



UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION
(BSEC-URTA)

MIN/GA09/06

Стамбул, 12 октября 2006 г.

ДЕВЯТОЕ СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

ПРОТОКОЛ

Стамбул – ТУРЦИЯ
Четверг, 11 Мая 2006 г., 10:00

I. ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ

Г-н Четин Нухоглу, Почетный президент BSEC-URTA и президент UND, начал свое выступление с приветствия присутствующих и выразил свою радость в связи с тем, что Ассоциация международных перевозчиков UND выступила принимающей стороной на 9-ой Генеральной Ассамблее BSEC-URTA. Г-н Нухоглу привел сведения статистики ВТО о потоке товаров из Европы и Азии в страны СНГ и возросшем объеме мировой торговли. Он отметил важную роль здесь Черноморского региона, который соединяет Азию и Европу. В связи с этим было правильным шагом автотранспортных ассоциаций Черноморского региона объединить усилия и создать Союз BSEC-URTA. Обосновано это тем, что именно в Черноморском регионе за последний год объемы торговли увеличились на 30 %, а так как товары перемещаются физически, то перевозки и логистика играют неотъемлемую роль в мировой экономике. Далее г-н Нухоглу перечислил превосходства автомобильного транспорта и тормозящие факторы развития инфраструктуры, из-за которых польза автомобильного транспорта остается недостаточной. Он заметил, что автомобильному транспорту не придается должного значения, как в Турции, так и в странах ЧЭС, поэтому он выделил основные цели, стоящие перед автотранспортными организациями. Таковыми являются: донести до общества важность их дела, устранение нетарифных барьеров, совершенствование коридоров в регионе ЧЭС. Для этого они просят поддержки у IRU. Также в планы UND и Союза торговых палат Турции входит заново оживить исторический Шелковый путь. В 2005 году под эгидой IRU из Пекина в Брюссель проследовал караван всего за 20 дней, что доказало, что перевозку можно осуществить в 3 раза быстрее, чем морским путем. Затем он упомянул, что TOBB и другие члены IRU в Турции, представляющие пассажирскую транспортную индустрию, собираются провести 31-й Международный Конгресс IRU в Стамбуле в 2008 году.

Г-н Илир Матай, президент BSEC-URTA, президент ANALTIR, в своей вступительной речи поприветствовал участников собрания в Стамбуле, Турции и поблагодарил UND за отличную организацию и BSEC PERMIS за гостеприимства. Он поприветствовал почетных гостей и оценил их участие. Г-н Матай привел ссылку из Доклада по развитию транспортной инфраструктуры в регионе ЧЭС, согласно которой вместимость движения транспорта через ось Европа-Черное море-Азия увеличится до 35-40 % к 2010 году, т. е. роль автомобильного транспорта все время возрастает. Несмотря на это, автомобильному транспорту в регионе все еще препятствуют искусственные барьеры: бюрократические таможенные процедуры, предоставление виз профессиональным водителям, коррупция и т.д. Предсказанное увеличение транспортных объемов вызовет в свою очередь новые проблемы, которые не смогут быть решены транспортной отраслью самостоятельно без помощи национальных правительств и международных организаций, таких как: ЕЭК ООН, MCAT, Европейская Комиссия, ЕКМТ. Г-н Матай с гордостью отметил, что BSEC-URTA уже имеет хорошие отношения с упомянутыми международными организациями.

Посол Мурат Сунгар, Заместитель Генерального секретаря Организации ЧЭС, поблагодарил за приглашение и отметил важность работы BSEC-URTA для деятельности ЧЭС в области транспорта. Непрерывное развитие и новшество в области транспорта необходимы, чтобы справиться с увеличением экономического производства, особенно в динамических экономиках Центральной и Восточной Европы, где темпы роста высоки, и требования к транспортной системе повышаются. Он упомянул последние встречи, проведенные в Салониках в январе 2005 года и в Бухаресте в марте 2006 года, где была подчеркнута необходимость разработки интегрированного и скоординированного подхода для развития Транспортных систем, так же как рассматривались различные модели взаимосвязей между европейской транспортной сетью и сетями стран ЧЭС. Близкое сотрудничество ЧЭС и BSEC-URTA показало, что BSEC-URTA может внести большой вклад в подготовку следующей встречи Министров транспорта, организуемой текущим российским председательством ЧЭС 29 сентября 2006 года в Сочи. Наконец, он сказал, что ЧЭС оценит любой вклад в обсуждение касательно исполнения МоВ по упрощению перевозок товаров в регионе, строительства кольцевой черноморской автомагистрали и других проблем, включенных в повестку дня этого важного события ЧЭС.

ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Председатель объявил первое заседание открытым.

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Повестка дня Собрания (DOC/GA09/AG/06) была принята единогласно.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОРЯДКА РАБОТЫ СОБРАНИЯ

Председатель кратко изложил порядок работы Собрания.

**UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION
(BSEC-URTA)**

Порядок работы Собрания (DOC/GA09/OB/06) был принят единогласно.

IV. ПРИНЯТИЕ ПРОТОКОЛА ВОСЬМОГО СОБРАНИЯ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

Председатель пригласил рассмотреть Протокол 8-ой Генеральной ассамблеи.

