

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят седьмая сессия**

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Проект годового доклада о деятельности****вспомогательных органов Комитета в 2014 году****Проект годового доклада о деятельности  
вспомогательных органов Комитета в 2014 году****Записка секретариата**

Начиная с 2013 года секретариат публикует годовой доклад не только в качестве составной части годового доклада ЕЭК ООН, но и как отдельное резюме достижений Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов (ПОГ) и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (СГС). Так, годовой доклад за 2012 год был представлен КВТ в 2013 году, а годовой доклад за 2013 год – в 2014 году.

Поскольку совещания вспомогательных органов КВТ и Комитета экспертов ЭКОСОС проходят ближе к концу года, в проект годового доклада, представленный на перевод в декабре, могут вноситься изменения. Тем не менее секретариат стремится подготовить как можно более полный проект.

Подготовка годового доклада для специалистов представляет собой также процесс познания, в ходе которого приветствуется информация о мнениях и замечаниях Комитета. В частности, Комитету предлагается:

- предоставить замечания по сути, а также по формату изложения проблем, достижений, вызовов и т.д.;
- дать рекомендации относительно улучшения наглядности этих результатов и будущего использования годового доклада.

GE.14-24512 (R) 110215 120215



\* 1 4 2 4 5 1 2 \*

Пробьса отправить на вторичную переработку 

## I. Год устойчивого транспорта

1. Подпрограмма по транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) обеспечивает функционирование Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) – единственного межправительственного органа системы Организации Объединенных Наций, занимающегося вопросами внутреннего транспорта, – его рабочих групп и групп экспертов, а также Комитета экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) Организации Объединенных Наций и его вспомогательных органов. КВТ является единственным в своем роде органом, главная цель которого заключается в обеспечении безопасного, эффективного и экологически чистого развития внутреннего транспорта.

2. Основное внимание КВТ и его вспомогательные органы уделяют оказанию содействия в осуществлении 58 конвенций, соглашений и других правовых документов Организации Объединенных Наций, формирующих международный правовой режим функционирования внутреннего транспорта, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные и интермодальные перевозки, а также перевозку опасных грузов и конструкцию транспортных средств. Работа КВТ осуществляется в виде стратегического диалога, нормативных мероприятий, аналитической деятельности, а также наращивания потенциала и оказания технической помощи. Его решения непосредственно влияют на повседневную жизнь людей и функционирование предприятий во всем мире.

3. В 2014 году профильная деятельность КВТ и его вспомогательных органов была сосредоточена на стимулировании устойчивого транспорта и мобильности. На семьдесят шестой сессии КВТ, прошедшей в феврале, сегмент по вопросам политики был посвящен инновациям в интересах устойчивой мобильности и устойчивого внутреннего транспорта и нацелен на необходимость включения этих вопросов в Рамочную программу устойчивого развития на период после 2015 года.

4. Тема устойчивости четко прослеживается в достижениях КВТ и его рабочих групп в 2014 году. Эта тема затрагивается в контексте усилий по смягчению последствий изменения климата на основе расширения модели ForFITS и в контексте методов адаптации, представленных в опубликованном исследовании о последствиях изменения климата для международных транспортных сетей и об адаптации к ним. Свидетельством особого внимания к вопросам устойчивости стало также принятие новых Всемирных согласованных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ), которые предусматривают для изготовителей автомобилей наиболее точные за всю историю методы измерения расхода топлива и, таким образом, выбросов CO<sub>2</sub> из пассажирских транспортных средств, фургонов и транспортных средств массой менее 3,5 тонн. Тема устойчивости в контексте безопасности дорожного движения затрагивалась различным образом, включая ряд рабочих совещаний, нацеленных на обеспечение ознакомления участвовавших в них правительств с реальным опытом и оптимальной практикой и формирование комплексного понимания возможностей обеспечения безопасности дорожного движения эффективными, низкозатратными и результативными методами.

5. КВТ всегда активно выступал за устойчивое развитие на основе нормативного и стратегического диалога, аналитической деятельности и наращивания потенциала. Вместе с тем многочисленные инновационные технологии, связанные с обеспечением устойчивой мобильности и устойчивого транспорта,

которые уже существуют либо будут внедрены в ближайшее время, позволяют достичь еще более успешных результатов. Они, по-видимому, позволят радикально преобразовать транспортный сектор, и для их внедрения потребуется помощь со стороны КВТ.

6. КВТ располагает уникальными возможностями для поддержания и ускорения процессов распространения знаний и оптимальной практики и обмена ими, а также для стимулирования необходимых партнерских связей, международного сотрудничества и международных правовых рамок, необходимых для сокращения барьеров на пути развития и принятия инновационных решений в интересах будущего устойчивого развития.

## **II. Достижения за 2014 год**

### **A. Изменение климата и транспорт**

#### **1. Адаптация транспортных сетей к изменению климата**

7. В 2014 году было опубликовано исследование о последствиях изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним. Это исследование было подготовлено в результате двухлетней работы под руководством Группы экспертов Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5). В нем рассматриваются последствия изменения климата в контексте транспортного сектора и необходимые меры по смягчению этих последствий применительно к автомобильным и железным дорогам, а также к внутреннему судоходству и портам. Изложенная в этом документе информация была тщательно проанализирована для определения видов воздействия на транспортную инфраструктуру и перевозки. Для создания актуализированной картины, дающей представление о национальных инициативах, Группа провела обзор примеров из практики, исследовательских проектов, а также опыта внедрения адаптационных мер по конкретным видам транспорта. Были также проанализированы текущая оптимальная практика и национальные стратегии в области управления рисками и повышения устойчивости.

