور إلى حد كبير بشأن ضرورة إعادة التفكير في أنظمة النقل. لذلك، يتعين على سياسات النقل المستقبلية أن تركز على إيجاد نظم فعالة للنقل العام من شأنها أن تشجع زيادة استخدام الطاقة الآمنة والكفؤة ما يعني توفير استخدام وسائل نقل سليمة وبأسعار معقولة. فالباصات والحافلات تتضمن جميع هذه الصفات، وهي من بين أفضل الحلول المتوفرة للتنقل. سواء للمسافات القصيرة أو الطويلة على حد سواء. في حال استخدام الباصات والحافلات على نحو فعال، تعتبر وسائل نقل مثالية لمواجهة العديد من التحديات الحالية بما في ذلك التحديات المتعلقة بتغير المناخ، والازدحام، وسلامة الطرق، والتواصل مع وسائل النقل الأخرى، والاندماج الاجتماعي.

ومنذ أكثر من عام تعمل حملة سمارت موف على تزويد قادة الرأي وصانعي القرار بحقائق دقيقة وموثوقة من أجل ضمان اتخاذ قرارات مسؤولة وتنفيذ سياسات مدروسة تدعم وتشجع زيادة استخدام النقل الجماعي بالباصات والحافلات على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية حيثما كان ذلك ممكناً.



سمارت موف وقمة الأمم المتحدة في كوبنهاغن

نظمت حملة سمارت موف، بالتعاون مع يورولابنز والجمعية الدنماركية للنقل بالباصات، جُمعا في كوبنهاغن على هامش مؤتمر الأمم المتحدة للتغير المناخي بحيث تم في تلك الفعالية إثبات أن النقل بالباصات والحافلات يعتبر من أسهل طرق تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. والحقيقة أن الحافلة والباص، باعتبارهما الأكثر صداقة للبيئة من حيث استهلاك الوقود لكل مسافر في الكيلومتر الواحد، يمكن لكل منهما أن يحل محل 30 سيارة على الطرق. وهذا يعني تخفيضا كبيرا في انبعاثات الكربون مع المحافظة على مستوى عال من المرونة والقدرة على الوصول.

إطلاق حملة سمارت موف الشرق الأوسط على هامش المنتدى الأوروبي الآسيوي الأول للباصات والحافلات

شهد المنتدى الأوروبي الآسيوي الأول للباصات والحافلات الذي استضافته اسطنبول بدعوة من الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وحث رعاية وزير النقل التركي بينالي يلدريم وبالشراكة مع اتحاد جمعيات وكلاء السفر والاتحاد العربي للنقل على الطرق واتحاد

بورصات السلع التركي، شهد الإطلاق الرسمي لحملة سمارت موف في الشرق الأوسط وتركيا.

مضاعفة استخدام الباصات والحافلات في روسيا ورابطة الدول المستقلة، وآسيا والمحيط الهادئ

تم إطلاق حملة سمارت موف في روسيا ورابطة الدول المستقلة بحضور 400 من كبار السياسيين ورجال الأعمال في المنطقة، ومن بينهم حاكم منطقة نيزني نوفغورود فاليري شانتسيف.

وعلى هامش معرض شنغهاي الدولي، تم أيضا إطلاق حملة سمارت موف في منطقة آسيا والمحيط الهادئ تحت شعار "نقل أفضل، مدينة أفضل، حياة أفضل". وقد شهدت تلك الفعالية انضمام شركاء جدد من الصين واليابان وأستراليا إلى الحملة، وهذا من شأنه أن يوسع النطاق الجغرافي لها ضمن مسعاها لتشجيع استخدام الباصات والحافلات التي تعتبر وسائل نقل أكثر أمانا، وأكثر صداقة للبيئة، وأكثر كفاءة، وأسهل استخداما وأرخص تكلفة.



... ملتزمون بمضاعفة استخدام الباصات والحافلات

الإعلام، إضافة إلى الآلاف من مشغلي الباصات والحافلات والداعمين الأفراد، والذين يحملون جميعاً رؤى متقاربة تصب جميعاً لصالح دعم حملة سمارت موف.



يضم الموقع الإلكتروني لحملة سمارت موف، الذي يأتي بثماني لغات، صحيفة إخبارية ونشرات وحلولا عملية مثبتة وأفضل الممارسات في القطاع فضلا عن الحملات المماثلة والدعم في مواقع التواصل الاجتماعي. وتجسد سمارت موف التزام مشغلي الباصات والحافلات والجمعيات المنضوية تحت لواء الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بتزويد كل من عملائهم وشركائهم وصانعي القرار ووسائل الإعلام بالحقائق والأرقام وأفضل الممارسات اللازم اتباعها لتحقيق هدف مضاعفة استخدام الباصات والحافلات.



البرلمان الأوروبي يتبنى هدف حملة سمارت موف بمضاعفة استخدام الباصات

قام البرلمان الأوروبي باعتماد أهداف حملة سمارت موف المتمثلة في مضاعفة استخدام الباصات في تقريره حول المستقبل المستدام للنقل في الاتحاد الأوروبي، والذي سوف يعتبر أساساً لتصميم الكتاب الأبيض حول سياسة النقل في الاتحاد الأوروبي للفترة 2010-2020.

سمارت موف تحظى بزخم متزايد

تحظى حملة سمارت موف بإقبال متسارع مع وصول عدد شركائها حول العالم إلى 82 يضمون أهم المنظمات العاملة في قطاع النقل والشركات الصانعة للمركبات ووسائل

نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض الأوروبي لشؤون النقل سيم كالاس يلتقي سمارت موف

كما تم استعراض سياسة وأهداف حملة سمارت موف أمام نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض الأوروبي لشؤون النقل سيم كالاس.



نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض الأوروبي لشؤون النقل سيم كالاس (على اليسار) يلتقي بنائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل غراهام سميث

تابعونا



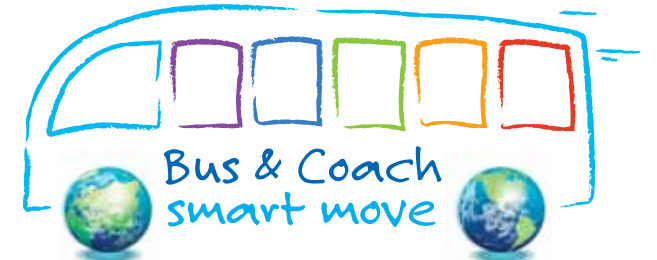
http://twitter.com/#!/Smart_move



<http://www.facebook.com/SmartMoveCampaign>



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





أي عقوبات تترتب على النقل على الطرق هي بمثابة عقوبة أكبر تقع على الاقتصاد والمجتمع ككل

تسهيل النقل على الطرق إلى زيادة حجم التجارة الوطنية والدولية والسياحة عن طريق إزالة الحواجز الإدارية والمالية والمادية التي تعوق حركة النقل على الطرق. وصولاً إلى تحقيق التنمية الاقتصادية.

تتطلب عملية تسهيل النقل على الطرق كذلك، تحقيق التوازن الصحيح بين الأمن الفعال، ومنع الغش والسلامة على الطرق من ناحية، وتبسيط التشريعات والإجراءات الإدارية من ناحية أخرى.

إن الإجراءات المفروضة على النقل الدولي على الطرق والروتين الحكومي، وبخاصة على الحدود، تشكل مجملها عقبات رئيسية أمام التجارة والسياحة والنقل، مما يتطلب وجود تدابير معينة لتحقيق الاستفادة القصوى من الموارد السياسية والمالية والإدارية الشحيحة المتاحة. فالانتظار لفترات طويلة على الحدود بسبب الإجراءات الجمركية المعقدة وغيرها من المعوقات مثل الفساد، يتسبب بلا شك في وقوع اضطراب هائل في حركة النقل والإمدادات والتنقل، بالإضافة إلى أنها تكلف الاقتصاد البلايين من الدولارات سنوياً، ناهيك عن الآثار الاجتماعية والصحية التي قد تتعرض لها الطوابير الطويلة من الناس على الحدود. بينما تهدر مركبات النقل على الطرق والعاملين الوقت على الحدود، يتحمل المستهلكين والمجتمع في نهاية المطاف أعباء مثل هذا الهدر وتلك الحواجز التي تحد من كفاءة الاقتصاد العالمي وتأخر التنمية الاقتصادية في المناطق الأقل حظاً في العالم والذين هم بأشد الحاجة إليها. لذا، فإنه من مصلحة المجتمع أن لا يتم معاقبة النقل على الطرق باعتباره المحرك للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. لذلك، فقد بات من الضروري التركيز على الدور الحيوي الذي يمثله النقل على الطرق ليكون معروفاً بصورة أفضل والقيام بدعمه من جميع الهيئات السياسية الوطنية والدولية. جميع الجهات الفاعلة، والسلطات والشركات في القطاعين العام والخاص لديها مصلحة مشتركة للعمل على تشجيع وتقديم المزيد من التسهيلات للنقل على الطرق.

يعتبر النقل على الطرق العمود الفقري للاقتصادات القوية والمجتمعات الدينامية النشطة، والفضل يعود إلى نوعية الخدمات الفريدة التي يقدمها هذا القطاع والتي يتيحها للجميع، في كل الأماكن وفي جميع الأوقات. في حين تواصل صناعة النقل على الطرق تحقيق هدفها المتمثل في توفير أفضل الخدمات، وإنه برغم ذلك، يعتبر أمراً ضرورياً يصب في مصلحة المجتمع ككل، وعنصر أساسي في دفع عجلة الازدهار الاقتصادي والتنمية الاجتماعية في كل مكان في هذا العالم. فالنقل على الطرق اليوم، حكمه مجموعة واسعة من التشريعات المطبقة سواء على المستوى الوطني والمستوى الثنائي أو الإقليمي أو العالمي.