Протокол Восьмого собрания Генеральной ассамблеи BSEC-URTA (MIN/GA08/05) был принят единогласно.

V. ПРЕЗЕНТАЦИИ ПРИНИМАЮЩЕЙ СТОРОНЫ

Председатель перешёл к пятому пункту Повестки дня и пригласил г-на Кемальоглу рассказать о системе автомобильного транспорта в Турции.

Г-н Несип Кемальоглу, Региональный директор по транспорту г. Стамбула, в своем обращении к участникам сообщил, что автотранспорт занимает лидирующую позицию среди всех других видов транспорта в Турции. Главной целью Министерства транспорта Турции касательно автотранспортной отрасли и назвал устранение барьеров и либерализацию. Дискуссии и прогнозы касательно будущего автотранспортных систем указывают, что рост в автотранспорте продолжится. Г-н Кемальоглу сказал, что наиболее существенные усовершенствования среди всех подсекторов транспорта были достигнуты в вопросах юридической гармонизации автомобильного транспорта, таких, как: законы и положения по автомобильному транспорту; положения по услугам автобусов для персонала общественных учреждений; положение по профессиональной компетентности обучения для автотранспортной отрасли; положение о предприятиях оборотного капитала, и положение об открытых станциях техосмотра, их функционирования и практики техосмотра; другие поправки в положениях. Кроме того, законодательная работа продолжается. Он закончил своё выступление, сказав, что их целью касательно международного автотранспорта является создание конкурентоспособной, либеральной и высококачественной отрасли с высокой долей на рынке.

Председатель поблагодарил г-на Кемальоглу за его выступление и пригласил госпожу Мине Кайа рассказать о системе управления UND.

Г-жа Мине Кайа, Вице-председатель Исполнительного комитета UND, выразила своё искреннее удовольствие приветствовать Генеральную Ассамблею BSEC-URTA в Стамбуле. Она начала выступление с общей информации относительно турецкой международной автотранспортной отрасли и отметила постоянный рост доли отрасли среди всех видов транспорта в Турции. Затем госпожа Кайа перешла к UND и объяснила в деталях о миссии и видении UND. UND стремится сделать Турцию логистическим центром и поднять прирост стоимости отрасли в экономику до 45 миллиардов долларов к 2012 году. Затем она дала подробное описание их деятельности, рассказала об основании и истории UND. Важной частью ее презентации была информация о программах и проектах, выполненных UND. UND имеет учебный центр для подготовки своих членов к глобальной конкуренции, а также для увеличения качества обслуживания во всех аспектах. Также существует Визовый отдел UND, который предлагает визовую поддержку и для транспортных операторов, и для профессиональных водителей. UND подписал контракты со многими транспортными компаниями в Турции и за границей, и близко сотрудничает с Министерством транспорта Турции. В конце, госпожа Кайа упомянула о планах UND на 2006, таких как: устранение барьеров перед транспортной отраслью; упрощение пересечения границы; реализация системы оплаты «одно окно» на границе; укрепление сотрудничества государственного и частного сектора; устранение нетарифных барьеров; устранение коррупции; упрощение визовых режимов; реализация международного сертификата взвешивания транспортного средства; либерализация двусторонних разрешений; реализация специальных и полных транспортных соглашений с ЕС, Арабским Союзом, и т.д. Она закончила выступление, выражая радость и готовность UND поделиться опытом и знаниями со всеми родственными ассоциациями в регионе.

Председатель поблагодарил г-жу Кайа за ее выступление и перешел к презентации турецкой автомобильной логистической компании Ecol.

Г-н Джем Кумук, член совета правления Ecol, поблагодарил организаторов за приглашение и представил свою компанию, которая будучи компанией среднего размера, является поставщиком логистики от третьего лица. Г-н Кумук подчеркнул, что транспорт неизбежен без логистики. Относительно опыта Ecol, он рассказал об их отличительном подходе к перевозкам, который создает конкурентный дух. Они объединили транспортные службы с другими цепями процесса поставки, в итоге они не занимаются производством и маркетингом, но они играют роль в планировании закупки, складировании, управлении запасами, заказе и даже бюрократических делах таких как, получение лицензий от министров и даже выставления счета от коммерческой сделки от имени своих клиентов. Он сообщил, что компания имеет отделения в 8 городах в Турции, 2 в Германии и 1 в Италии и планирует расширяться в других европейских странах, России и Украине. Также их компания использует другие транспортные пути - морской, воздушный, железнодорожный и комбинированный. В автомобильных перевозках они используют новые трейлеры и грузовики с оборудованием слежения, склады, и они используют систему автоматизации для контроля товаров, поскольку ненадлежащая погрузка товаров часто становится причиной их повреждения, неэффективного использования вместимости грузовика и т.д. Циклы складирования и управления запасами объединены так же, как порядок управления, используются стратегии перекрестное складирование, управление потоками и т.д. Автоматизация используется на каждом этапе процесса, чтобы устранить человеческий фактор, ошибки которого обходятся дорого. Г-н Кумук сказал, что их компания инвестирует во все типы систем автоматизации для обеспечения очень точного планирования заказа и погрузки, и продемонстрировал их систему автоматизации хранения и погрузки грузов на слайдах. Он сказал, что благодаря представлению таких интегрированных услуг и инновационного подхода Ecol стал поставщиком услуг номер 1 для Metro Group, огромной розничной организации. Г-н Кумук также описал их отличительную систему слежения, в которой информационный поток обрабатывается в соответствии с физическим потоком. В их системе информация используется интерактивным способом, и отслеживание осуществляется на уровне единицы продукта, и все детали грузовой партии и продукта могут просматриваться с помощью их

UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION (BSEC-URTA)

программного обеспечения. Он подвел итог, что информация без продукта - ничто, и продукт без информации - ничто; транспорт один, без других элементов логистики также ничего из себя не представляет, и инновационный подход очень важен для успеха.