#### **2. Проект будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS)**

8. В 2011 году в сотрудничестве с региональными комиссиями ООН ЕЭК ООН приступила к реализации проекта ForFITS, направленного на разработку и внедрение механизма мониторинга и оценки выбросов CO<sub>2</sub> в результате перевозок внутренним транспортом. Этот проект финансируется по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА), и его цель заключается в расширении международного сотрудничества и планирования в интересах разработки устойчивой транспортной политики, направленной на смягчение последствий изменения климата.

9. В основе этого проекта лежит моделирование, позволяющее пользователям принимать обоснованные решения относительно мер по сокращению выбросов CO<sub>2</sub>, обусловленных функционированием нынешних и будущих транспортных систем. Данная модель нацелена главным образом на выбросы CO<sub>2</sub> на внутреннем транспорте, в том числе на автомобильных дорогах, железных дорогах и водных путях. Этап реализации этого проекта при поддержке ЮНДА был завершен в 2014 году, и в настоящее время эта модель доступна в свободном режиме в сети Интернет наряду с руководством для пользователя.

10. На основе успешного завершения этапа поддержки со стороны ЮНДА развитие проекта продолжилось в 2014 году. Деятельность была сосредоточена на дальнейших направлениях развития ForFITS и использовании данного проекта в качестве одного из стратегических механизмов в ряде стран. Министерство окружающей среды Канады финансирует проект исследования возможности отражения в прогнозах ForFITS такой внедорожной моторизованной техники, как трактор. Был одобрен и другой проект, финансируемый Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и нацеленный на создание отдельного модуля по безопасности дорожного движения. Помимо проектов расширения сферы охвата ForFITS, соответствующий механизм был использован также на практике в Каунасе (Литва) и в Грузии с целью оценки влияния стратегических изменений на выбросы в транспортном секторе.

### 3. Выбросы из дизельных двигателей: мифы и реальность

11. В 2014 году был опубликован документ для обсуждения, озаглавленный "Выбросы из дизельных двигателей: мифы и реальность". В этом документе содержится сбалансированная оценка продолжающейся дискуссии о вредном влиянии отработавших газов из дизельных двигателей на здоровье человека и окружающую среду. Кроме того, в нем проанализированы последние исследования о вредном воздействии дизельных выбросов на здоровье населения, представлена информация о дизельных выбросах в различных секторах экономики, включая внутренний транспорт, и представлен обзор последних стратегических изменений, направленных на сокращение выбросов загрязняющих веществ с целью решения вопросов, связанных со здравоохранением и защитой окружающей среды. В этом документе сделан вывод о том, что большая часть выбросов взвешенных частиц в странах Европейского союза (ЕС) и Соединенных Штатах Америки образуется в других секторах экономики, а именно в коммерческом, институциональном секторе, а также в секторе домохозяйств. Вместе с тем в нем отмечается недопустимость сворачивания мер, направленных на повышение экологичности транспортного сектора. Их необходимо принимать и впредь, причем самым активным образом.

## В. ОПТОСОЗ

12. Четвертое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья состоялось 14–16 апреля 2014 года в Париже. Принимающей стороной выступило правительство Франции под эгидой Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

13. На этом совещании была принята Парижская декларация "Город в движении: в первую очередь люди!", в которой государства-участники вновь подтвердили свою приверженность новому видению развития благоприятного для окружающей среды и здоровья человека транспорта и мобильности в интересах всеобщего устойчивого жизнеобеспечения. В этой связи охрана здоровья и устойчивое развитие увязываются с социально-экономической справедливостью.

14. В поддержку этой концепции определены новые цели и средства, в том числе:

- новая приоритетная задача по интеграции целей в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в политику развития городов и территориально-пространственного планирования;

- создание академии ОПТОСОЗ, укрепление знаний и развитие навыков в интересах комплексного подхода к транспорту, охране здоровья, окружающей среде и территориально-пространственному планированию;
- принятие общеевропейского генерального плана по поощрению велосипедного движения;
- укрепление партнерских связей с сетевыми организациями городов, организациями гражданского общества и исследовательским сообществом; и
- мобилизация молодежи и ее организаций.

15. Кроме того, в 2014 году Руководящий комитет ОПТОСОЗ провел симпозиум на тему: "Экологичная и благоприятная для здоровья городская мобильность: роль городского и территориально-пространственного планирования" в соответствии с приоритетной целью 5 Парижской декларации.

16. И наконец, ОПТОСОЗ продолжила практику организации рабочих совещаний по наращиванию потенциала, обслуживаемых совместно Отделом транспорта и Отделом по окружающей среде ЕЭК ООН и ВОЗ/Европа. Начиная с 2009 года в различных странах прошло шесть рабочих совещаний. В 2013 году рабочее совещание прошло в Казахстане, а в сентябре 2014 года – в Каунасе (Литва).

17. Рабочее совещание в Каунасе состояло из четырех сессий, посвященных обсуждению текущих проблем, совершенствованию устойчивой городской мобильности, роли общин, гражданского общества и различных сторон в развитии устойчивой городской мобильности, а также последующим мерам. На каждой из сессий представители секторов транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды Литвы выступили с сообщениями об устойчивом планировании городской мобильности, о безопасности дорожного движения, системах общественного транспорта и стимулировании физической активности при помощи езды на велосипеде и ходьбы пешком. В ходе этого рабочего совещания ЕЭК ООН представила свои транспортные инициативы в контексте устойчивого общественного транспорта и мобильности, а также механизм ForFITS, позволивший на основе анализа ситуации в Литве на государственном уровне и в городе Каунасе на городском уровне вынести конкретные стратегические рекомендации относительно способов развития устойчивого транспорта и мобильности наряду с сокращением объема выбросов углерода транспортным сектором в целом.