أما على مستوى الاتحاد الأوروبي، فالأنظمة والمبادئ التوجيهية والقواعد، فهي تغطي مسألة القيادة على الطرق وأوقات الاستراحات، والدخول إلى هذه المهنة، والمعايير البيئية القياسية للمركبات، والضرائب، والتدريب المهني... الخ. أما المناطق الأخرى من العالم، فليس لديها مثل تلك النظم التشريعية المتكاملة أو لم تصادق بعد على اتفاقات التجارة الدولية والنقل، وبالتالي، فإنها عادة ما تلجأ إلى عدد كبير من الاتفاقات الثنائية التي تتداخل أحياناً أو تتعارض مع تلك الاتفاقات الدولية الموجودة في العالم. ونتيجة لذلك، يعتبر النقل على الطرق هو الأكثر تنظيماً للجميع وسائط النقل. إن عملية تيسير النقل على الطرق يجب أن تهدف إلى توحيد جميع التشريعات التي تنظم النقل على الطرق، قدر الإمكان، من أجل ضمان قابلية الاستخدام المتبادل، وتجنب الازدواجية والتداخل، أو خلق بلبلة لا داعي لها مما يؤدي إلى انتهاك القانون وبالتالي فرض الغرامات.

وينبغي أيضاً العمل على توحيد وخفض القيود والحظر المفروض على حرية حركة الشاحنات والحافلات، حيثما أمكن، لا بل والتخلص منها بشكل نهائي، وعلاوة على ذلك، فإن التطبيق السليم للتشريعات القائمة يعتبر أمراً حاسماً أيضاً قبل اللجوء إلى سن تشريعات جديدة، كما ينبغي أن تهدف عملية

نقل الركاب على الطرق والسياحة والسفر

ينبغي تسهيل عملية النقل بالباصات والحافلات في المدن والمناطق السياحية كما يجب توحيد مناطق الانبعاثات المنخفضة في أوروبا

إضراراً بالبيئة من بين وسائل النقل جميعاً. خاصة من حيث كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لكل مسافر.

هذه المشكلات تعتبر ملحة وطارئة بالنسبة للباصات والحافلات التي تستخدم محركات يورو 3. نظراً لكونها تمثل 30-35% من مجمل أساطيل الباصات والحافلات في معظم الدول الأوروبية. ولهذا السبب سوف يسعى الاتحاد الدولي للنقل على الطرق للحصول على استثناء أو تأجيل لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ على الباصات والحافلات التي تستخدم محركات يورو 3 حتى العام 2015. وسوف يواصل الاتحاد خلال العام 2011 العمل سوياً مع الجمعيات التابعة له من أجل الوصول إلى إطار أوروبي موحد لمناطق الانبعاثات المنخفضة وما يمثّلها من قيود وإجراءات.

لقد طرحت أكثر من 160 مدينة في 11 دولة أوروبية مفهوم مناطق الانبعاثات المنخفضة. وذلك من خلال وضع قيود على الحركة المرورية أحياناً وتخفيض استخدام الباصات والحافلات بما في ذلك المركبات التي تستخدم محركات (يورو 3). وهذا المفهوم البيئي المميز بدأ العمل به قبل خمس سنوات فقط. وبالرغم من التقدم السريع لهذه المناطق خلال السنوات الأخيرة. وخاصة في أوروبا. فإن الحاجة ما تزال قائمة إلى إجراء دراسة تحليلية لمعرفة الأثر الحقيقي لهذه المناطق. إضافة إلى ذلك. لا يوجد لغاية الآن إطار موحد يدعم طرح مثل هذه المناطق. ونتيجة لذلك. فإن السوق الأوروبية الموحدة باعتبارها منطقة موحدة للسفر أيضاً أخذت في التراجع. وهذا يؤدي إلى زيادة النفقات على مشغلي الباصات والحافلات وفي الوقت نفسه التأثير السلبي على حركة التنقل المحلية والسلسلة السياحية بأسرها. وهذا كله أمر مؤسف. لأن الباصات والحافلات هي الأقل

الاتفاقية سوف توقع في 2011

رحب الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بالتقدم السريع الذي حققته مفوضية الأمم المتحدة الاقتصادية لمنطقة أوروبا (UNECE) بإتجاه التوصل إلى اتفاقية دولية باسم أومنيباص تهدف إلى الوصول إلى توافق عام حول النقل الدولي المنتظم للركاب بالباصات والحافلات بما يمهّد الطريق أمام توقيع هذه الاتفاقية بحلول العام 2011. وبمجرد توقيعها. من المتوقع أن تسهم هذه الاتفاقية في تسهيل النقل الدولي بالباصات والحافلات من خلال توحيد الأنواع المتعددة من التراخيص المطلوبة. وتوحيد الضوابط والمدد المتعلقة بسفر العبور (الترانزيت). وتحسين الخدمات على المعابر الحدودية. وتقديم معاملة تفضيلية لخدمات النقل الدولي المنتظم بالباصات والحافلات ومستخدميهما على النقاط الحدودية. إن التقدم الحاصل بإتجاه توقيع اتفاقية أومنيباص يعتبر خطوة كبيرة نحو تحقيق أهداف حملة سمارة موف والمتمثلة في مضاعفة استخدام الباصات والحافلات في النقل وتحقيق مفهوم التنقل المستدام للجميع.



نقل الركاب على الطرق والسياحة والسفر

الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يدعو لوضع قواعد متوازنة وعملية لحقوق المسافرين بالباصات والحافلات في أوروبا

وفي هذا الصدد، واستجابة للتحديات الحالية والمستقبلية التي يواجهها تنقل المواطنين الأوروبيين، فقد اتخذ قطاع النقل بالباصات والحافلات زمام المبادرة بالعمل سويا لمضاعفة استخدام الباصات والحافلات خلال العقد المقبل، وذلك من خلال حملة سمات موف.

اقترحتها المجلس الأوروبي حول تحديد مدى مسؤولية شركات النقل عند وقوع الحوادث، من شأنه أن يضمن صيانة حقوق المسافرين بالباصات والحافلات بصورة موحدة وفعالة على امتداد الاتحاد الأوروبي. إن مشغلي وسائط النقل الأوروبيين بحاجة لهذا التوحيد كي يحسنوا من نوعية خدماتهم فضلا عن تحقيق الهدف الأسمى من هذا التشريع وهو حماية حقوق المساهمين.

لقد احتج الاتحاد على قيام المؤسسات الأوروبية بتضييع فرصة الوصول إلى اتفاق حول قواعد حقوق المسافرين بالباصات والحافلات. لقد كانت مصلحة المسافرين ومشغلي وسائل النقل على حد سواء تقتضي وصول البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي إلى اتفاق بالقراءة الثانية، خاصة وأن الاتحاد كان قد قدم اقتراحات عملية وبناءة للوصول إلى مثل هذا الاتفاق وعبر عن استعداداته للتعاون من أجل ضمان تلبية مصالح كل من المسافرين والمشغليين على حد سواء. إن تطبيق قواعد متوازنة، مثل تلك التي



طرق النقل التي تربط أوروبا بآسيا

طرق النقل على الطرق التي تربط كل الأعمال التجارية في كل الأسواق الرئيسية في العالم على طول طريق الحرير القديم

على امتداد طريق الحرير والناجحة في معظم الأحيان عن الإجراءات غير الملائمة وليس عن ضعف البنى التحتية كما يعتقد الكثيرون.

إن التحديات جسيمة. لكن الفرص كبيرة جدا إذا أمكن تقوية الروابط بين الشركاء التجاريين وتحقيق التكامل الاقتصادي بين هذه المنطقة وغيرها من المناطق. وفي هذا الميدان.

نفذ الاتحاد الدولي عددا من المشروعات والكثير من قوافل الشاحنات خلال السنوات العشر الماضية من أجل مراقبة وجمع وتحليل البيانات حول المعوقات المتبقية والحواجز غير الملموسة التي تحول دون

انسيابية النقل على الطرق على امتداد منطقة أوراسيا من أجل التقدم بالتوصيات المناسبة لكافة المعنيين في المنطقة والذي يمكن لقراراتهم وأنشطتهم أن تؤثر إيجابا على الجهود المبذولة لإعادة فتح طريق الحرير أمام التجارة والنقل على الطرق.

هذه المشاريع تتضمن قافلة بكين-برلين-بروكسل عام 2004. وقافلة الطرق السريعة حول البحر الأسود عام 2007. والمبادرة القائمة حاليا حول النقل على الطرق في أوراسيا. إضافة إلى قافلة الشاحنات على طريق الحرير للعام 2010. والتي ساهمت جميعا في زيادة الوعي لدى السلطات الحكومية بالحاجة إلى تشجيع وتسهيل النقل على الطرق باعتباره مفتاح تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية لدول المنطقة.

لتحقيق التنمية المستدامة . قام الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بتركيز جهوده وموارده على إعادة فتح طريق الحرير القديم. من أجل مساعدة جميع الشركات الموجودة على طول هذه المسارات لإنتاج البضائع وفتح باب التجارة بين بعضها البعض من ناحية وبين بقية دول العالم . وبالتالي خلق فرص عمل . وزيادة نمو الناتج المحلي الإجمالي وزيادة الازدهار.

إن إعادة فتح طريق الحرير. لا يعني قيام الشاحنات بقطع مسافة 15.000 كيلومتر للرحلة الواحدة. فالغرض من ذلك هو. قبل كل شيء. القيام بربط جميع الشركات التي تشارك في سلسلة الإنتاج من تقديم خدمات مباشرة من النقل على الطرق. وبمسافات قصيرة أو متوسطة.

ولكن احتمالية وجود رحلات تتابعه متصلة. يعتبر أمراً ضرورياً لقيام التنمية التجارية والربط بين جميع الشركات المشاركة في سلسلة الإنتاج. لذلك. فإن تحقيق هذه الأهداف المشتركة لا يمكن أن يتم إلا من خلال قيام الحكومات بإعطاء الأولوية لإزالة الحواجز العديدة التي تعيق قطاع النقل على الطرق.