Председатель поблагодарил г-на Кумука за выступление и пригласил участников высказать комментарии.

Г-н Владимир Флоря, президент АИТА, поблагодарил выступивших за доклады и обмен опытом. Он спросил г-жу Кайа об условиях для компаний, желающих работать на рынке международных автомобильных перевозок, и о том, как эти ограничения были введены, о механизмах влияния на тарифы и о возможностях ассоциации влиять на систему разрешений и взаимодействовать с министерством транспорта.

Г-жа Мине Кайа сказала, что согласно законодательству, введенному Министерством транспорта, компании должны иметь не менее 10 грузовиков, чтобы работать на международном рынке автомобильного транспорта, так же как гарантировать соблюдение некоторых других критериев. Относительно влияния на тарифы, она сообщила, что UND готовит краткий обзор сборов и тарифов и публикует его на вебсайте. Относительно разрешений для международных автомобильных перевозок, UND работает в тесном сотрудничестве с Министерством транспорта, готовит детализированные отчеты со статистикой перевозок, указывая также на потребности отрасли. Она также сказала, что UND и Министерство транспорта обычно проводят встречи Объединенного Комитета по этой теме.

Г-н Янис Цорбацоглоу, Координатор SECI PRO, спросил г-жу Кайа об отношениях UND с Министерством транспорта и о том, насколько они эффективны.

Г-жа Мине Кайа сообщила, что в UND есть особая процедура для организации встреч Объединенного комитета или Объединенного экономического комитета с Министерством транспорта. В UND есть оперативный отдел, который ежедневно контролирует ситуацию в различных странах и готовит официальные заключения Министерству транспорта по этим вопросам.

Г-н Янис Цорбацоглоу спросил, может ли такое сотрудничество с Министерством транспорта быть улучшено.

Г-жа Мине Кайа выразила мнение, что сотрудничество должно быть улучшено, это является необходимостью для отрасли.

Г-н Хайдар Озкан, Генеральный секретарь BSEC-URTA, поблагодарил выступивших за замечательные доклады. Он подчеркнул, что целью таких презентаций является обмен хорошими примерами между членами BSEC-URTA, которые могут вдохновить следовать этим самым примерам и опыту. Он обратился к участникам не упустить возможность проанализировать и попробовать извлечь выгоду из приобретенного опыта, и упомянул, что все выступления доступны на веб-сайте BSEC-URTA.

Г-н Адриан Албу, Заместитель Генерального секретаря BSEC-URTA, упомянул о сотрудничестве государственного и частного сектора между UND и другими органами для реконструкции пограничного пункта Гурбулак с Ираном. Он спросил, есть ли какие-нибудь планы продолжить эту практику на других границах и как такое соглашение было достигнуто с правительством.

Г-жа Мине Кайа ответила, что есть новые проекты в этом отношении: пограничные пункты Hapur с Ираком, который скоро будет восстановлен и модернизирован в сотрудничестве с TOBB, Sarp с Грузией, Cilegozu с Сирией, Derekoу с Болгарией, Karikule с Болгарией и национальный внутренний таможенный пункт Halkali, который является одним из важных таможенных пунктов в Турции.

Г-н Хайдар Озкан выразил мнение, что потенциал для ассоциаций в регионе для реализации таких проектов есть, в частности в Молдове, Украине, России. Коммерческие трудности могут быть преодолены через сотрудничество с международными и национальными финансовыми учреждениями. Он привлек внимание, что грузинская сторона границы с Турцией будет восстановлена в сотрудничестве с турецкой отраслью.

Г-н Янис Цорбацоглоу спросил, есть ли какие-нибудь данные относительно даты времени простоя на границах до и после реконструкции Гурбулака.

Г-жа Мине Кайа ответила, что ожидание и время простоя на границах были проконтролированы, и были выявлены более короткие сроки.

Председатель снова поблагодарил за выступления и комментарии и подарил поощрительную табличку логистической компании Ecol.

Этот жест был встречен аплодисментами.

VI. ДОКЛАД СОВЕТА ПРАВЛЕНИЯ BSEC-URTA

Председатель пригласил Генерального Секретаря BSEC-URTA г-на Озкана сообщить о встрече Совета правления.