### **С. Безопасность дорожного движения**

18. Для обеспечения устойчивого транспорта и устойчивой мобильности требуется безопасность, поэтому повышение безопасности дорожного движения по-прежнему служит одним из приоритетов КВТ и руководящим предписанием Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) ЕЭК ООН. Помимо организации в Женеве (Швейцария) 13 совещаний рабочей группы и вспомогательных групп экспертов по вопросам безопасности дорожного движения, 2014 год ознаменовался существенными достижениями в этой сфере.

19. В начале 2014 года были учреждены две новые группы экспертов с двухгодичными мандатами, а именно:

а) Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (GE.1), которая будет изучать имеющиеся данные по безопасности на железнодорожных переездах для описания, оценки и более глубокого понимания проблем безопасности в местах скрещивания автомобильных/железных дорог, а также для разработки многопрофильного стратегического плана, нацеленного на снижение риска гибели и/или травмирования на железнодорожных переездах;

б) Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам, которая призвана пересматривать и предлагать виды содействия пониманию дорожных знаков и более эффективному осуществлению Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

20. 3 июня 2014 года в Международный день безопасности на железнодорожных переездах КВТ представил фильм, озаглавленный "Спасение жизней на железнодорожных переездах", который был снят совместно со Швейцарским федеральным бюро по транспорту и Международным союзом железных дорог (МСЖД). Этот фильм адресован директивным органам и позволяет стимулировать осведомленность о рисках, связанных с железнодорожными переездами. Кроме того, в нем предлагаются способы совершенствования различных аспектов безопасности на железнодорожных переездах. В этом фильме, доступном на веб-сайте ЕЭК ООН, также освещена деятельность GE.1.

21. Кроме того, в июне в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке в сотрудничестве с Управлением по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, Нью-йоркским отделением региональных комиссий Организации Объединенных Наций и Международным союзом автомобильного транспорта был организован День договоров о безопасности дорожного движения. Основной акцент был сделан на информировании лиц, ответственных за принятие решений о действующих правовых документах ООН по безопасности дорожного движения и о способах их имплементации. Программой этого Дня было предусмотрено проведение презентаций по таким глобальным соглашениям в области безопасности дорожного движения, как Конвенция о дорожном движении 1968 года, Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года, соглашения 1958 и 1998 годов о правилах в области транспортных средств, а также международные правила по перевозке опасных грузов.

22. В Юго-Восточной Европе и в западной части Балканского региона ЕЭК ООН на основе совместных усилий с правительством Республики Сербия и Советом регионального сотрудничества организовала (в Белграде, Сербия) региональное рабочее совещание по наращиванию потенциала в области безопасности дорожного движения в целях достижения дальнейшего прогресса в этой сфере. Это региональное рабочее совещание, состоявшееся в октябре, собрало широкий круг заинтересованных сторон, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, и представителей государственного и частного секторов, включая директивные органы, органы планирования и международные организации. Представленные материалы и групповые обсуждения были нацелены на ключевые проблемы управления безопасностью дорожного движения. Речь шла о формировании институциональных структур, различных видах межучрежденческой координации, разработке национальной стратегии, постановке реалистичных долгосрочных целей в области безопасности дорожного движения, а также о системах управления данными для мониторинга и оценки программ мероприятий по безопасности дорожного движения и источников

финансирования этих мероприятий. На этом региональном рабочем совещании присутствовало более 100 участников из многих стран ЕЭК ООН.

23. В рамках своего мандата по глобальным конвенциям в области безопасности дорожного движения ЕЭК ООН в партнерстве с Экономической комиссией Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКАООН) и Международным центром алкогольной политики (МЦАП) организовала рабочее совещание по повышению безопасности дорожного движения в Африке. Это интерактивное региональное рабочее совещание по наращиванию потенциала состоялось в ноябре 2014 года в Аддис-Абебе (Эфиопия). Оно позволило произвести обзор прогресса, достигнутого африканскими странами в осуществлении Африканского плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения, повысить осведомленность государственных должностных лиц о правовых документах Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и обсудить эффективные подходы к профилактике вождения в нетрезвом состоянии.

24. Также были достигнуты успехи в деле внедрения цифрового тахографа – сложного контролирующего устройства, устанавливаемого на всех коммерческих автотранспортных средствах, зарегистрированных в Договаривающихся сторонах Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Цифровой тахограф обязателен для применения с 2010 года, а с 2014 года практически все Договаривающиеся стороны полностью реализовали меры, необходимые для его применения. Цифровой тахограф регистрирует все параметры коммерческих транспортных средств, как, например, скорость движения и время между периодами отдыха, и позволяет, таким образом, воссоздать точную картину действий водителя. Это непосредственно влияет на безопасность дорожного движения и служит одним из ключевых факторов формирования навыков безопасного вождения у профессиональных водителей.

## **D. Железнодорожный транспорт**

25. В рамках повышения эффективности железнодорожных перевозок между Азией и Европой Группа экспертов по единому железнодорожному праву приступила к своей работе в 2014 году с целью формирования нового правового режима железнодорожных перевозок без изменения двух действующих режимов. Это позволит заполнить оставленный КОТИФ/ЦИМ и СМГС пробел в контексте использования единого договора железнодорожной перевозки, единой накладной и единой системы ответственности для евро-азиатских железнодорожных перевозок. Введение такого единого режима позволит осуществлять перевозки грузов от Атлантического до Тихого океана без остановок на границах для переезда или по какой-либо иной причине и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным и воздушным. В 2014 году состоялось четыре совещания этой группы экспертов.

26. Предлагаемая концепция предусматривает применение поэтапного подхода к унификации международного железнодорожного права. Она была одобрена по следующим соображениям:

а) следует исключить разработку общего (третьего) слоя международного железнодорожного права, противоречащего КОТИФ/ЦИМ и СМГС, по крайней мере для недопущения коллизии конвенций;

б) процесс формирования нового международного режима железнодорожных перевозок, полностью заменяющего собой КОТИФ/ЦИМ и СМГС, будет сложным и потребует значительных временных затрат из-за продолжительных переходных периодов, необходимых для вступления в силу нового документа и денонсации КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

27. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) в 2014 году занималась рядом других проблемных вопросов в области железнодорожного транспорта. Одно из рабочих совещаний, посвященное способам повышения конкурентоспособности железных дорог, было организовано в ходе сессии Рабочей группы и заинтересовало многих делегатов от некоторых стран и международных организаций.