نشرت غرفة التجارة الأمريكية دراسة بعنوان "خيارات النقل على الطرق بين أوروبا وآسيا" اعتمدت فيها على نتائج المبادرة التي أطلقها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق حول النقل على الطرق بين أوروبا وآسيا في العام 2006 وأظهرت وجود جدوى اقتصادية من هذه العمليات كما أظهرت أيضا أن هذه النشاطات يمكن أن تتطور كثيرا إذا أزلنا الحواجز اللامرئية

اليوم. ونتيجة لحركة العوالة وظهور الشحن بالحاويات. فإن 80 ٪ من تجارة العالم يتم تنفيذها من خلال حوالي 30 ميناء من الموانئ التي تعاني من الإشباع المتزايد في حركة الشحن بما يترتب على ذلك حدوث الاختناقات وتأخير البضائع وارتفاع التكاليف في نهاية المطاف على طول سلسلة التوريد حتى تصل المستهلك النهائي. لقد أدت هذه السياسات إلى حدوث ما يسمى بتحصن التجارة . ليس فقط في الموانئ؛ ولكن في جميع البلدان غير الساحلية أيضا. حيث أعاقت التنمية الاقتصادية . وخلق في كثير من الأحيان التوترات السياسية والاجتماعية.

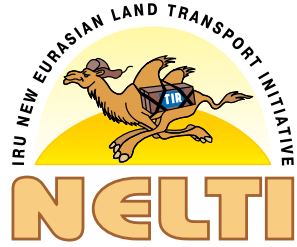
إن أكثر من ثلثي سكان العالم يعيشون في قارة آسيا. ويعملون وينتجون ويتاجرون مع بقية العالم. وأن معظم هذه التجارة تتم من خلال النقل البحري. إلا أن النقل على الطرق قادرا على ربط جميع المؤسسات الموجودة في جميع أنحاء الأراضي الأوروآسيوية ومن ثم إلى أسواق العالم الرئيسية وذلك بفضل الجودة العالية للخدمات التي يقدمها وفرادتها ومرونتها .

ومع ذلك لا يوجد بلد غير متصل للنقل على الطرق. لذلك . فإن إعادة فتح طريق الحرير القديم أم الحركة التجارية عن طريق النقل على الطرق . لا يوفر بديلا لنقل البضائع من آسيا إلى أوروبا والعكس بالعكس فحسب . وإنما قبل هذا وذاك . يقوم بدفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية إلى الأمام. وخلق حالة من الاستقرار السياسي . وفي نهاية المطاف يحقق التقدم والازدهار في جميع البلدان على طول 50.000-12.000 كيلومتر من المسارات المختلفة لطريق الحرير.

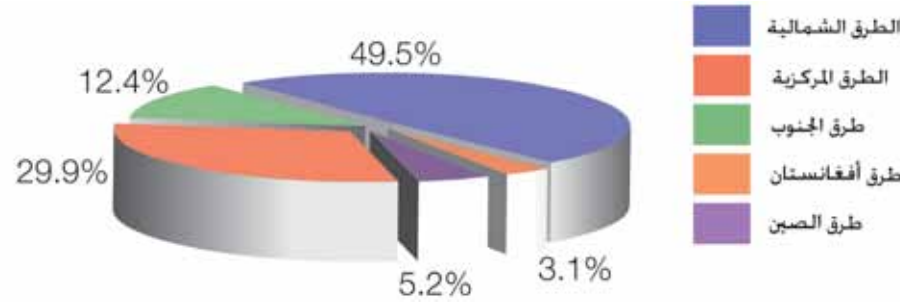
تمشيا مع الأهداف التنموية التي وضعتها الأمم المتحدة للألفية الجديدة، فضلا عن برنامج عمل ألماتو وتمسكه بالعمل

طرق النقل التي تربط أوروبا بآسيا

مبادرة الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في أوراسيا: رصد المرحلة الثانية



- مجموع المسافات المغطاة يبلغ 2.5 مليون كيلومتر.
- مجموع البضائع التي تم نقلها تجاوز 8.12 ألف طن.
- هناك أنواع كثيرة من السلع التي يتم تداولها عبر هذه الطريق من المنتجات (سكاكر، فواكه، خضراوات، فواكه مجففة...) والمنتجات شبه المكملة (أخشاب، خيوط، مطاط، قطع غيار...) إلى الأدوية والمعدات إلخ.
- اختلف معدل حمولة المركبة الواحدة حسب الوجهة: 16.8 طن على الطريق الشمالية، 18.1 طن على الطريق الوسطى، 25.8 طن على الطريق الجنوبية.
- بلغ معدل سرعة نقل البضائع على الطرق التي تشملها المبادرة 18.4 كيلومتر/ساعة، وهذا عائد إلى التوقف على المعابر الحدودية الذي يتسبب في إهدار 40% من الوقت.



الشكل 1: توزيع العدد الكلي للرحلات الكاملة على الطرق التي تغطيها المبادرة من 16/9/2008 إلى 30/6/2010.

طرق NELTI



تم ترشيح مبادرة الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في أوراسيا لجائزة "أفضل مشروع لوجستي للربط بين الشرق والغرب" من قبل مجلة الأعمال العالمية "جورا موب سي" بمناسبة انعقاد مؤتمر الخدمات اللوجستية في أوراسيا الذي نظمته وزارتا الشؤون الخارجية والنقل في كل من كازاخستان ولتوانيا، والذي أكد أن الحلول اللوجستية الحديثة، وعلى رأسها مبادرة الإتحاد الدولي، يمكن أن تكون حجر الزاوية لتغييرات كبيرة في تدفقات التجارة وسياسات النقل العام.

أطلق الإتحاد هذه المبادرة في العام 2008، وهي الآن في مرحلتها الثانية التي تركز على تطبيق خارطة طريق تحدد القضايا التي تنبغي معالجتها والإجراءات الواجب اتخاذها لتقليص الوقت اللازم لتحقيق الربط بالطرق البرية بين أوروبا والصين.

وتظهر البيانات التي تم جمعها أن ثمة تنوعا في كثافة استخدام الطرق في المناطق التي تشملها المبادرة، مع تركيز أكبر على الطريق الشمالية.

طرق النقل التي تربط أوروبا بآسيا

ضمان حماية الإمدادات على الطرق وإعادة بناء أفغانستان



مزار الشريف، أفغانستان

لقد بذل الآخاد الدولي للنقل على الطرق جهودا كبيرة من أجل تسهيل نقل البضائع بالعبور في آسيا الوسطى من أجل ضمان ثبات الإمدادات على الطرق من أوروبا والصين إلى أفغانستان من أجل تلبية احتياجات قوات حفظ السلام التابعة للأمم المتحدة المرابطة هناك. وفي هذا السياق، نظم الآخاد الدولي الاجتماع الثاني لمجموعة عمل النقل بالعبور إلى أفغانستان في العاصمة الأذرية باكو من أجل بحث دراسة أفضل السبل لنقل البضائع إلى أفغانستان وإعداد توصيات لتسهيل النقل على الطرق. وتضمن المشاركون فيه مسؤولين من حكومات دول العبور. إضافة إلى ممثلين عن منظمات (UNECE, OSCE, ADB, TRACECA) والسفارة الأمريكية في أذربيجان وعدد من المؤسسات الفدرالية الأمريكية مثل وزارة الدفاع. وقاموا بمناقشة واعتماد عدد من التوصيات التي كان قد أعدها الآخاد الدولي للنقل على الطرق. وقد اتفقت كافة الأطراف على أهمية مشروع النقل بالعبور إلى أفغانستان ودوره في تسريع عملية إعادة الإعمار من خلال زيادة حجم التبادل التجاري الإقليمي. مثلما حصل في أوروبا بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية.

وفي هذه المناسبة، وقع الآخاد الدولي للنقل على الطرق مذكرة تفاهم مع حكومة أذربيجان تنص على تنمية إمكانات أذربيجان باعتبارها ممرًا استراتيجيًا وملتقى حيويًا على طريق الربط بين أوروبا وآسيا. وخاصة مشروع النقل بالعبور إلى أفغانستان.

مفوضية مبادرة النقل بالعبور إلى أفغانستان
الأمين العام، زانتورو ساتيبالدييف

"إن المبادرة النموذجية التي أطلقها الآخاد الدولي للنقل على الطرق، والتي تؤيدها معظم الدول المحيطة بنا، يمكن أن تمثل نواة لأحد المشاريع الرائدة في المنطقة، ومن الضروري أن نتعاون جميعًا لتحقيق هذا الهدف".



وزير النقل الأذري ضياء محمدوف (يسار) والأمين العام للآخاد الدولي للنقل على الطرق مارتن ماري (يمين)

طرق النقل التي تربط أوروبا بآسيا

البنك الدولي: فيليب لوهورو، نائب الرئيس لمنطقة أوروبا وآسيا الوسطى

"إنه لمن دواعي سروري أن يلتزم الاتحاد الدولي بالعمل مع البنك الدولي على تحفيز التنمية المستدامة للنقل على الطرق الذي يربط أوروبا بآسيا عبر آسيا الوسطى. أسمحوا لي أن أعبّر عن إخلاصي في الرغبة في المزيد من التعاون مع الاتحاد في هذا الموضوع بالغ الأهمية."

كونيو ميكوريا، الأمين العام لمنظمة الجمارك العالمية

"يمكن أن تدعم منظمة الجمارك العالمية إنشاء بنية تحتية للجمارك كما في تصور مبادرة الطريق السريع النموذجي عبر برنامج كولومبس الذي أطلقناه لأعضاء المنظمة في هذه المنطقة. نظرا لكون الجوانب المتعلقة بالجمارك في المبادرة تنسجم بالكامل مع أهم مبادئ استراتيجية بناء القدرات التي تبنتها المنظمة."