Г-н Хайдар Озкан сообщил, что Совет правления (СП) провел встречу прошлым вечером, согласно Повестке дня. На встрече присутствовали Президент, Вице-президенты, Почетный президент и Генеральный секретарь. На встрече были рассмотрены основные результаты и резолюции совещаний ЧЭС и органов ЧЭС, состоявшихся в Бухаресте в апреле. СП решил уведомить Ассоциации-члены о важном решении Министров ЧЭС сообщить в письменном виде Секретариату ЧЭС об их готовности подписать Соглашение ЧЭС о визах. Он подчеркнул, что это важно для всех Ассоциаций-членов следить за этим вопросом в своих странах, посетить и лоббировать в своих органах письменными заявлениями и устно. СП предписал Международному Секретариату работать ближе с другими транспортными неправительственными организациями в ЧЭС для улучшения услуг комбинированных перевозок в регионе и

UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION (BSEC-URTA)

стимуляции создания новых неправительственных организаций. СП оценил Отчет о результатах аудита и письмо от AIRCA об освобождении от оплаты членских взносов на срок 2 года и предложил вынести положительное решение. СП также рассмотрел новые заявления членства от Medjunaodni Transport и Ингосстраха, но, так как принятие этих заявлений противоречит Уставу BSEC-URTA, СП порекомендовал исправить Устав и создать статус Наблюдателя. Г-н Озкан также сообщил, что этой осенью будет 5-тилетний юбилей для BSEC-URTA, и в этой связи СП поприветствовал приглашение UND провести 10-ое собрание Генеральной ассамблеи BSEC-URTA в Анталии, Турции. Помимо этого, СП изучил все рабочие документы Генеральной ассамблеи и передал их на рассмотрение без всяких поправок.

VII. ОТЧЕТ BSEC-URTA О СИТУАЦИИ В РЕГИОНЕ

Г-жа *Евгения Чамурджу*, Административный сотрудник BSEC-URTA, представила соответствующий отчет за 2005 год (REP/OUTLOOK/GA08/05).

Председатель поблагодарил г-жу Чамурджу за сообщение и пригласил участников для комментариев, если таковые имеются.

Г-н *Питер Крауз*, Глава транспортного совета МСАТ, отметил, что Международный Секретариат нашел хорошее применение данной системы BWTO МСАТ как аналитический инструмент. Он сообщил, что МСАТ серьезно занимается обновлением этой системы, которая будет иметь те же функциональные возможности, но ее использование будет намного легче. В новой системе гибкость применения будет больше, можно будет изменять и добавлять пограничные пункты и, стоит надеяться, система начнет работать к концу 2006.

Председатель поблагодарил за комментарии, закрыл первое заседание и объявил обеденный перерыв.

ВТОРОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Г-н *Хайдар Озкан* сделал некоторые комментарии к сообщению, обращая внимание на тот факт, что рост торговли между странами ЧЭС в 2 раза выше, чем рост мировой торговли, и что объем общей торговли ЧЭС с миром также растет. Он заключил, что страны ЧЭС развиваются быстрее, чем мир, и поэтому существует увеличившийся спрос на транспорт. Он отметил, что отрасль старается работать по максимуму для удовлетворения такой потребности в регионе ЧЭС, но тенденция указывает, что растущая экономика Дальнего Востока и развитые западные экономики создадут больше возможностей для торговли в странах ЧЭС. Поэтому, он заключил, что барьеры перед автотранспортной отраслью в регионе ЧЭС, такие как визы и разрешения, должны быть устранены. Он выразил надежду, что Представитель ЕКМТ г-жа *Фуве* поделится мнением по всем этим вопросам. Он пригласил г-на *Албу* начать обсуждения по следующему пункту Повестки дня.

VIII. БУДУЩЕЕ ПАН-ЕВРОПЕЙСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО РЫНКА И РОЛЬ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ЕКМТ

Г-н *Адриан Албу* начал с того, что подчеркнул хорошее сотрудничество между ЕКМТ, МСАТ и BSEC-URTA. В своем выступлении он продемонстрировал данные касательно работы отрасли, разрешений на 2005 и их увеличение на 2006, статистику по перевозкам в регионе ЧЭС и другую статистику, и заключил, что перевозки грузов, выполненные двусторонним разрешением, составляют огромный процент от всех перевозок, когда как 10 % перевозок выполняются по разрешениям ЕКМТ.

Г-н *Хайдар Озкан* прокомментировал, что в течение прошлого года в регионе ЧЭС 1 из 10 грузовиков использовал разрешения ЕКМТ. Он упомянул, что некоторые страны больше не хотят развивать систему ЕКМТ, по причине национальной политики и по другим причинам, но также есть другие страны, главным образом вне ЕС, которые просят дальнейшее расширение и усовершенствование разрешительной системы. Он отметил потенциал стран ЧЭС, который может быть реализован, если страны ЧЭС получат больше свободы в разрешительной системе ЕКМТ или создадут разрешительную систему ЧЭС под системой ЕКМТ для тех заинтересованных стран ЧЭС, которые могут выдавать другим странам ЧЭС дополнительные разрешения на добровольном основании. Он обратился с вопросом к г-же *Фуве* о возможности реализации этой идеи на техническом и политическом уровне.