28. Внимание было уделено следующим вопросам:

- состоялось обсуждение проблем железнодорожной безопасности и создания международного центра мониторинга железнодорожной безопасности;
- прошли переговоры по предложениям о поправках к Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), подготовленным в консультациях с Европейским железнодорожным агентством (ЕЖДА);
- был произведен анализ возможностей финансирования железнодорожной инфраструктуры и механизмов партнерства государственного и частного секторов;
- была согласована и одобрена методология разработки генерального плана для высокоскоростных поездов;
- прошло обсуждение новой конвенции по облегчению условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы;
- были обсуждены и одобрены пересмотренные показатели производительности железнодорожного транспорта;
- был произведен обзор и анализ аспектов облегчения международных железнодорожных перевозок в общеевропейском регионе (речь идет об упрощении процедур пересечения границ и гармонизации технических требований в рамках различных железнодорожных систем).

## **Е. Внутренний водный транспорт**

29. Одна из основных задач в 2014 году состояла в завершении работы над пятым пересмотренным изданием Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП) и в его утверждении. В 2013 и 2014 годах Группа экспертов по ЕПСВВП подготовила несколько пакетов поправок к ЕПСВВП, которые были одобрены Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях и утверждены Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3). Это пятое пересмотренное издание Правил повышает прозрачность и согласованность правил судоходства по внутренним водным путям в регионе ЕЭК ООН и укрепляет институциональные и нормативные рамки на общеевропейском уровне.



30. Было опубликовано третье пересмотренное издание Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). Была обновлена информация о внутренних водных путях и портах международного значения.

31. Группа экспертов по взаимному признанию удостоверений судоводителей и согласованию профессиональных требований во внутреннем судоходстве провела свое первое совещание в июне 2014 года. Был утвержден ее план работы, в котором основное внимание уделено таким вопросам, как предложение о мерах по повышению привлекательности профессии судоводителя; анализ существующих инструментов; пересмотр соответствующих резолюций ЕЭК ООН; требования к знанию местных условий; процедуры профессиональной подготовки и экзаменов экспертов.

32. Кроме того, в 2014 году секретариат занимался усовершенствованием веб-приложения, посвященного "синей книге", на основе публикации ЕЭК ООН "Перечень основных стандартов и параметров сети водных путей категории E".

## **Е. Интермодальные перевозки и логистика**

33. В 2014 году КВТ утвердил глобальный Кодекс практики по укладке грузов в контейнеры и другие интермодальные транспортные единицы, работа над которым была завершена в 2013 году и который заменил предыдущие руководства. Этот Кодекс является результатом сотрудничества Международной организации труда (МОТ), Международной морской организации (ИМО), ЕЭК ООН и отраслевых специалистов. Этот Кодекс был одобрен руководством ИМО в мае 2014 года и, как ожидается, будет одобрен руководством МОТ в ноябре 2014 года.

34. Кодекс практики содержит последние научные данные, правила и стратегии, позволяющие правительствам, а также транспортной отрасли и страховому сектору разработать согласованные на глобальном уровне процедуры и положения, направленные на повышение безопасности и эффективности международных контейнерных перевозок. Хотя новый Кодекс и не является обязательным, можно надеяться, что его положения вскоре будут применяться во всем мире, ибо они обеспечат транспортным страховщикам авторитетную основу для составления договоров страхования грузов.

35. Кроме того, в июне 2014 года Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) провела рабочее совещание, организованное правительством Бельгии с целью обсуждения с государствами-участниками и представителями отрасли роли грузоотправителей в интермодальных транспортных цепях, а также вопроса о том, какие меры могут понадобиться для дальнейшего облегчения интермодальных перевозок с учетом также проблемы ответственности и соображений безопасности. Рабочая группа рассмотрит этот вопрос на своей ноябрьской сессии на основе доклада об итогах этого рабочего совещания.

## **Г. Аналитическая деятельность: тенденции и экономика транспорта**

36. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), действующая в качестве аналитического центра КВТ, в этом году успешно провела три рабочих совещания с участием многочисленных делегатов от государств, вхо-

дящих в ЕЭК ООН, и государств, не являющихся членами ЕЭК ООН, а также от международных организаций. Эти рабочие совещания были посвящены следующим вопросам:

а) второе рабочее совещание на тему "Передовой опыт и новые инструменты финансирования транспортной инфраструктуры", организованное совместно проектом по евро-азиатским транспортным связям, проектом Трансевропейской автомагистрали (ТЕА), проектом Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) и WP.5;

б) рабочее совещание на тему: "Тенденции и экономика транспорта в Средиземноморском регионе: обмен опытом среди стран, участвующих в проекте "ЕвроМЕД", и ЕЭК ООН";

в) связи между портами и внутренними районами и таможенные процедуры: пример программы Средиземноморской сети Европейского союза.

37. Кроме того, был опубликован документ, озаглавленный "Тенденции и экономика транспорта в 2012–2013 годах: устойчивый городской общественный транспорт и мобильность", который непосредственно связан с посвященным политике сегментом сессии КВТ 2015 года. В этой публикации обозначены сети городских перевозок в столицах государств – членов ЕЭК ООН и проиллюстрированы показатели городского транспорта и мобильности, позволяющие директивным органам ознакомиться с оптимальной практикой и успешными региональными примерами в интересах упрощения процесса принятия взвешенных стратегических решений. Эта публикация также дает представление об одной из крупных проблем развития устойчивых систем городского транспорта, а именно: об обеспечении экономически рациональной и экологически безопасной, эффективной, социально приемлемой и доступной городской мобильности.