توماس ماير، المدير الإداري للبنية التحتية في البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية

"يرغب البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية في دراسة مقترحات استثمارية مجدية مثل تزويد المعابر الحدودية بالمعدات وتشديد محطات وقود وغيرها من مرافق الطرق. مع التأكيد على أن طرح العطاءات لهذه المشاريع سوف يتم في أجواء تتميز بالعدالة والشفافية"

سوف يترتب على إنجاز هذه المبادرة إيجاد عشرات الآلاف من الوظائف الجديدة على امتداد منطقة أوراسيا. وتنمية الاقتصادات المحلية على امتداد الطريق السريع النموذجي. ومكافحة الفساد على المعابر الحدودية ونقاط التفتيش. وهذا كله يؤدي إلى زيادة سرعة نقل البضائع بين آسيا وأوروبا وبالتالي انخفاض تكلفتها.

وفي ضوء ذلك، قدم الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مبادرة جديدة إلى أكبر المؤسسات التمويلية الدولية مثل البنك الدولي ومؤسسة التمويل الدولية وبنك التنمية الآسيوي وبرنامج البحر الأسود للتجارة والاستثمار على هامش المنتدى السنوي الثالث والأربعين لبنك التنمية الآسيوي في طشقند. وفي هذه المناسبة، خاطب الاتحاد الدولي مجموعة عمل التجارة والاستثمار داعيا المشاركين إلى تعزيز التجارة الإقليمية والتعاون الاقتصادي من خلال تنفيذ مبادرة الطريق السريع النموذجي، مشددا على الحاجة إلى تنسيق الجهود بين المنظمات الدولية والمؤسسات التمويلية وحكومات دول العبور من أجل تشجيع وتسهيل النقل على الطرق في دول آسيا الوسطى التي لا تملك منافذ بحرية من أجل تعزيز التدفقات التجارية والسياحية عليها مما يعود على اقتصاداتها بنمو كبير.

مبادرة الاتحاد الدولي للنقل على الطرق: الطريق السريع النموذجي

تهدف هذه المبادرة إلى بناء طريق سريع نموذجي من خلال شراكة حقيقية بين القطاعين العام والخاص تساهم فيها الحكومات ومؤسسات التمويل الدولية والمنظمات الدولية ومجتمع الأعمال من أجل إظهار الإمكانيات الاقتصادية والجاذبية التي يتمتع بها طريق الحرير المعاد افتتاحه وكذلك توفير المزيد من التسهيلات لعمليات النقل على الطرق على امتداد منطقة أوراسيا. وقد حصلت المبادرة بالفعل على دعم المؤسسات التمويلية الكبرى في العالم مثل البنك الدولي وبنك التنمية الآسيوي والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية إضافة إلى منظمة الجمارك العالمية. كما حظيت هذه المبادرة بدعم وزارة التنمية الإقليمية والبنية التحتية في جورجيا، ووزارة النقل والاتصالات في جمهورية كازاخستان، ووزارة النقل والاتصالات في جمهورية طاجيكستان ووزارة النقل والاتصالات في أوكرانيا.

تهدف مبادرة الطريق السريع النموذجي إلى توحيد الإجراءات الجمركية بالتوافق مع العهود الدولية والممارسات الرشيدة فضلا عن توفير نقاط حدودية خاصة بالنقل على الطرق تعمل وفق أحدث التوصيات من حيث الإجراءات والبنية التحتية والتكنولوجيا. وسوف تتضمن المبادرة ضخ استثمارات دولية في مجال البنية التحتية الإضافية للطرق مثل التخزين والمرافق اللوجستية المقامة في مواقع هامة استراتيجية. وتوسعة شبكات محطات الوقود، وتجهيز شبكة من المواقع الآمنة مزودة بمرافق للصيانة الفنية، ومحلات تجارية لقطع الغيار والمواد التموينية، فضلا عن بناء فنادق لإيواء السائقين.



قافلة طريق الحرير 2010: "قيادة التقدم من إسلام آباد إلى إسطنبول"



الأمين العام لمنظمة التعاون الاقتصادي محمد يحيى معروفى

الفرصة للنقل على الطرق لقيادة النجاح والازدهار. وتمثل أهدافها الرئيسية فيما يلي:

- تسهيل عمليات النقل على الطرق جميع أرجاء منطقة منظمة التعاون الاقتصادي
- رصد تطبيق اتفاقية إطار العمل بالنقل بالعبور بين دول المنظمة
- جمع البيانات المتعلقة بما يجري أثناء الرحلة مثل أوقات الانتظار على الحدود، والإجراءات الجمركية ورسوم الطرق. إضافة إلى تأشيرات الدخول لدول المنطقة.
- دراسة البنى التحتية على امتداد شبكة الطرق داخل دول المنظمة.

قام الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، بالشراكة مع منظمة التعاون الاقتصادي الأوروبية، بإطلاق حملة قافلة طريق الحرير 2010، والتي كانت تتكون من ثماني شاحنات قطعت حوالي 11,000 كيلومتر عبر أفغانستان وأذربيجان وإيران وباكستان وطاجكستان وتركيا وتركمنستان. وهي تمثل الخطوة التالية في مساعي الاتحاد للربط بين أوروبا وآسيا على امتداد منطقة أوراسيا فضلا عن توعية الرأي العام ورجال الأعمال بأهمية هذا الجسر البري.

تهدف هذه المبادرة إلى تعزيز التعاون التجاري والاقتصادي بين دول منظمة التعاون الاقتصادي وبين سائر أنحاء العالم من أجل مساعدة اقتصادات الدول غير المطلة على البحر على الاستفادة إلى أبعد مدى من ميزات العولة من خلال إتاحة

لقد أشارت التقديرات الأولية إلى أن القافلة نجحت في تحقيق أهدافها المرسومة لها وأن معظم الحواجز غير الملموسة مثل الحدود، تنشأ الغالبية العظمى منها بسبب عدم الالتزام بتنفيذ المشاريع التي تقترحها الأمم المتحدة في مجالات التجارة وتسهيل النقل على الطرق. كما ظهرت الحاجة إلى تحسين البنى التحتية للطرق وغيرها من القضايا التي ستعالجها مبادرة الطريق السريع النموذجي.



www.silkroadcaravan.org

المؤتمر والاجتماع الوزاري السادس للنقل على الطرق في منطقة أوراسيا، تبليسي (جورجيا)، 16-17 يونيو 2011

سرمخدا تارايلا، نمة سايسداو لامعلاؤ لبقنلا ةداق، نمة ددع يفتاي فوسو
ىلع قيرطلا ىلع لبقنلا ةنكملا لولخاو قيلمعلا تايدحتلا ىلع فبرعتلا
داخلا لهقلاطاً يتلا ايساروا ىف قديدجا قيرطلا ىلع لبقنلا ةرلجم داحتما
قيرطلا ىلع لبقنلا ىلودلا

ىلع لبقنلا لييهستو زيزعتل ةبولطلا تاكرحتلا عامتجلا دحدي فوسو
ىلودلا داخلا برتمؤم شرمه ىلع ايسداو ابوروا ىن ب قيرطلا داحتما ىلع قيرطلا
قيرطلا ىلع لبقنلا

"النقل على الطرق: يربط كافة الأعمال وكافة
وسائط النقل بين أوروبا وآسيا: عين على القوقاز"

سوف يتضمن المؤتمر جلسات تفاعلية حول
القضايا التالية:

- القوقاز: طريق مختصرة بين أوروبا وآسيا
- طريق آسيا-أوروبا عبر البحر الأسود وبحر قزوين،
خيار موفر للوقت والمال
- نحو نقل آمن وكفؤ ومريح وفعال على امتداد
طريق الحرير
- الأبعاد القانونية والفنية والبنى التحتية للربط
على الطرق وعمليات النقل متعددة الوسائط على
امتداد طريق الحرير (المرحلة الثانية من المبادرة)
- تسهيل التجارة والنقل على الطرق عبر البحار
المغلقة في أوراسيا.

6th Euro-Asian Road Transport Conference & Ministerial Meeting



Tbilisi, 16-17 June 2011

طرق النقل التي تربط أوروبا بآسيا

تعزيز التعاون الإقليمي في منطقة أوراسيا

وقع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق ثماني مذكرات تفاهم تهدف إلى تعزيز تعاونه مع الحكومات والمنظمات الحكومية الإقليمية في منطقة أوراسيا. وتنص هذه المذكرات على التعرف على أفضل السبل لتعزيز التعاون وإنشاء إطار قانوني لتشكيل سوق فعال للنقل الدولي على الطرق. وتحقيق التكامل بين أنظمة الطرق بحيث تتحول إلى منظومات تشريعية عالمية للنقل. إضافة إلى تنفيذ عدد من الشراكات بين القطاعين العام والخاص بهدف تعزيز وتسهيل النقل على الطرق في أوراسيا.

وقد وقعت على هذه المذكرات حكومات كل من أذربيجان، جورجيا، كازاخستان، قرغيزستان، مولدوفا، طاجكستان، أوكرانيا، أوزبكستان. وهي الدول التي ستلعب دورا كبيرا في تطوير روابط النقل على الطرق بين أوروبا وآسيا. هذا ومن المتوقع أن يتم توقيع ثلاث مذكرات تفاهم أخرى خلال العام 2011 مع حكومات كل من أرمينيا، وروسيا البيضاء، وتركمنستان.

التحرير التدريجي للنقل على الطرق في منطقة البحر الأسود

قامت الدول السبع الأعضاء في منظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي (BSEC)، وهي ألبانيا وأرمينيا وجورجيا ومولدوفا ورومانيا وصربيا وتركيا، بتأسيس رخصة خاصة بالمنظمة سوف يتم الاعتراف بها لتكون معتمدة لدى السلطات المحلية في تسهيل مرور البضائع بالعبور. وفي العام 2011 سوف يتم تطوير هذه الرخصة بحيث تسمح بمرور البضائع بالعبور بين جميع الدول أعضاء المنظمة باستخدام وثيقة واحدة فقط.