Г-жа *Мартин-Софи Фуве*, Главный Администратор ЕКМТ, поблагодарила за приглашение и оценила интерес, проявленный к ЕКМТ. Она прокомментировала, что проблемы в ЕКМТ начались в 2004 году с некоторыми из стран ЕС, которые, вместо того, чтобы соблюдать принципы либерализации и интеграции стран-участниц, встали против этого из-за высокой конкуренции. Она сказала, что разрешительная система является очень гибким инструментом и оказалась очень успешным в прошлом в либерализации и регуляризации рынка. В результате обсуждений на совещании в Москве, реформа системы была принята, с небольшими компромиссами. Она сообщила, что в Дублине в этом году решение относительно пересмотра критериев для перераспределения разрешений будет принято на уровне министров и их заместителей, и страны ЧЭС будут от этого в выигрыше. Основной принцип в реформе – это распределение разрешений по реальным потребностям. Она продемонстрировала статистику доли каждой категории транспортных средств за прошлые 5 лет, которая является причиной того, почему квота для грузовиков Евро4 и Евро5 не может быть преобразована, и «зеленые» грузовики не могут быть устранены. Но она признала, что новые технологии должны развиваться и продвигаться, и такой технический критерий – самый успешный, так как это мотивирует страны инвестировать в новые технологии. Она выразила мнение, что ввести разрешительную систему в регионе ЧЭС может быть просто, потому что это – модель для взаимной либерализации. Она предположила, что, если есть уже территориальные ограничения в разрешительной системе, то могут быть введены и другие ограничения: расширение вместо ограничения; это – хорошая идея и может быть осуществлена. Но она подчеркнула, что необходимо сильное политическое желание стран ЧЭС осуществить эту идею и стать оппозицией ЕС в ЕКМТ. Однако, необходимо достигнуть одобрения всех стран ЕКМТ. Она подчеркнула, что разрешительная система – символ высшего качества в международных автомобильных перевозках, она должна улучшать эффективность и открытие

UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION (BSEC-URTA)

рынка, а это подразумевает укрепление и организацию средств управления и санкции, нехватка которых - главная проблема в регионе ЧЭС. Она оценила использование статистики ЕКМТ. Наконец, г-жа Фуве выразила надежду, что интерес ЕКМТ был понят BSEC-URTA, и Секретариат ЕКМТ приложит все усилия, чтобы защитить этот интерес, который, главным образом, зависит от стран ЧЭС.

Председатель поблагодарил г-жу Фуве за ее посредничество. Он сказал, что проблема о разрешительной системе ЕКМТ является очень важной для отрасли, и выразил надежду, что слово BSEC-URTA будет услышано и понято в Секретариате ЕКМТ.

Г-н Владимир Флоря поддержал идею, подчеркивая, что эта проблема является очень важной для Ассоциаций-членов, и это начало диалога относительно согласования положения касательно разрешительной системы. Он оценил попытку преобразования разрешительной системы ЕКМТ и подчеркнул, что без разрешительной системы взаимная торговля невозможна. Он подчеркнул потребность развить объединенную платформу и придерживаться определенной позиции на проводимых встречах, чтобы избежать недопонимания в будущем. Поэтому, он призвал членов быть активными в этом процессе и разработать упомянутое предложение для представления в ЕКМТ. Он выразил свою поддержку усилиям Секретариата развить систему в регионе ЧЭС, что требует много времени и усилий для их реализации. Он также подчеркнул, что будущее не за двусторонней системой, а за многосторонней.

Г-жа Мине Кайа сказала, что нужно найти новые пути для увеличения многосторонних квот. Она предложила создать новую Рабочую группу, чтобы разработать упомянутое предложение, которая бы подготовила инфраструктуру предложения, используя конкретную статистику, и направила бы это предложение ЕКМТ. Параллельно, определенная работа может быть сделана в правительствах и министерствах.

Г-н Адриан Албу, согласился, что правительства стран ЕКМТ имеют различные точки зрения по проблеме, и не все поддерживают разрешительную систему в одинаковой манере. Ассоциации должны выработать общую позицию, лоббировать и бороться за это в правительствах.

Г-н Хайдар Озкан поблагодарил г-жу Фуве за мнение, что ограничение, предусматриваемое ЕКМТ, может интерпретироваться как возможность для территориального расширения, и поэтому идея выдачи дополнительных разрешений между заинтересованными странами выполнима.

Г-жа Мартин-Софи Фуве подтвердила, что это выполнимо, но подчеркнула, что, возможно, не сможет быть быстро осуществлено. Она подчеркнула, что идея интересна и должна быть развита далее.

Г-н Хайдар Озкан призвал Ассоциации-члены взять инициативу и посетить свои министерства, чтобы защитить развитие и усовершенствование системы. Он прокомментировал статистику, согласно которой ЕС будет нуждаться в будущем в большей квоте, чтобы воспользоваться возможностями возобновленного Шелкового пути. Также он подчеркнул, что, если страна - член различных региональных группировок и инициатив, как Молдова, она может лучше использовать возможности. Поэтому, он заключил, что, если это технически возможно, ассоциации должны решить, хороша ли идея для них. Если это так, может быть создана Рабочая группа, которая разработает идею, в сотрудничестве с Секретариатом ЕКМТ. Он спросил мнение Ассоциаций-членов.