## **Н. Статистика транспорта**

38. В 2014 году Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) разработала общие методологии и терминологию для согласования статистики с целью определения показателей устойчивого развития транспорта. К их числу относятся методологии сбора и компиляции статистических данных об автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном и трубопроводном транспорте, а также о безопасности дорожного движения (работа велась в сотрудничестве с Евростатом и МТФ), нацеленные на улучшение сопоставимости статистики транспорта на международном уровне. Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) продолжила работу по рационализации процедур сбора данных в области транспорта (общий вопросник, занесенный на веб-сайте).

39. Общий вопросник (ЕЭК ООН/Евростат/МТФ) был распространен в онлайн-режиме на всех официальных языках ЕЭК ООН. Комитет по внутреннему транспорту утвердил резолюции и рекомендации для правительств о процедурах и методологиях обследований движения по автомобильным дорогам и на железнодорожных линиях категории E.

## **И. Евро-азиатские транспортные связи (ЕАТС)**

40. Цель проекта ЕАТС заключается в определении основных евро-азиатских автомобильных и железнодорожных маршрутов, развитию которых и сотрудничеству по которым следует отдавать приоритет. Проект ЕАТС располагает

Группой экспертов, которая служит платформой для сотрудничества и скоординированного развития выявленных наземных транспортных связей.

41. Основной целью этапа III ЕАТС является укрепление международного сотрудничества для обеспечения полномасштабной эксплуатации девяти автомобильных и девяти железнодорожных маршрутов ЕАТС, обозначенных на этапе II. С этой целью в Женеве было проведено три совещания Группы экспертов (4 и 5 февраля, 27 и 28 мая и 30 и 31 октября 2014 года). Эксперты сопоставили морские перевозки с сухопутными и выявили типы грузов, которые могли бы перевозиться сухопутным – особенно железнодорожным – транспортом между Европой и Азией. Продолжается обсуждение тарифов и расписаний на маршрутах ЕАТС. Группа экспертов планирует провести ряд конкретных мероприятий в тесном сотрудничестве со всеми региональными и субрегиональными организациями, а также с представителями частного сектора.

## **Ж. Алматинская программа действий**

42. Десятилетний обзор Алматинской программы действий (АПД) был проведен 3–5 ноября 2014 года в Вене. В ходе состоявшегося в Вене совещания были определены приоритетные области, стратегии и программы развития, направленные на стимулирование региональной интеграции и сотрудничества в области транзитных перевозок в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Это послужит платформой для дальнейшей работы в контексте развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которая будет проводиться региональными экономическими комиссиями ООН и другими заинтересованными сторонами для поддержки региональной интеграции во всех регионах, где расположены развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Кроме того, в ходе этого венского совещания ЕЭК ООН организовала дополнительное мероприятие по пунктам пересечения границ, которое вызвало большой интерес.

## **К. Автомобильный транспорт**

43. В 2014 году Группа экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), продолжала заниматься разработкой предложений о поправках к Соглашению ЕСТР. Хотя мандат Группы экспертов был продлен до конца 2014 года, с тем чтобы ее члены могли тщательно разработать и согласовать предложения о поправках, согласия достичь не удалось. Группа приняла решение просить о дополнительном продлении ее мандата (до середины 2017 года).

44. Кроме того, были предложены поправки к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (ЕСМА). Речь идет о внедрении процедур, связанных с оценками воздействия на безопасность дорог, проверках безопасности дорог, управлении безопасностью дорожной сети и проверками безопасности международной сети дорог категории E, а также процедур, связанных с включением в ЕСМА вопросов, касающихся "электромобильности". На момент составления настоящего документа точной информации о том, были ли приняты эти поправки, не имелось.

45. Протокол, касающийся электронной накладной (э-КДПГ), пока не вступил в силу, так как Договаривающиеся стороны пока не достигли согласия относительно процедур и порядка имплементации. Хотя на настоящий момент де-

вать стран согласны с условиями этого дополнительного протокола к КДПП, общее их число остается незначительным.

46. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) провела в июле специальную сессию для обсуждения представленного правительством Швейцарии предложения по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров международными и городскими автобусами (ОМНИБУС). На состоявшемся в октябре совещании SC.1 было принято решение провести еще одну специальную сессию 27–29 апреля 2015 года, с тем чтобы продолжить дискуссию.

## **L. Нарращивание потенциала и техническая помощь**

47. Одно из постоянных направлений деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемой Отделом транспорта, реализуется Рабочей группой по облегчению перевозок и пересечения границ (ПРГ-ТПГ) Специальной программы Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА). Девятнадцатая сессия ПРГ-ТПГ прошла 18 и 19 июня 2014 года в Алматы (Казахстан).

48. Совместно с представителями региональной программы ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта Отдел транспорта был занят подготовкой и проведением практического обучения в некоторых странах Средиземноморья по вопросам, связанным с правовыми документами ЕЭК ООН. В результате проведения этих мероприятий ЕвроМед опубликовал документ, озаглавленный "Основные соглашения Организации Объединенных Наций, касающиеся автомобильного транспорта", который был представлен КВТ. Кроме того, 9 сентября 2014 года в Женеве был организован семинар по наращиванию потенциала, посвященный основным соглашениям ООН, касающимся автомобильного транспорта, с тем чтобы охарактеризовать сферу деятельности Отдела транспорта ЕЭК ООН и вновь заявить о пользе, которую принесет странам ЕвроМед присоединение к правовым документам ЕЭК ООН и их применение.