يوقع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مذكرات تفاهم مع 8 الحكومات الأوروبية الآسيوية

وبينما أكدت باكستان استعدادها للانضمام إلى اتفاقية النقل الدولي على الطرق. تستعد أفغانستان لإعادة تفعيلها خلال العام

استضافت وزارة النقل والطيران المدني الأفغانية أول مؤتمر حول اتفاقية النقل على الطرق بدعم من منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)، والذي اجتمع فيه ممثلون عن وزارات النقل والتمويل والتجارة والشؤون الخارجية وإدارة الجمارك في أفغانستان. فضلا عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) والاتحاد الدولي للنقل على الطرق. وفي خطابه أمام المؤتمر، دعا نائب الأمين العام لمنظمة التعاون الاقتصادي السيد أطف أصغر الاتحاد الدولي للنقل على الطرق إلى الاستعانة بشركائه لإعداد خطة عمل يتم بموجبها تفعيل اتفاقية النقل الدولي على الطرق في أفغانستان خلال العام 2011. من جهته أكد نائب وزير النقل الأفغاني غلام علي راسخ أن وزارته تدعم بالكامل جهود تطبيق بنود اتفاقية النقل على الطرق الدولي في أفغانستان في أقرب وقت ممكن بالتعاون مع كل من إدارة الجمارك والاتحاد الدولي للنقل على الطرق ومنظمة التعاون الاقتصادي.

وبمناسبة اليوم الأفغاني للنقل والعبور في 18 أكتوبر 2010، وقع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مذكرة تفاهم في كابول مع الحكومة الأفغانية حول تطوير النقل على الطرق بين آسيا وأوروبا وإعادة تفعيل بنود اتفاقية النقل الدولي البري في أفغانستان خلال النصف الأول من العام 2011.

نظام النقل الدولي على الطرق : تسهيل وتأمين التجارة الدولية والنقل

بعد المصادقة عليها من قبل 68 من الأطراف المتعاقدة، والشروع بتنفيذها بشكل فعال في 56 دولة، تقوم إتفاقية النقل على الطرق الدولية بالسماح إلى 40,000 شركة مصرح لها بالنقل للقيام بعمليات نقل بري الدولي تتسم بالسهولة وذلك بفضل إجراءات النقل على الطرق الدولية الموحدة. بالإضافة إلى نشر دراسة أعدتها غرفة التجارة الأمريكية في شهر أيار من عام 2008، التي أوضحت بأن اتفاقية النقل على الطرق الدولية هي أفضل أداة لتنفيذ إطار المعايير الأمنية التي اعتمدها منظمة الجمارك العالمية، حيث تم تكليف الأمانة العامة للجنة الاقتصادية لأوروبا للعمل على دراسة الآثار المترتبة على تنفيذ إطار المعايير الأمنية لمنظمة الجمارك العالمية نيابة عن إتفاقية النقل على الطرق الدولية والاتفاقية الدولية التابعة للأمم المتحدة والمتعلقة بتوحيد معايير الرقابة على السلع على النقاط الحدودية.



الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل على الطرق مارتن مارمي (يسار)، يوقع مذكرة التفاهم مع القائم بأعمال وزير النقل والطيران المدني في أفغانستان د. داود علي جفي.

التجارة الدولية وشحن البضائع على الطرق

الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يوقع
مذكرة تفاهم مع أونكتاد تمهد السبيل
لمزيد من التعاون في تطبيق أنظمة
الجمارك وأفضل الممارسات

الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يعزز
التعاون مع الصين ويساعد إدارة الجمارك
فيها على التأهل للانضمام لاتفاقية النقل
الدولي على الطرق

التقى الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مع السفير الصيني
المعين حديثاً لدى الأمم المتحدة في جنيف، السيد هي يافي،
وقد ناقش الطرفان خلال اللقاء أثر العولمة على التجارة
الدولية فضلاً عن الخيارات المتاحة لتسهيل النقل على الطرق
في الصين والدول المجاورة من أجل تعزيز التجارة في المنطقة
عبر طريق الحرير الذي أعيد إحيائه من جديد. وقد عبر السيد
يافي عن استعداده للعمل مع الاتحاد الدولي للنقل على
الطرق لتعزيز التعاون في مجالات الاهتمام المشترك وتسهيل
التجارة الدولية والنقل على الطرق.

وقد استضاف الاتحاد الدولي لمدة ثلاثة أشهر السيد هونغبو
ليو، مدير دائرة الرقابة والتفتيش على الجمارك في الصين،
والذي انتدبته إدارة الجمارك في بلاده لتقييم فوائد نظام
النقل الدولي على الطرق ولدراسة الشروط والأحكام اللازمة
لانضمام الصين إلى هذه الاتفاقية.

تطوير الاتحاد الجمركي لكل من بيلاروسيا
وكازاخستان وروسيا

بناء على مذكرة التفاهم التي تم توقيعها مسبقاً، تعاون
الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مع مفوضية اتحاد الجمارك
بين روسيا البيضاء وكازاخستان وروسيا، بهدف التأكد من
أن الاتفاق الجمركي للاتحاد سوف يسهل التجارة في المنطقة
الجمركية الموحدة المنشأة حديثاً. لقد أصبح الاتحاد الجمركي
ساري المفعول اعتباراً من يونيو 2010 وسوف يساهم بفعالية
في إزالة عدد من التحديات التي يواجهها مشغلو النقل على
الطرق في هذه البلدان. وخلال العام 2011، سوف يواصل الاتحاد
الدولي للنقل على الطرق العمل مع مفوضية اتحاد الجمارك
من أجل ضمان تنفيذ أدوات إدارة المخاطر مثل الإعلان الإلكتروني
المسبق والتنقل الآمن من أجل ضمان وتسهيل كافة عمليات
النقل الدولي على الطرق.



معالي السيد هي يافي المندوب الصيني الدائم لدى الأمم المتحدة (يمين)
والسيد مارتن مارمي الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل على الطرق
(يسار)

التجارة الدولية وشحن البضائع على الطرق

تطبيق اتفاقية النقل الدولي على الطرق في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا

قام الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بفتح باب جديد للتعاون مع جامعة الدول العربية في القاهرة. بهدف تسهيل التجارة والنقل على الطرق بين 22 دولة عربية. وبعد نجاح الندوة التي استضافها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وجامعة الدول العربية والاتحاد العربي للنقل على الطرق في 2009، تم عقد ندوة دولية ثانية حول التجارة وتسهيل النقل على الطرق في المنطقة العربية في مدينة الإسكندرية في أكتوبر 2010. بالتزامن مع مؤتمر وزراء النقل العرب. وفي تلك المناسبة، عرض الاتحاد الدولي أنشطته في تلك المنطقة مع التركيز على إعادة تفعيل اتفاقية النقل الدولي على الطرق في المغرب. والتي تلعب دورا بالغ الأهمية بوصفها ملتقى الطرق بين أوروبا وإفريقيا حيث يمكن لزيادة تفعيل بنود اتفاقية النقل الدولي على الطرق أن يساهم في تسهيل الإجراءات الجمركية على الحدود. وقد شرح الاتحاد لوزراء النقل العرب الجهود التي بذلها في ترجمة البرنامج التدريبي الخاص بالاتفاقية إلى اللغة العربية، فضلا عن دمج تطبيقي النقل الآمن وإدارة المخاطر في تطبيق أسيكودا التابع للأونكتاد من أجل تسهيل مهمة الدول العربية في تطبيق قرار وزراء النقل العرب القاضي بتنفيذ نظام النقل الدولي على الطرق.

نظام النقل الدولي على الطرق ينال موطئ قدم في منطقة دول منظمة التعاون الاقتصادي

تنفيذا لمذكرة التفاهم التي وقعت ما بين منظمة التعاون الاقتصادي والاتحاد الدولي للنقل على الطرق، استطاع الاتحاد أن يشجع استخدام إجراءات اتفاقية النقل الدولي على الطرق بين الدول أعضاء المنظمة فضلا عن دول مجاورة لها مثل باكستان. كما اتفق الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مع إدارة الجمارك بالجمهورية الإسلامية الإيرانية على تعزيز التعاون من أجل تسهيل التجارة والنقل على الطرق في إيران والمنطقة المحيطة بها، فضلا عن تشجيع التدريب المهني في أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق.

التجارة الدولية وشحن البضائع على الطرق



النقل الدولي على الطرق يساعد على تحقيق الحوكمة الرشيدة

أدار الاتحاد الدولي للنقل على الطرق ضمن فعاليات المنتدى الثامن عشر لمنظمة الأمن والتعاون في أوروبا ندوة اقتصادية بيئية بعنوان "دور المنظمة في تعزيز الحوكمة الرشيدة في النقل الدولي وعلى المعابر الحدودية". وقد ركز هذا الاجتماع على الحاجة إلى تعاون القطاعين العام والخاص في الدول الأعضاء من أجل تنفيذ مقررات الأمم المتحدة حول أدوات تسهيل النقل الدولي على الطرق. وخاصة الملحق الجديد رقم 8 واتفاقية النقل الدولي على الطرق. سعياً للوصول إلى الحوكمة الرشيدة على المعابر الحدودية. وقد دعا الاتحاد الدولي لمنظمة الأمن والتعاون وأعضائها إلى مراقبة التنفيذ الفعال للأدوات التي وضعتها الأمم المتحدة لإتاحة الفرصة أمام النقل على الطرق لقيادة التقدم والازدهار والسلام في وسط آسيا.

الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يقوم بتوسيع نطاق التغطية الجغرافية للإعلان الإلكتروني المجاني المسبق (IRU TIR-EPD)

يقوم الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، بالاشتراك مع سلطات الجمارك لدى العديد الأطراف المنظمة للاتفاقية الدولية للنقل على الطرق وجمعياتها الوطنية. بتوسيع نطاق التغطية للإعلان الإلكتروني المسبق التابع لاتفاقية النقل البري الدولي. وهو الآن مطبق في جميع الدول الواقعة على الحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي. وسوف تستمر التغطية الجغرافية لهذا النظام بالاتساع خلال العام 2011 في عدد من الدول غير الأوروبية مثل روسيا البيضاء وأوكرانيا وكازاخستان. كما إن دولاً مثل مولدوفا وجورجيا وإيران وأفغانستان سوف يكون بوسعها الاستفادة من هذه الأداة عبر نظام الأسيكودا. إن الإعلان الإلكتروني المجاني المسبق للنقل على الطرق الدولي متوفر بـ 16 لغة. ويسمح لحاملي دفاتر النقل البري الدولي بالانسجام مع التعليمات الأمنية الأوروبية الجديدة التي دخلت حيز التنفيذ اعتباراً من مطلع يناير 2010 كما يضمن لهم ليس فقط للحفاظ على السرية التامة لبياناتهم التجارية من خلال تجنب اللجوء إلى أطراف ثالثة. ولكن أيضاً يقوم بتقليص الوقت اللازم لإجراءات الجمارك عند الحدود إلى حد كبير.