Идея организовать Рабочую группу BSEC-URTA была поддержана Генеральной ассамблеей BSEC-URTA единодушно. Рабочая группа BSEC-URTA по развитию многосторонней разрешительной ЕКМТ в регионе BSEC была организована с участием представителей от AITA, ARTRI, UND и AIRCU.

Председатель отметил, что из-за важности этот вопрос занял так много времени и другие пункты будут обсуждены быстрее. Он перешел к другому пункту информативного характера.

IX. СОТРУДНИЧЕСТВО С МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

а) Обязательная светоотражающая маркировка транспортных средств согласно новым поправкам Положения №48 ЕЭК ООН

Г-н Адриан Албу дал информацию относительно введения обязательной светоотражающей маркировки транспортных средств согласно новым поправкам Положения №48 ЕЭК ООН (DOC/GA09/UNECE/06). Он сообщил, что эта поправка предназначена улучшить условия, а фактически является дополнительным барьером для автотранспортной отрасли. Он подчеркнул, что правительства ЧЭС должны иметь общую позицию и защищать интересы отрасли в регионе ЧЭС. Он также сообщил, что упомянутая поправка была уже опротестована МСАТ. Однако, согласно процедуре ООН, если ООН не получит никаких возражений, поправка вступит в силу, но если не менее 8 стран выразят свой протест письменно, поправка может быть заблокирована для тех, стран, которые находятся в оппозиции.

Г-н Хайдар Озкан сообщил, что UND активно работает с Министерством транспорта Турции, чтобы направить ноту протеста в ООН, в то время как Болгария и Румыния приняли твердое решение на национальном уровне не возражать против поправки. Он спросил о позиции других стран.

Г-н Леонид Докиль, Вице-президент AIRCU, сообщил, что Украина полностью поддерживает позицию МСАТ, и AIRCU подготовили предложение для правительства Украины. Он вспомнил, что в 2004 году была подобная проблема, и AIRCU внес большой вклад для ее разрешения. Он заявил, что обязательная светоотражающая маркировка мало влияет на безопасность перевозок. Согласно статистике, транспортные средства, перевозящие тяжелые грузы, в Украине составляют только 2 % от числа грузовиков, и едва ли есть какое-то влияние от маркировки таких грузовиков, кроме того, риск несчастного случая коммерческого международного дорожного транспорта в 30 раз меньше, чем на всех транспортных средствах во всем мире. Поэтому, AIRCU предпринимает все возможные действия и надеется, что их правительство поддержит оппозицию этой поправке.

UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION (BSEC-URTA)

Г-жа Нели Сало сообщила, что АЕВТРИ направил письмо Министерству транспорта, сообщающее, что они выступают против введения такой поправки, но Министерство ответило, что поскольку больше не было получено возражений, они не будут направлять ноту протеста в ООН.

Г-жа Мине Кайа сообщила, что UND также направил двум Министерствам, ответственным по таким делам, письма, объясняющие проблемы, и они также ответили, что не получали других возражений по этому вопросу. Она выразила мнение, что МСАТ и другие организации должны быть более активными и выразить свой протест правительствам.

Г-н Владимир Флоря сказал, что был проинформирован о позиции МСАТ, и АІТА подготовила от имени Министерства транспорта предложение, которое позже прибудет в Министерство иностранных дел. Он выразил гарантию, что Министерства поддержат возражение, однако единственное беспокойство - то, что это является долгой процедурой, которая должна быть закончена в условленное время.

Г-н Тофик Нуруллаев, президент АВАДА, сказал, что АВАДА также представила письмо Министерству транспорта с позицией МСАТ, к сожалению, они еще не получили никакого формального ответа.

Г-н Александр Чхеидзе, президент GIRCA, сообщил, что подобная ситуация и в Грузии.

Г-н Хайдар Озкан подвел итог, что почти все Ассоциации-члены BSEC-URTA предприняли действия в форме письменного обращения к своим национальным властям, но нехватка оппозиции в рабочей группе, видимо, препятствует тому, чтобы стать первой страной, заявившей о своем протесте. Он предложил, чтобы BSEC-URTA, как международная организация, также написала письмо об общей позиции отрасли в регион с просьбой направить протест этой новой поправке, которое скоро вступит в силу. Международный Секретариат BSEC-URTA также будет поддерживать связь по этому вопросу с представителями высокого уровня в Ассоциациях.

Председатель распорядился, чтобы Секретариат послал такое письмо всем властям и Ассоциациям-членам, чтобы сообщить о позиции BSEC-URTA, и шаг за шагом решить эту проблему.

б) Совместный опрос ЕКМТ-МСАТ по безопасности мест парковки грузовых транспортных средств

Г-жа Евгения Чамурджу сообщила об опросе ЕКМТ-МСАТ относительно мест парковки грузовых транспортных средств (DOC/GA09/IRU/06).