49. В августе 2013 года правительство Беларуси обратилось к Отделу транспорта с просьбой об оказании помощи в проведении оценки существующего потенциала транспортной и логистической системы страны и его содействия в более полной интеграции Республики Беларусь в международные цепочки поставок. В мае 2014 года был опубликован доклад "Обзор транспортной и логистической системы Республики Беларусь", который послужил основой для проведенного в Минске национального совещания за "круглым столом" по наращиванию потенциала.

## **M. Изменения в стандартах и законодательстве, касающихся международного транспорта**

### **Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)**

50. В 2014 году вступили в силу новые правила (два текста) Организации Объединенных Наций по транспортным средствам, которые были включены в Соглашение 1958 года в качестве приложения и нацелены на повышение безопасности транспортных средств и улучшение их экологических характеристик, и были приняты еще два текста правил. Речь идет о следующем:

- новые Правила № 132, касающиеся модифицированных устройств ограничения выбросов (МУОВ) для большегрузных транспортных средств, сельскохозяйственных и лесных тракторов и внедорожной подвижной техники, оснащенных двигателями с воспламенением от сжатия, которые предусматривают более надежную охрану окружающей среды на основе оснащения эксплуатируемых транспортных средств устройствами МУОВ в целях их модернизации в соответствии с более жесткими требованиями в отношении выбросов загрязняющих веществ (эти Правила применяются в 50 странах, включая страны ЕС);
- новые Правила № 133 ООН, касающиеся официального утверждения механических транспортных средств в отношении возможности их повторного использования, утилизации и восстановления, которые облегчают возможность повторного использования, утилизации и восстановления автомобильных частей, оборудования и материалов после окончания срока эксплуатации транспортного средства (эти Правила применяются в 50 странах, включая страны ЕС);
- новые правила ООН, касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), принятые на сессии WP.29 в ноябре 2014 года, которые содержат предписания о безопасной эксплуатации ТСВТЭ с учетом установленных на них систем хранения компримированного водорода;
- новые правила ООН, касающиеся бокового удара о столб (БУС), которые были приняты WP.29 в ноябре 2014 года и содержат более жесткие требования в отношении характеристик безопасности транспортных средств в случае бокового удара о столб.

51. Наряду с этим 70 поправок к уже действующим правилам ООН, внесенные в целях их обновления, позволили привести их в соответствие с самыми последними техническими достижениями и включить в них более строгие ограничения, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик. В частности, в июне 2014 года WP.29 принял поправку к Правилам № 127 ООН (безопасность пешеходов) в рамках Соглашения 1958 года, в которой содержатся требования, направленные на разработку менее опасных для пешехода конструкций кузова транспортных средств и снижение травматизма.

52. В 2014 году WP.29 также продолжил разработку эксплуатационных требований, касающихся интеллектуальных транспортных систем и систем помощи водителю автоматизированного транспортного средства, заложив, таким образом, основу для производства будущих автономных транспортных средств. С этой целью WP.29 решил перераспределить некоторую часть своих ресурсов для надлежащего учета и отражения стремительного технологического прогресса в этой области. На своей сессии в ноябре 2014 года WP.29 одобрил план действий в контексте вызовов, связанных с автоматизацией транспортных средств.

53. Кроме того, на WP.29 в марте 2014 года был одобрен первый этап разработки Всемирных согласованных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ). Этот текст был включен в Глобальный регистр 12 мая 2014 года в качестве Глобальных технических правил № 15. Новый цикл испытаний ВПИМ лучше отражает реальные условия вождения и содержит более точную информацию о расходе топлива и выбросах CO<sub>2</sub> как для регулятивных органов, так и для потребителя. Ведь уже при покупке автомобиля это новое испытание позволяет потребителю получить значительно более

точную информацию о расходе топлива в литрах на 100 км пути. Предполагается, что в ближайшее время он заменит нынешний испытательный цикл, называемый Новым европейским ездовым циклом (НЕЕЦ), в том числе и в контексте испытания на выбросы загрязняющих веществ.

54. В ноябре 2014 года WP.29 завершил проводившуюся в течение нескольких лет работу по согласованию технических требований к конструкции и характеристикам шин. В ноябре 2014 года были приняты новые Глобальные технические правила, касающиеся шин.

55. WP.29 и его вспомогательные органы продолжают работать над рядом технических элементов и процедур проведения испытаний, которые могут способствовать оптимизации применения этого нового нормативного документа.

## **N. МДП**

56. На время составления настоящего документа наиболее важные обстоятельства, связанные с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенцией МДП), можно было резюмировать следующим образом:

- все еще продолжается проведение тендера по выбору национального гарантийного объединения в Российской Федерации;
- Федеральная таможенная служба Российской Федерации продлила свое соглашение с действующим национальным гарантийным объединением (АСМАП), которое продолжит функционировать в качестве национального гарантийного объединения, выдающего книжки МДП, до 28 февраля 2015 года;
- с октября 2014 года таможи Украины на основании распоряжения Государственной налоговой службы уже не принимают гарантии по книжкам МДП, выданным российским объединением АСМАП.

57. Проблемы начались в июле 2013 года, когда Федеральная таможенная служба (ФТС) Российской Федерации объявила, что с 14 сентября 2013 года она уже не будет принимать гарантию по книжке МДП, а будет требовать от операторов МДП получения отдельной национальной гарантии для перевозок на территорию России, с ее территории и через ее территорию. Все такие компетентные органы МДП, как, в частности, Административный комитет МДП (АС.2) и Исполнительный совет МДП (ИСМДП), неоднократно указывали, что меры ФТС являются нарушением положений Конвенции МДП. В 2014 году эта ситуация не улучшилась.

58. В 2014 году Федеральная таможенная служба Российской Федерации объявила, что действие гарантийного соглашения с национальным гарантийным объединением будет прекращено и что в результате тендера будет выбрано новое национальное гарантийное объединение. Этот тендер еще не завершен.