تشجيع تطبيق الملحق الجديد رقم 8 الخاص بالاتفاقية الدولية للأمم المتحدة لتقليل أوقات الانتظار على المنافذ الحدودية

ما زالت أوقات الانتظار على المنافذ الحدودية تمثل الهاجس الأكبر لدى معظم مشغلي وسائل النقل على الطرق من الممكن تخفيض أوقات الانتظار على المنافذ الحدودية بدرجة كبيرة من خلال تطبيق ما ورد في الملحق الجديد رقم 8. والمخصص لمسار النقل الدولي على الطرق. حيث يسمح بعبور الشاحنات التي تحمل بطاقات العبور دون أي تأخير. وفي هذا السياق. فإن نظام التنقل الدولي على الطرق يتيح إنهاء المعاملات الجمركية في مكان الانطلاق وماكن الوصول وليس على الحدود. كما يضمن النظام تسهيل التجارة الثنائية والدولية من خلال استخدام الأدوات المتوفرة على شبكة الإنترنت مثل الإعلان الإلكتروني المسبق والتنقل الآمن وأداة مراقبة التأخير على الحدود.

نظام مراقبة التأخير على الحدود لدى الاتحاد الدولي للنقل على الطرق <http://www.iru.org/index/bwt-app>

الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يخاطب منتدى الأمن للنقل على الطرق الداخلية الذي رعته مفوضية الأمم المتحدة لمنطقة أوروبا

بمناسبة انعقاد منتدى الأمن للنقل على الطرق الداخلية الذي رعته مفوضية الأمم المتحدة لمنطقة أوروبا. أكد الاتحاد الدولي للنقل على الطرق على أن ازدياد تعقيد سلسلة التوريد العالمية بسبب آثار العولمة والاحتواء يؤدي إلى بروز تحديات أمنية جديدة. وقد أكد الاتحاد على أن مواجهة التحديات الأمنية المتزايدة مع المحافظة على نمو التجارة وقطاع النقل على الطرق تستدعي التمسك بالأدوات التي وفرتها الأمم المتحدة كأفضل خيار متاح لتحقيق التوازن بين الأمن والنمو. فاتفاقية النقل الدولي على الطرق على سبيل المثال. تعتبر الأداة الأفضل لتلبية المتطلبات الأمنية الأوروبية وفي الوقت نفسه لتسهيل نمو التجارة والنقل على الطرق.

الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يوقع مذكرات تفاهم مع مؤسسات من الشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا بهدف زيادة التعاون في مجال تعزيز الأمن للنقل على الطرق

وقع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق مذكرات تفاهم مع كل جمعية حماية الشحنات لمنطقة أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا. وهي مؤسسة فريدة من نوعها تعنى بتوحيد كافة العاملين في مجال الشحن على الطرق لمكافحة جرائم النقل. وكذلك مع يورواتش والتي تخصص في الاستجابة الشرطية للحوادث الأمنية التي تقع في أكثر من 40 دولة أوروبية فضلاً عن جمع المعلومات الاستخباراتية. وتساهم هذه المذكرات في تقليص الخسائر التي تكبدها سلسلة التوريد العالمية نتيجة للنشاطات الإجرامية والانتهاكات الأمنية.

المنتدى الثامن للمحاميين ينتهي بصور قرار حول أمن الشحنات على الطرق

اجتمع أكثر من 60 محامياً وأكاديمياً وممثل شركات تأمين ووزارات نقل في جنيف لمناقشة التحديات الأمنية التي تواجه مشغلي النقل على الطرق. وتوصل المجتمعون إلى أن ثمة حاجة ماسة إلى تبسيط وتوحيد الجهود المبذولة لتطبيق التشريعات القائمة سعياً إلى تحسين الأمن للتجارة وللنقل على الطرق.

وتبنى الاتحاد الدولي للنقل على الطرق قراراً يقضي بأنه من أجل تعزيز الأمن لا بد من إعطاء الأولوية لتبسيط وتوحيد وتحسين القواعد والتشريعات القائمة وتنفيذها بدلاً من الإتيان بتشريعات جديدة. متمثلاً باتفاقية النقل الدولي على الطرق كأفضل أداة قائمة متعددة الأطراف لتطبيق هذه المبادئ.

الأمن على الحدود والموانئ

في بعض ممرات النقل على الطرق ذات الطبيعة الحساسة يتم العثور على مهاجرين غير شرعيين متسللين في شاحنات نقل البضائع دون علم السائق أو توافئه معهم. وهذا يسبب مشكلات كبيرة لعمليات الشحن البري حول العالم. ولهذا السبب فقد وجه الاتحاد الدولي للنقل على الطرق نداءً إلى السلطات في كل أنحاء العالم لضمان الأمن على الحدود والموانئ بما يضمن حق الاستئناف ضد الادعاءات الكاذبة. إضافة إلى الشفافية الكاملة في الإجراءات القانونية.

زيادة الإبلاغ عن الحوادث

يعمل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق على إطلاق النسخة الأولى من النموذج الأساسي للإبلاغ عن الحوادث لمساعدة السائقين والمشغلين على الإبلاغ عن أي حوادث يمكن أن تطرأ خلال عملية النقل. وهذه الوثيقة متاحة للتنزيل من الموقع الإلكتروني للاتحاد باللغات الإنجليزية والفرنسية والروسية والألمانية كلغات مرجعية يمكن من خلالها الترجمة إلى اللغات الأخرى.

http://www.iru.org/index/en_biirf_public

إعادة هيكلة تنظيم النقل الدولي على الطرق

للاتحاد إضافة إلى عدد من المحامين والمشغلين والشاحنين والمؤمنين والأكاديميين والعاملين في الخدمات اللوجستية وممثلين عن السلطات الحكومية.

وقد تمثلت أغلب مخاوف القطاع فيما يتعلق بتطبيق قواعد روتردام في عدم الانسجام بين الأنظمة التي تحدد مسؤولية الشاحن، مما يجعل من الصعب على مشغلي وسائل النقل تقدير المخاطر الكامنة في عملية النقل متعدد الوسائط بدقة. كما أن اتفاقية الشحن المقترحة، رغم أنها لم تدخل حيز التنفيذ بعد، سوف تجعل الموقف أكثر تعقيدا.

يجب تطبيق آلية الاتحاد الأوروبي الجديدة لإرجاع مبالغ ضريبة القيمة المضافة!

في الأول من يناير 2010 بدأ تطبيق القواعد الجديدة التي فرضها المجلس الأوروبي في توجيهه رقم 9 لسنة 2008 والتي تقضي بإرجاع قيمة ضريبة القيمة المضافة المدفوعة في الخارج. ويتم الآن تقديم المطالبات ومعالجتها في بلد المنشأ. بشكل نظري، يمكن أن يعتبر هذا تبسيطا كبيرا لآلية إرجاع ضريبة القيمة المضافة، إلا أن المحطات الإلكترونية التي يعتمد عليها هذا النظام ما زالت تفتقر إلى الكفاءة اللازمة، وهذا يقود إلى تأخر تسليم المطالبات وضياع بعضها.

هذا الوضع غير مقبول ولهذا فإن الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وبالتوافق مع جمعيته العامة سوف يطالب الحكومات الأوروبية بالتعاون الكامل من أجل توفير نظام متكامل وفعال لإرجاع ضريبة القيمة المضافة بشكل فوري ودون أي تأخير، وأن يتم تأجيل الموعد النهائي لتسليم المطالبات إرجاع ضريبة القيمة المضافة إلى أن تحل جميع المشكلات الفنية، وأن تتولى دولة المنشأ إرجاع قيمة الضريبة للمستحقين ثم تطالب بها الدولة المدينة.

الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يطالب منظمة التجارة العالمية بضمان حرية نقل البضائع ومركبات النقل والسائقين

لقد واصل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق الدفاع عن الحق في حرية نقل البضائع على الطرق - ليس فقط للبضائع بل أيضا للمركبات والسائقين - من خلال الدعوة إلى تجسيد الفقرة الخامسة من اتفاقية التجارة العالمية في اتفاقية جديدة لتسهيل التجارة، بما في ذلك تعزيز مبدأ عدم التمييز. وقد خاطب الاتحاد الدولي المنتدى المشترك بين الأونكتاد ومنظمة التجارة العالمية حول "تسهيل التجارة والقطاع الخاص في الدول النامية" وأكد على أهمية الوصول إلى اتفاق مقبول في مفاوضات الدوحة، مع التركيز على أن "مبادئ اتفاقية التجارة للعام 1994 حول حرية العبور ينبغي أن تبقى بصيغتها الأصلية دون السماح بإساءة تفسير بنود الاتفاقية الجديدة لاتفاقية تسهيل التجارة".