Г-н Питер Крауз сообщил о намерении МСАТ обновить этот опрос о местах парковки, который является очень популярным изданием. Он сказал, что последний выпуск был издан в 2003 году, и сейчас самое время, чтобы обновить его, принимая во внимание многие важные изменения. Он сообщил, что было получено много положительных, а также отрицательных комментариев, некоторые из них говорят, что места парковки в их странах не удовлетворяют запрашиваемому уровню надежности. Позже было замечено, что критерии, перечисленные в анкете, слишком строги. Г-н Крауз перечислил только некоторые обязательные критерии, которые должны быть выполнены. Поскольку во многих странах все критерии не могут быть удовлетворены, он сообщил, что даже информация о местах парковки, которая удовлетворяет некоторым из обязательных критериев, будет рассмотрена. Он также сообщил, что ЕКМТ проверит полученную информацию в правительствах, а МСАТ готов покрыть расходы ассоциаций, связанных с посещением, контролем и проверкой мест парковки, которые будут включены в опрос.

Г-н Хайдар Озкан сообщил, что АЕВТРИ, АРТРИ, АІСІУ уже направили ответы, и подчеркнули, что усилия ассоциаций будут материально поддержаны ІRU насколько возможно, и информация будет проверена позже ЕКМТ. Поэтому, публикация обеспечит очень надежную информацию. Он призвал другие Ассоциации заполнить формы и направить в МСАТ, как можно скорее, если они еще этого не сделали.

с) Цифровой тахограф: новые положения ЕС по режиму труда и отдыха и соответствующие поправки к соглашению ЕСТР

Председатель пригласил г-на Албу дать информацию об этой проблеме.

Г-н Адриан Албу сообщил о новом положении ЕС по режиму труда и отдыха (DOC/GA09/AETR/06), напомнив, что эта информация была распространена МСАТ ранее.

Г-н Питер Крауз подчеркнул, что, начиная с 1 мая 2006 года, каждый водитель должен держать на борту отчет за последние 2 недели. Он призвал Ассоциации предупредить об этом своих членов, которые едут в страны ЕС. Он также предупредил, что операторы в странах, не относящихся к ЕС, которые собираются покупать новые транспортные средства, не должны покупать новый цифровой тахограф, им лучше использовать старый тахограф, чтобы не попасть в неприятности. Он также подчеркнул, что год 2010 не так далеко, и власти должны принять необходимые меры сегодня, обучать чиновников и подготовить необходимую инфраструктуру.

Г-н Хайдар Озкан подчеркнул, что, чтобы облегчить вступление в силу этих новых правил, члены BSEC-URTA могут организовать семинары для его членов - перевозчиков, и призвать свои национальные органы начинать подготовку. Он напомнил, что 28-29 сентября 2006 года Академия МСАТ организует специальный информационный семинар по этой проблеме в Санкт-Петербурге, и призвала Ассоциации-члены послать своих специалистов по обучению и большие компании для участия в том семинаре.

Председатель поблагодарил за комментарии, данные за оценку этой проблемы.

X. ОТЧЕТ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ BSEC-URTA

Г-н Хайдар Озкан кратко представил отчет (DOC/GA09/ACTIV/06). Он подчеркнул, что руководящие принципы BSEC-URTA - видение, миссия и цели, - и в соответствии с ними каждую осень принимается рабочая программа. Касательно

UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION (BSEC-URTA)

Соглашения ЧЭС по визам, он сообщил о последнем решении Министров иностранных дел ЧЭС, и обратился к Ассоциациям-членам BSEC-URTA активно работать и удостовериться, что их правительства направляют письма о готовности подписать это соглашение. Касательно международного сертификата взвешивания транспортных средств, Приложение 8 было принято и вступит в силу, если не будет никаких возражений. Он попросил, чтобы Ассоциация-члены сообщали о любых действиях, которые могли бы предотвратить вступление в силу этого Приложения 8. Касательно присоединения к Соглашениям ЕЭК ООН, он сообщил, что, начиная с последней Генеральной ассамблеи, Украина присоединилась к ЕСТР, Албания присоединилась к Протоколу ЕСТР, и Турция присоединилась к Соглашению о Гармонизации 1982г. Он призвал Ассоциация-члены приложить больше усилий для присоединения к большему количеству соглашений. Он также сообщил, что в течение Румынского председательства в ЧЭС, впервые была создана Специальная группа экспертов по таможенным вопросам в феврале. BSEC-URTA внесет свой вклад в подготовку плана дальнейших действий и ожидает более близкое сотрудничество таможенных органов стран-участниц ЧЭС для упрощения пересечения границ. Относительно контроля радиоактивности на сербских границах, сербские власти сообщили о сокращении списка товаров, подвергаемых радиоактивному контролю. Г-н Озкан также сообщил, что МоВ между IRU и BSEC был одобрен Министрами в апреле в Бухаресте и должен быть подписан вскоре. Касательно региональной статистики, он отметил проблемы с предоставлением данных в Греции и Армении. Он призвал Ассоциация-члены быть более активными в использовании вебсайта BSEC-URTA и обеспечении информацией о своей деятельности для ее продвижения. Он также призвал Ассоциация-члены использовать отчет о ситуации в регионе, продвигать, использовать в речах и вносить свой вклад в его содержание. Он сообщил о намерении улучшить сотрудничество с транспортными неправительственными организациями ЧЭС и организовать круглый стол. Наконец, он упомянул о сотрудничестве с Superfast Ferries и об их недавнем визите в офис BSEC-URTA.

Председатель поблагодарил г-на Озкана за сообщение и объявил короткий перерыв на кофе.