59. Завершение тендера и принятие некоторых поправок к Конвенции МДП, возможно, приведет к возобновлению применения Конвенции МДП в Российской Федерации в будущем с учетом того, что Российская Федерация неоднократно подтверждала свою приверженность МДП и свое намерение и впредь играть активную роль в качестве Договаривающейся стороны.

60. Мера, принятая Украиной в октябре 2014 года, была обоснована мнением о том, что российское объединение АСМАП уже не соблюдает критерии, изло-

женные в Конвенции МДП, и, следовательно, не может предоставлять действительные на международном уровне гарантии. Таможенные органы Украины заявили, что будут принимать книжки МДП лишь в качестве таможенной декларации. Российским перевозчикам необходимо будет дополнительно получать гарантию, покрывающую перевозку на территории Украины. Эта мера привела к росту обеспокоенности и противоречий между Договаривающимися сторонами в связи с осуществлением Конвенции МДП, поэтому секретариат МДП и соответствующие органы Конвенции приняли активное участие в урегулировании кризиса.

61. Таким образом, сохраняющиеся в 2014 году проблемы применения Конвенции МДП в Российской Федерации и принятия указанных мер Украиной омрачили успешные результаты реализации Конвенции МДП.

## **О. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов**

62. Цель Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), состоит в обеспечении эффективной, безопасной и гигиенической перевозки охлажденных и глубоководомороженных пищевых продуктов без угрозы причинения вреда здоровью человека. Кроме того, оно помогает странам избежать потерь пищевых продуктов из-за их порчи.

63. Договаривающимися сторонами СПС являются 48 стран, включая Марокко и Тунис, которые находятся за пределами региона ЕЭК ООН. СПС также популяризируется среди таких других стран Средиземноморья, как Алжир и Иордания.

64. В 2014 году Марокко впервые приняло участие в деятельности Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11), являющейся органом, ответственным за обслуживание СПС. Основное внимание в СПС сосредоточено на международных перевозках, однако все большее число стран переносят положения СПС в свое национальное законодательство, регулирующее перевозки холодильным транспортом.

65. 13 ноября 2014 года вступили в силу поправки к СПС, направленные на усовершенствование процедуры сертификации оборудования, подпадающего под действие СПС, а в Справочник СПС были включены комментарии, касающиеся установки приборов для измерения и регистрации температуры, с тем чтобы надлежащая температура обеспечивалась в течение всего времени перевозки глубоководомороженных пищевых продуктов.

66. На своей сессии 2014 года WP.11 приняла новые всеобъемлющие положения об испытании оборудования, которое может использоваться как для охлаждения, так и для нагревания, и решила запретить эксплуатацию изотермических транспортных средств с нежесткими стенками (кузовов с брезентовым верхом) по истечении соответствующего переходного периода.

## **Р. Перевозка опасных грузов и классификация и маркировка химических веществ**

67. Организация Объединенных Наций разработала механизмы согласования критериев классификации химических веществ по видам опасности и соответствующие коммуникационные средства (маркировку и памятки по технике без-

опасности), а также механизмы согласования условий перевозки для всех видов транспорта. Речь идет о Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ (СГС) и о Рекомендациях Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовых правилах, называемых обычно "Оранжевой книгой".

68. Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов адаптируют СГС к транспортному контексту и касаются таких условий перевозки на всех видах транспорта, как составление перечня опасных грузов, упаковка, маркировка, проведение спасательных работ и перевозка в переносных цистернах, а также предусматривают – в Руководстве по испытаниям и критериям – методы испытаний на выявление физической опасности.

69. В 2013 году секретариат ЕЭК ООН опубликовал пятое пересмотренное издание СГС, восемнадцатое пересмотренное издание Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов – Типовых правил и поправку 2 к пятому пересмотренному изданию Руководства по испытаниям и критериям.

70. В 2014 году международные организации, занимающиеся правилами перевозки опасных грузов на различных видах транспорта, адаптировали Рекомендации Организации Объединенных Наций к своему правовому контексту. В 2014 году Международная морская организация (ИМО) распространила издание Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 2015 года (обязательного для применения 159 Договаривающимися сторонами Международной конвенции по охране человеческой жизни на море), а Международная организация гражданской авиации (ИКАО) распространила издание Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху 2014–2015 годов (обязательных для применения 190 Договаривающимися сторонами Конвенции о гражданской авиации). Положения, содержащиеся в пересмотренных изданиях этих правовых документов, возможно, будут применяться с 1 января 2015 года.

71. На региональном уровне поправки к Рекомендациям Организации Объединенных Наций и новые рекомендации были рассмотрены Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.15) и обсуждались также на ее совместных совещаниях с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР). Это привело к принятию ряда поправок и опубликованию пересмотренных изданий Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Правил международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) в 2014 году. Все эти обновленные документы, распространенные в качестве изданий ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ 2015 года, вступят в силу с 1 января 2015 года.

72. Осуществление Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов обеспечивает согласованность этих ключевых международных правовых документов.

73. Помимо положений, позаимствованных из Рекомендаций Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов, в издании ДОПОГ 2015 года содержатся такие новые и пересмотренные положения, касающиеся конкретно автомобильных перевозок, как положения об устройствах для добавления присадок на цистернах и пересмотренный вариант письменных инструкций, которые должны находиться внутри транспортных средств.



74. Новые поправки к ВОПОГ включают положения, касающиеся эвакуации судов в чрезвычайной ситуации. В них предусматриваются несколько альтернативных способов эвакуации. Одним из них служит так называемое "укрытие". Речь идет о модуле (стационарном или плавучем), способном защищать всех находящихся на судне лиц от выявленных опасностей, связанных с грузом, в течение не менее 60 минут, на протяжении которых может поддерживаться связь с аварийно-спасательными службами.