ندوة الاتحاد الدولي حول قواعد روتردام تبحث آثارها السلبية والتحديات التي تفرضها على قطاع النقل والنقل متعدد الوسائط

نظم الاتحاد الدولي ندوة بعنوان "قواعد روتردام: الآثار السلبية المتوقعة والتحديات التي سيواجهها قطاع النقل على الطرق" تركز على آثار اتفاقية الأمم المتحدة حول عقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر (قواعد روتردام) ووثيقة النقل الأوروبية المتوقع صدورها قريبا على قطاع النقل على الطرق، خاصة ما يتعلق بوثيقة الشحن المقترحة. وقد حضر الندوة جمع من الخبراء القانونيين من جمعيات الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والشبكة القانونية

إعادة هيكلة تنظيم النقل الدولي على الطرق

ملتقى الربيع السنوي المختلط الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل على الطرق في بروكسل

ضم هذا الملتقى أكثر من 200 ممثلاً ومسئولاً عن قطاع النقل على الطرق والسياحة والسفر في الاتحاد الأوروبي، حيث توزع المشاركون على عدة مجالات ابتداءً من الدوائر السياسية، والدوائر الصناعية، بما في ذلك أعضاء البرلمان الأوروبي، ومسؤولين من المفوضية الأوروبية والجمعيات التجارية والمصنعين ومشغلي وسائل النقل، وانتهاءً بالجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق.

وفي خطاب ألقاه أمام الحاضرين قال رئيس الاتحاد الدولي للنقل على الطرق جانوس لاكني إن ثمة حاجة كبيرة لتوثيق التعاون بين قطاع النقل على الطرق والمؤسسات الأوروبية بهدف معالجة أهم القضايا التي تواجه هذا القطاع.

الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يلتقي نائب رئيس المفوضية الأوروبية والمفوض لشؤون النقل سيم كالاس

بعد تعيينه نائباً لرئيس المفوضية الأوروبية ومفوضاً لشؤون النقل. التقى الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بالسيد سيم كالاس للحديث حول التحديات الحالية والمستقبلية التي تواجه قطاع النقل على الطرق في أوروبا في جلسة مفتوحة لتبادل الآراء. وقد تركز النقاش حول تسهيل النقل على الطرق وتعزيز السلامة والأمن على الطرق وكذلك التعرف إلى أفضل السبل لتحقيق استدامة النقل على الطرق. وقد رحب السيد كالاس بالتعاون بين الجهتين ودعا كافة المشاركين إلى تعزيز هذا التعاون في المستقبل خاصة في الكتاب الأوروبي الأبيض حول النقل على الطرق.



القوى العاملة في قطاع النقل: التركيز على العنصر البشري

نقص السائقين: تشجيع العمل في قطاع النقل على الطرق

سوف يبقى نقل البضائع والركاب على الطرق معتمدا بنسبة 100% على الخدمات التي يقدمها السائقون المحترفون ذوو الدافعية المناسبة. إلا أن قطاع النقل على الطرق أخذ يعاني في الآونة الأخيرة من نقص في السائقين. وإن كان ظهور هذا النقص قد تأخر قليلا بسبب الأزمة المالية العالمية والركود الاقتصادي الذي تلاها.

ومن أجل تجنب وقوع أزمة حقيقية بسبب نقص السائقين في قطاع النقل التجاري على الطرق، صوتت الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق على قرار يدعو الحكومات إلى:

- نشر الوعي الإيجابي بقطاع النقل على الطرق ودوره في المجتمع وفرص العمل التي يوفرها
- دعم دخول سائقين جدد إلى المهنة من خلال ضمان التطبيق الفعال لمعايير الاختيار
- تقديم حوافز مالية للشركات المستعدة للاستثمار في توظيف سائقين من الفئات الدنيا، وتمويل تدريب هؤلاء السائقين
- تخفيض الأخطار المصاحبة للعمل والتهديدات التي تواجهها سلامة السائقين والناجحة عن تزايد أعداد الجرائم
- المساعدة في توظيف المزيد من السائقين عن طريق تحسين ظروف العمل
- إزالة شرط الحصول على تصريح عمل للمهاجرين الراغبين في العمل في هذا القطاع.

الانتقال إلى قواعد (AETR) الجديدة

إن اتفاقية الأمم المتحدة وأوروبا حول عمل طواقم المركبات (AETR) تلعب دورا فعالا في تسهيل النقل على الطرق في أوروبا نظرا لكونها تضع إطارا عاما لقواعد القيادة وأوقات الراحة والمعاملة العادلة عبر استخدام أدوات قياسية معيارية. ففي العشرين من سبتمبر 2010 أصبحت القواعد الجديدة للقيادة وأوقات الراحة سارية المفعول وفقا للاتفاقية. وقد أصبحت هذه القواعد الآن مرتبطة إلى حد كبير بتوجيه الاتحاد الأوروبي رقم 561 لسنة 2006 وهي في الوقت نفسه تعكس المتطلبات الخاصة للمشغلين غير الأوروبيين الذين يعملون على مسافات أطول خاصة على المركبات التي يعمل عليها أكثر من شخص واحد. وسوف يعمل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق خلال العام 2011 على ضمان تنفيذ وتفعيل هذه القواعد بأكثر الطرق كفاءة. والاستفادة من الخبرات المكتسبة عندما تم تطبيق قواعد ماثلة على المستوى الأوروبي. أما التغيير الثاني في (AETR) فهو الالتزام، منذ 16 يونيو 2010، بأن يتم تزويد كافة المركبات الجديدة بتاكوغراف رقمي يستخدم مع بطاقات السائق. وقد تم تحديد فترة انتقالية للسماح للدول غير الأوروبية تمتد حتى 31 ديسمبر 2010.

وعليه فإن الاتحاد الدولي للنقل على الطرق سوف يمارس أقصى الضغوط على أي حكومة تقصر في تزويد المشغلين بالوسائل اللازمة للالتزام بالاتفاقية. مع تذكير السلطات الأوروبية بأنها استغرقت عشر سنوات كاملة لكي تطبق استخدام الجهاز في جميع الدول الأعضاء.



الاتحاد الدولي للنقل على الطرق يكافح من أجل ظروف عمل صحية

لقد ركز الاتحاد الدولي للنقل على الطرق خلال العام 2010 على التوعية بمخاطر تكرار فحص البضائع بالأشعة السينية على صحة السائقين. وقد صوتت الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل على الطرق على دعوة الحكومات للحصول على ضمانات من المصنعين تفيد بأن الأشعة السينية غير ضارة بالسائقين. بحيث تكون هذه الأجهزة متاحة للاستخدام. كما طالب الاتحاد الحكومات بتبني إطار تشريعي عالمي حول الاعتراف المتبادل بنتائج فحص الأشعة السينية.

وقد أوصى القرار أيضا بأن تقوم شركات النقل بتوسيع نطاق التوظيف لديها ليشمل مجموعات لا يربطها المجتمع عادة بصناعة النقل مثل النساء والمهاجرين والأشخاص الأكبر سنا. وعلى الشركات أن تضع استراتيجيات دقيقة للتوظيف والتدريب وأن تراعي كافة المتطلبات القانونية وتخصص الوقت والمال الكافيين لنجاح السائقين في المستوى الأولي والتدريب المبني بحيث يمكن الاستفادة من طاقاتهم في الوقت المناسب. ووضع برامج لتطوير مهارات العاملين. وتخطيط عمليات النقل بحيث يحظى السائقون بظروف عمل جيدة وحياة متوازنة.

وفي هذا القرار أيضا، يشجع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق جمعيات النقل الأخرى على ضمان تزويد العاملين الجدد بالمعلومات الكافية عن متطلبات العمل وكيفية الوصول إلى مستوى سائق عبر المخططات التدريبية المتاحة. وتشجيع التعاون مع المعاهد التدريبية الوطنية والإقليمية والاستفادة من البرامج التي وضعتها أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق من أجل ضمان تلقي السائقين لأفضل مستوى من التدريب مقابل النقود التي تم إنفاقها. والعمل على تطوير الاستراتيجيات بالتعاون مع الشركاء التجاريين. وإطلاق الحملات ومعالجة المشكلات التي قد تواجه تعيين السائقين الجدد.

القوى العاملة في قطاع النقل: التركيز على العنصر البشري

الاتحاد الدولي للنقل على الطرق
يساهم في تطوير القواعد التنظيمية
للتاكوграф

بعد نجاح مشروع التاكوграф الذكي انخرط الاتحاد الدولي للنقل على الطرق في خضم استعدادات المفوضية الأوروبية لإجراء مراجعة موضوعية تهدف إلى تطوير القواعد التنظيمية لعمل التاكوграф. سوف يكون الجيل التالي من التاكوграф الرقمي مشتملاً على تطبيقات للتحكم عن بعد أيضاً. ولقد دعي الاتحاد الدولي للنقل على الطرق للمشاركة في مجلس الخبراء في الهيئة الاستشارية للمفوضية الأوروبية من أجل تقديم النصح حول مقترحهم التشريعي. وقد أكد الاتحاد على أن الجهاز ينبغي أن يكون

أكثر من مجرد أداة سياسية بل يجب تطويره بحيث يساعد السائقين ومخططي النقل بما يتيح تقليص الأعباء الإدارية والتشغيلية. وينبغي أن يتم دمج الجهاز ضمن منصة هندسية متكاملة بحيث تساعد المشغلين على أساس تطوعي. على زيادة كفاءة المركبات. هذا وسوف يعزز الاتحاد الدولي للنقل على الطرق حركته نحو ضمان الوصول إلى نتيجة إيجابية من جانب البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي بمجرد قيام المفوضية الأوروبية بطرح مقترحها في صيف العام 2011.

مشروع الحوار بين الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والاتحاد الأوروبي للعاملين في النقل حول المهارات والتدريب في النقل على الطرق

يعمل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والاتحاد الأوروبي للعاملين في النقل. إضافة إلى ائتلاف من الشركاء يضم خمسة أعضاء في الاتحاد الدولي. على مشروع مشترك ممول من الاتحاد الأوروبي يهدف إلى الحوار ومناقشة المهارات التدريبية وتميز الأداء لدى العاملين في قطاع النقل على الطرق المتحركين منهم وغير المتحركين. وسوف يتم من خلال هذا المشروع البحث في مدى التزام الدول الأوروبية بتوجيه الاتحاد الأوروبي رقم 59 لسنة 2003 حول تدريب السائقين والتحديات الناجمة عن هذا التشريع وكيفية استجابة المشغلين والعاملين لهذه المتطلبات الجديدة. أما الجزء الثاني من المشروع فسوف يركز على المهارات والمتطلبات التدريبية للعاملين غير المتحركين. مع التأكيد على أهمية العمالة المدربة في هذا القطاع.