ТРЕТЬЕ ЗАСЕДАНИЕ

XI. ФИНАНСОВЫЕ ВОПРОСЫ

Председатель напомнил, что в феврале 2006 два аудитора, избранные Генеральной ассамблеей, провели аудит счетов Секретариата BSEC-URTA. Он пригласил г-жу Чамурджу дать резюме об их главных заключениях.

Г-жа Евгения Чамурджу проинформировала о главных заключениях Аудиторов (REP/AUDIT/GA09/06).

Аудиторский отчет об исполнении бюджета BSEC-URTA за 2005 год и бухгалтерские счета BSEC-URTA за 2005 год были приняты единогласно.

Председатель предложил выбрать новых аудиторов на 2006 год.

Г-н Гия Ципурия из GIRCA (Грузия) и г-н Мануэль Трифанчук из ARTRI (Румыния) были избраны аудиторами BSEC-URTA на 2006 год, единогласно.

XII. ОЧЕРЕДНОЕ СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

Председатель сообщил о предложении Совета Правления провести Десятое собрание Генеральной ассамблеи в Анталии в конце октября, где также будет праздноваться 5-ая годовщина BSEC-URTA. Точная дата будет сообщена официально Секретариатом.

Предложение провести следующее собрание Генеральной ассамблеи в Анталии в октябре 2006 года было одобрено единогласно.

XIII. КАЛЕНДАРЬ BSEC-URTA на 2006г. - Второе полугодие

Г-жа Евгения Чамурджу сообщила, что календарь (DOC/GA09/CAL/06) будет опубликован на веб-сайте BSEC-URTA.

XIV. РЕШЕНИЯ ДЕВЯТОГО СОБРАНИЯ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

Председатель сообщил, что Секретариат подготовит перечень решений собрания, которые затем будут представлены участникам для подписи.

XV. РАЗНОЕ

Г-н Хайдар Озкан пригласил обсудить несколько вопросов под этим пунктом. Он напомнил, что было получено заявление AIRCA об освобождении от членских взносов, касательно которого Совет правления принял положительный ответ. Он пригласил Генеральную ассамблею принять решение по этому вопросу.

Г-н Тофик Нуруллаев упомянул, что Армения уже давно не посещает никаких собраний BSEC-URTA как ее член, и не выполняет свои обязательства в качестве члена.

Г-н Владимир Флоря сказал, что политически участие Армении в BSEC-URTA важно, и предложил голосовать, если нет возражений.

Г-н Эдуарт Каса вспомнил, что девиз BSEC-URTA - "солидарность - наша сила"; и если Армения имеет финансовые трудности, другие члены должны помочь ей.

Г-н Флоринель Андреи, Генеральный секретарь ARTRI, предложил голосовать за решение.

Предложение Совета правления дать исключительное освобождение AIRCA от членских взносов в бюджет BSEC-URTA на 2005, 2006 и 2007 годы было утверждено и согласовано большинством. Результаты соответствующего



UNION OF ROAD TRANSPORT ASSOCIATIONS IN THE BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION REGION (BSEC-URTA)

голосования по этому решению: ABADA - против, AEBTRI, AITA, AIRCU, ANALTIR, ARTRI, GIRCA, OFAE, UND - за, AIRCA, ASMAP - отсутствуют.

Г-н Хайдар Озкан сообщил, что, согласно Уставу BSEC-URTA, 2/3 голосов достаточно, чтобы принять решение. Затем он перешел к другому вопросу и сообщил о новых запросах о членстве в BSEC-URTA от Ассоциации Medjunarodni Transport из Сербии и Черногории, и страховой компании Ингосстрах из Российской Федерации. Однако он отметил, что, так как Medjunarodni Transport не член MCAT, согласно настоящему Уставу BSEC-URTA, он не может стать членом BSEC-URTA. Поэтому, Совет правления BSEC-URTA решил порекомендовать Генеральной ассамблее изменить Устав BSEC-URTA и создать статус Наблюдателя. Он проинформировал о предлагаемых поправках.

Предложенные поправки к Уставу BSEC-URTA о создании статуса Наблюдателя BSEC-URTA были приняты единогласно.

Согласно измененному Уставу BSEC-URTA, ассоциации Medjunarodni Transport и компании Ингосстрах предоставили статус Наблюдателя BSEC-URTA.

Г-жа Наталья Полунина, Директор Транспортного Страхового Отдела Ингосстраха, выразила удовольствие от решения, принятого Генеральной ассамблеей BSEC-URTA и выразила надежду, что сотрудничество будет плодотворно и их услуги будут полезны для заинтересованных Ассоциаций-членов.

XVI. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

Председатель, завершая 9-ое собрание Генеральной ассамблеи, поблагодарил Президента UND г-на Четина Нухоглу за гостеприимство и организацию данного мероприятия. Он отметил, что много пунктов были обсуждены под повесткой дня собрания, и Генеральная ассамблея приняла важные решения. Он поблагодарил всех участников за их помощь и поддержку.

Председатель вручил благодарственную табличку г-ну Нухоглу от лица Ассоциаций-членов BSEC-URTA, Наблюдателей, а таких же участников. Председатель поблагодарил всех присутствующих и официально объявил Девятое собрание Генеральной ассамблеи BSEC-URTA закрытым.