75. Кроме того, в издание ВОПОГ 2015 года были включены поправки, касающиеся перевозки сжиженного природного газа (СПГ) в качестве груза на борту газовозов. Для перевозки СПГ требуются особые условия, в частности контроль за температурой груза, которая является весьма низкой, и эти новые поправки нацелены на обеспечение того, чтобы температура конструкции судна не опускалась ниже минимально допустимой расчетной температуры материала.

76. Административный комитет ВОПОГ одобрил ряд отступлений, допускающих на экспериментальной основе использование на ряде судов внутреннего плавания, перевозящих опасные грузы, СПГ в качестве топлива для обеспечения движения судна вместо дизельного топлива в соответствии со стратегиями охраны окружающей среды и сокращения выбросов. В настоящее время положениями ВОПОГ разрешается использовать только жидкое топливо с температурой вспышки не ниже 55 °С.

77. Административный комитет ВОПОГ также утвердил типовые перечни обязательных проверок для сухогрузных судов и танкеров в соответствии с требованиями статьи 4 ВОПОГ для обеспечения того, чтобы репрезентативная часть партий опасных грузов, перевозимых по внутренним водным путям, подвергалась контролю.

78. Работа ЕЭК ООН по обеспечению выполнения вышеуказанных правовых документов и рекомендаций, а также доступа к ним способствует безопасному обращению с химическими веществами на протяжении всего их жизненного цикла (производство, хранение, перевозка, профессиональное и потребительское использование). Многие страны разработали национальное законодательство, регулирующее перевозку опасных грузов на внутреннем транспорте, основываясь при этом полностью или отчасти на правовых документах ЕЭК ООН. Это же касается и перевозки опасных грузов между странами и представителями некоторых регионов или общих рынков.

79. Например, правила, регулирующие внутренние перевозки в Австралии, Бразилии, Канаде, Малайзии и Соединенных Штатах Америки, основаны на Рекомендациях по перевозке опасных грузов – Типовых правилах Организации Объединенных Наций, а национальное законодательство Таиланда – на ДОПОГ и Типовых правилах.

80. В июне 2014 года в Канаде королевской санкцией были одобрены законодательные поправки, предусматривающие применение СГС в производственных помещениях. Поправки к законодательным нормам и правилам, как ожидается, вступят в силу не позднее 1 июня 2015 года. Они позволят существенно согласовать предписания Канады о классификации химических веществ, используемых в производственных помещениях, и о надлежащем информировании об опасности с требованиями, действующими в Соединенных Штатах Америки и других странах, которые уже применяют СГС.

## Основные достижения в 2014 году

- Завершение этапа реализации проекта ForFITS по выбросам CO<sub>2</sub> при поддержке ЮНДА, онлайн-доступ к руководству. Данный механизм уже используется в Грузии и Литве.
- Начало работы Группы экспертов по единому железнодорожному праву.
- Учреждение двух новых групп экспертов по безопасности дорожного движения:
  - Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах,
  - Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам.
- Вступление в силу Правил, касающихся модифицированных устройств ограничения выбросов, и последующее принятие текстов Правил, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, и Правил, касающихся бокового удара о столб.
- Одобрение первого этапа разработки Всемирных согласованных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности.
- Опубликование исследования о последствиях изменения климата для международных транспортных сетей и об адаптации к ним.
- Опубликование документа для обсуждения "Выбросы из дизельных двигателей: мифы и реальность".
- Одобрение методологии по генеральному плану для высокоскоростных поездов.
- Принятие новых Глобальных технических правил ООН, касающихся шин.
- Обновление около 70 правил в области транспортных средств, включая поправку к Правилам № 127 ООН (безопасность пешеходов), прилагаемым к Соглашению 1958 года, в которой содержатся требования, направленные на разработку менее опасных для пешехода конструкций кузова транспортных средств и снижение травматизма.
- Одобрение плана действий в контексте вызовов, связанных с автоматизацией транспортных средств.
- Принятие новых всеобъемлющих положений об испытании оборудования, используемого для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.
- Официальное решение о том, что в Канаде будут применяться стандарты перевозки опасных грузов ЕЭК ООН, в частности Согласованная на глобальном уровне система классификации и маркировки химических веществ (СГС).
- Оказание содействия Республике Беларусь со стороны Отдела транспорта ЕЭК ООН в ее более полной интеграции в международные цепочки поставок.
- Принятие Парижской декларации на четвертом Совещании высокого уровня ОПТОСОЗ.

- Адаптация Международной морской организацией правил перевозки опасных грузов ЕЭК ООН к своему правовому контексту.
- Присоединение пяти новых стран в качестве Договаривающихся сторон к правовым документам, относящимся к ведению Отдела транспорта ЕЭК ООН.
- Поддержание дипломатической связи в духе доброй воли со всеми ключевыми заинтересованными сторонами в условиях кризиса в системе МДП.

### **III. Цели на 2015 год и на последующий период**

81. Ежегодно КВТ занимается реализацией многочисленных проектов, заботясь о том, чтобы в рамках его деятельности в полной мере учитывались обе стороны, связанные с материально-техническим обеспечением, охраной окружающей среды и здравоохранением. Для закрепления успеха, достигнутого в нынешнем году, потребуется динамический прогресс в реализации многих запланированных проектов КВТ, консолидация правовых документов ЕЭК ООН с учетом стремительного технического развития, информационно-разъяснительная работа по стимулированию стратегического диалога и оказание помощи правительствам и учреждениям в достижении их собственных целей.

82. Приоритетным направлением деятельности в 2015 году вновь станет максимально возможная популяризация потенциальных преимуществ модели For-FITS. С учетом явно позитивных последствий реализации этой модели с точки зрения "углеродного следа" стран КВТ надеется, что большее число правительств обратятся за консультацией и помощью. Вместе с тем КВТ продолжит свою обычную практику обмена опытом со всеми заинтересованными сторонами во всех областях, связанных с облегчением перевозок на внутреннем транспорте.