منتدى الاتحاد الدولي للنقل على الطرق الرابع لسيارات الأجرة



انعقد المنتدى الدولي الرابع لسيارات الأجرة بعنوان "صورة قطاع سيارات الأجرة: نحو رؤية لخدمات آمنة ومستدامة للجميع" في مدينة كولون الألمانية بحضور حوالي 150 من كبار مشغلي سيارات الأجرة ومثلي السلطات المحلية والباحثين الأكاديميين المهتمين وخبراء التسويق من جميع أنحاء العالم. وكان الهدف من المنتدى تسليط الضوء على التحديات والفرص أمام جعل سيارات الأجرة أكثر أماناً واستدامة وغير مخصصة باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من منظومة النقل العام. وقد أكد المجتمعون أن بوسع سيارات الأجرة أن تقدم الكثير للركاب وللمجتمع ككل من حيث المرونة والجودة والأمان وصدافة البيئة وسهولة الوصول. باعتبارها جزءاً من منظومة النقل العام.

أيام سيارات الأجرة في بروكسل

انظمت مجموعة سيارات الأجرة في بروكسل سلسلة من الفعاليات عرضت من خلالها أمام الجهات الأوروبية قدرة سيارات الأجرة على الإسهام في خدمة حركة التنقل داخل المدن إذا تم دمجها بشكل مناسب ضمن منظومة وسياسات قطاع النقل العام.

النجاح !

يعج التاريخ بأمثلة عن علماء عظام وصانعي قرار وسياسيين كانت أفكارهم أو أفعالهم تعتبر خاطئة في أزمانهم وكانت لذلك نتائج غير محببة أو كارثية، لكنهم مع مرور الزمن ينالون التكريم الذي يستحقون وأصبحت المعارف التي تركوها تمثل الحقيقة بل والنجاح أيضا. دعوني أقتبس بعض الأمثلة القليلة: الإسكندر الأكبر الذي كان يؤمن بالاختلاط بالشعوب المحتلة لا استعبادها. غاليليو ودفاعه عن مركزية الشمس. بطرس الأكبر الذي عمل على تحديث روسيا بالقوة. "المستنير" الذي زلزل أسس المجتمع في أوروبا وما وراء أوروبا. أو مارتن لوثر كينغ أو المهاتما غاندي اللذان حققا حلمهما بالحرية دون الحاجة إلى إراقة الدماء.

ما هو القاسم المشترك بين هؤلاء الرجال العظماء؟ لقد كانوا متبصرين ملتزمين ذوي تفكير متحرر خارج عن قيود العصر. لكنهم كانوا أيضا شجعانا ولم يترددوا في التشكيك بالمسلّمات لفرض وجهات نظرهم. ومنهم من خاطر بحياته في تلك العملية. لقد كانوا مقتنعين بالحاجة إلى التغيير والتغلب على الأحكام المسبقة من أجل تحقيق النجاح.

هذا النوع من القيادة، وهذه الرؤية الواضحة للواقع والاستعداد لتغيير مسار الأحداث لم تعد موجودة بكثرة في هذه الأيام. إلا أن القيادة القوية، التي تحترم الشركاء أيضا في

غياب الإجماع. هي المفتاح للنجاح. فالظروف الاستثنائية تتطلب قرارات استثنائية أيضا.

ولسوء الحظ. فإن التدفق الهائل من المعلومات في عصرنا هذا أدى إلى تفضيل التفكير الاعتيادي غير المبدع. والذي يقود من الفشل إلى الفشل. إن انعدام القدرة لدى صانعي القرار على التواصل مع أنفسهم من أجل الاتفاق على أفضل السبل الواجب اتباعها للمضي قدما يجعلنا نقف عاجزين أمام التحديات الكبرى في هذا القرن. والواقع أن أهداف الأمم المتحدة التنموية للألفية الثالثة تظل هي الأساس. وإن كانت القدرة على تحقيقها رهنا بإرادة المجتمع الدولي ككل.

والأسوأ مما سبق هو عجز صانعي القرار عن التواصل مع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ومنظماتها المهنية، والتي تمثل أكثر من 85% من الوظائف في القطاع الخاص حول العالم. وهذا يفصلهم عن القاعدة الصلبة متعددة الأوجه للعالم الذي نعيش ونعمل فيه. وهذا يعيق نجاحهم بالتأكيد. ولكن بينما ينجح مديرو الشركات متعددة الجنسيات والمصارف الكبرى في الوصول إلى الردهات الفاخرة التي يتواجد فيها السياسيون فإن أصحاب المؤسسات الصغيرة والمتوسطة لا يستطيعون الوصول إلى ميزات مشابهة.

بل إن معظم المقترحات البناءة التي تتقدم بها المؤسسات الصغيرة والمتوسطة لصانعي القرار حتى لو استمعوا إليها أصلا. تذهب أدراج الرياح. فالسياسيون ينسون في معظم الأحيان أن أهداف عملهم ونتائجهم يجب أن

تنصب جميعا لمصلحة تطوير الاقتصاد. من خلال تطوير عمل المؤسسات المتوسطة والصغيرة. وتحسين شروط حياة الجميع. وفي الاقتصاد المعولم هذه الأيام. أصبح قطاع النقل على الطرق. الذي تمثل نسبة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة فيه 95%. أكثر من مجرد وسيلة نقل. فهو الآن وسيلة إنتاج وتوزيع ضرورية جدا للنجاح. حيث يستطيع أن يربط أي شركة في العالم بأي مكان آخر.

وباختصار فإن النقل على الطرق. وهو النمط الوحيد الذي يكمل كافة الأنماط الأخرى ويكون متوفرا للجميع في أي مكان وأي زمان. هو الأقدر على إعادة توزيع الثروات وتوحيد المواطنين. ولا شك في أن هذا يعود إلى الدور الحيوي الذي يلعبه هذا القطاع في إتاحة الفرصة للجميع للنجاح. وهذا يعني أن فرض أي غرامة على قطاع النقل على الطرق يعني فرض غرامة أكبر على الاقتصاد والمجتمع ككل.

عند مقارنة الأهمية التي يوليها صانعو القرار اليوم لقطاع النقل على الطرق في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية وما يسمى بالاقتصادات الناشئة وخاصة (البرازيل والهند وروسيا والصين) نجد تراجعاً كبيراً على صعيد النمو الاقتصادي وتسجيل الشاحنات الجديدة. حيث هوت هذه الأخيرة بنسبة 50% في دول منظمة التعاون والتنمية مقابل زيادات بنسب 50% و15% و40% و80% في الدول الأربع. وبكلمات أخرى فإن هناك علاقة قوية لا

يمكن إنكارها بين ديناميكية قطاع النقل على الطرق وبين النمو الاقتصادي السريع.

لماذا تنمو اقتصادات الدول الأربع بأكثر من 10% بينما تعاني اقتصادات دول منظمة التعاون والتنمية من الكساد؟ يقول المحللون إن هذا النجاح عائد إلى الابتكار النظامي والتنظيمي وكذلك إلى الاستثمار في الأدوات المنتجة أو في قطاع النقل على الطرق. والواقع أن وجود القيادات القادرة على الابتكار لم يعد حكرا على منظمة التعاون والتنمية بل إن الدول الناشئة بدأت تأخذ زمام المبادرة من خلال إنتاج وتصدير أكثر الأجهزة تقدما فضلا عن الطائرات والشاحنات والسيارات والسلع الاستهلاكية للعالم أجمع بأسعار لا تضاهي. وعليه فإن ما يثبت نجاح الدول الناشئة هو استثماراتها في الأجهزة عالية التقنية وبالتالي في قطاع النقل على الطرق.

ومن أجل النجاح وتخفيف النمو والبقاء داخل دائرة المنافسة. لا بد لدول منظمة التعاون والتنمية أن تبذل المزيد من الجهد بدلا من الاعتماد على الإجماع الهزيل والذي ثبت فشله بالوجه القاطع. وعلى الجهة الثانية فإن الشجاعة الاستثمار في الشركات الصغيرة والمتوسطة والحرص على استشارة الخبراء قبل اتخاذ أي قرار والقدرة على بنا علاقات جديدة كما تفعل شركات النقل كل يوم تقريبا يمكن الجميع من البقاء داخل حيز المنافسة والنجاح أيضا.

وقد فرضت المنافسة الشرسة على الجميع توفير أفضل خدمات ممكنة وأفضل منتجات



في أفضل ظروف. إلا أن القادة السياسيين والاقتصاديين. خاصة في الدول الأربع. هم الأقدر على النجاح والاستفادة من العولة التي لم يطلقها سوى العالم الغربي.

لقد استطاع قادة الدول الأربع أن يحققوا إنجازات كبيرة. ففي البدء أزالوا الأحقاد الشخصية جانبا وأعلنوا عن مبادئ مقبولة للجميع للاستثمار. ثم سبحو بعكس التيار وفعلوا ما لم يفعله إلا القليل من الممارسين. وقد توصلوا إلى اعتراف مفاده أن النقل على الطرق يلعب دورا أساسيا في النمو الاقتصادي وبوسعه أن يعطي لهذه الدول مكانها الطبيعي ضمن أفضل اقتصادات العالم.

وكما قال أرسطو ذات مرة: "الشجاعة هي وسط بين الجبن والثقة". فمن أجل رفع التحديات الهائلة واستغلال أي فرصة. أو للنجاح. علينا أن نتحلى بالشجاعة والصبر وأن نضع قطاع النقل على الطرق في مكانه الرئيس: المكان الأول. لذا فإن على حكوماتنا وشركائنا أن يستمعوا إلى رسالتنا "العمل سويا لمستقبل أفضل" للجميع.

مارتن مارمي

العمل سويًا من
أجل مستقبل أفضل

IRU

منذ عام 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 37
B-1040 Brussels
Belgium

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

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 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



*Working together
for a better future*

IRU

since 1948