



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/AC.21/2004/10  
EUR/04/5045236/10  
28 January 2004

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ**  
Европейское региональное бюро

**СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ТРАНСПОРТУ,  
ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ**

**Руководящий комитет ОПТОСОЗ**

(Вторая сессия, 29 и 30 марта 2004 года,  
пункт 4.А v) повестки дня)

**ЭКОЛОГИЧЕСКИ РАЦИОНАЛЬНОЕ ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ В СТРАНАХ  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ**

Вводная записка секретариатов Европейского регионального  
бюро ВОЗ и ЕЭК ООН

1. Настоящий документ был подготовлен Нидерландами для представления Руководящему комитету Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) на его второй сессии 29-30 марта 2004 года по пункту 4.А v) повестки дня "Осуществление программы работы ОПТОСОЗ на 2003-2005 годы - доклад о ходе работы по осуществлению текущей деятельности".
2. В нем излагаются основное содержание и результаты экспериментального проекта по улучшению поведения водителей, который был осуществлен в Риге, Латвия, с участием представителей Польши, Украины, Литвы и Эстонии. Этот доклад был подготовлен ВТЛ - специализированным учебным институтом в Нидерландах для транспортного и логистического сектора.

3. Этот нидерландский проект предназначен главным образом для директивных органов в национальных правительствах, транспортной отрасли и экспертов по вопросам подготовки специалистов в области транспорта и логистики. Его основные цели:

а) содействие применению методов экологически рационального вождения автомобилей в рамках регулярных программ обучения профессиональных водителей; б) повышение информированности о возможностях содействия снижению выбросов CO<sub>2</sub> в транспортной отрасли с применением экономичных методов подготовки; и в) демонстрация возможностей использования бортовых датчиков расхода топлива.

4. Этот проект способствует осуществлению одного из видов деятельности, включенных в программу работы ОПТОСОЗ, в рамках приоритетного направления - управление спросом и перераспределение перевозок по видам транспорта, а именно: "Улучшение поведения водителей путем широкого внедрения программ "экологически разумного вождения", бортовых устройств обратной связи в автомобилях, мер по управлению транспортными потоками и мер по обеспечению соблюдения действующих ограничений скорости"<sup>1</sup>.

5. На своей первой сессии 10-11 апреля 2003 года Руководящий комитет принял к сведению предложение по проекту и с удовлетворением отметил деятельность в этой области<sup>2</sup>.

6. На своей второй сессии Руководящий комитет, возможно, пожелает продолжить обсуждение основного содержания и результатов этого экспериментального проекта, описание которого приводится в настоящем документе. Возможно, он пожелает также рассмотреть вопрос о включении данного проекта в программу работы ОПТОСОЗ на 2003-2005 годы, а также возможности для содействия расширению и дальнейшей реализации этого проекта на панъевропейском уровне.

\* \* \*

---

<sup>1</sup> ECE/AC.21/2002/9 - EUR/02/5040828/9, приложение I, мера II.5.

<sup>2</sup> ECE/AC.21/2003/6 - EUR/03/5040828/6, пункт 28.

## Приложение

### Экологически рациональное вождение автомобилей в странах Центральной и Восточной Европы (СЦВЕ)

Заключительный доклад, представленный ВТЛ, декабрь 2003 года

#### **1. ВВЕДЕНИЕ**

Сегодня проблеме снижения расхода топлива на автомобильном транспорте уделяется большое внимание в силу сокращающихся запасов ископаемого топлива и глобальной озабоченности по поводу так называемого парникового эффекта выбросов CO<sub>2</sub>. Сегодня, как и в будущем, важнейшими проблемами, обусловленными дорожным движением, являются дорожно-транспортные происшествия и экологический ущерб. С экологической точки зрения главная проблема состоит в увеличении выбросов двуокиси углерода, которая всегда образуется при горении. Выбросы диоксида углерода приводят к парниковому эффекту, т.е. к постепенному потеплению климата.

С начала 70-х годов прошлого века прилагаются значительные усилия для улучшения топливной экономичности легковых автомобилей. Помимо типа автомобиля, его экономичность зависит от поведения самого водителя. Основным фактором, влияющим на расход топлива, является стиль вождения, который поддается воздействию различными способами.

Можно сказать, что сегодня аспекты окружающей среды и охраны здоровья во все большей степени интегрируются в транспортные стратегии и решения. Об этом со всей очевидностью свидетельствует Декларация министров, принятая на совместном Совещании высокого уровня ЕЭК ООН и Европейского регионального бюро ВОЗ 5 июля 2002 года. Была также принята Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), призванная консолидировать и концентрировать деятельность ЕЭК ООН и Европейского регионального бюро ВОЗ на следующих приоритетных направлениях:

- интеграция аспектов окружающей среды и охраны здоровья в транспортные стратегии и решения;
- переориентация транспортного спроса на те виды транспорта, которые в большей степени отвечают требованиям устойчивой мобильности;

- проблемы городского транспорта.

Одно из конкретных направлений деятельности, упомянутых в ОПТОСОЗ (пункт 2.5): "Улучшение поведения водителей путем широкого внедрения программ "экологически разумного вождения", бортовых устройств обратной связи в автомобилях, мер по управлению транспортными потоками и мер по обеспечению соблюдения действующих ограничений скорости". Этот проект осуществлялся в рамках данного пункта программы и может считаться вкладом Нидерландов в развитие данного вида деятельности ОПТОСОЗ. Речь идет о первом практическом шаге в деле улучшения поведения водителей в панъевропейских масштабах.

Помимо Общевропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, вопрос об интеграции экологических аспектов в транспортные стратегии рассматривается в новой европейской директиве, касающейся *первоначальной квалификации и периодической подготовки водителей определенных категорий автотранспортных средств, предназначенных для перевозки грузов или пассажиров, которая изменяет постановление Совета (ЕЭС) № 3820/85 и директиву Совета 91/439/ЕЕС и отменяет директиву Совета 76/914/ЕЕС*<sup>3</sup>.

Проект осуществлялся в Риге, Латвия, в тесном сотрудничестве с латвийским министерством транспорта и Латвийской ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (ЛАМАП). За реализацией этого проекта следили наблюдатели от Польши и Украины, а на семинаре с сообщениями выступили представители Литвы и Эстонии.

## **2. КОНТЕКСТ ПРОЕКТА**

### **2.1 Предыстория латвийского проекта**

В октябре 1998 года президент Латвийской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (ЛАМАП) и посол Нидерландов в Риге официально открыли Латвийский национальный центр автомобильных перевозчиков. Создание этого учебного центра явилось результатом реализации проекта по усовершенствованию автомобильного транспорта в Латвии, осуществленного под эгидой ЛАМАП консорциумом в составе НЕА, ВТЛ и ЦБР/ЦЦВ с финансовой помощью правительственного ведомства "Сентер". Этот проект также включал программу по "обучению обучающего", основное внимание в которой уделялось европейским директивам, касающимся водительских удостоверений.

---

<sup>3</sup> Директива 2003/59/ЕС.

В начале 2001 года сотрудники ЛАМАП, латвийского министерства транспорта и отдельные перевозчики участвовали в рабочих совещаниях, организованных ЦБР и ВТЛ в целях создания новых стандартов в области подготовки водителей для всего европейского региона. Эта работа проводилась по предложению Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). В ней приняли участие многие предприниматели. В 2002 году Управление по безопасности дорожного движения и латвийское министерство транспорта обратились за технической помощью с целью рационализировать институциональную систему подготовки и экзаменования водителей. Этот проект осуществлялся ЦБР и ВТЛ при финансовой поддержке правительства Нидерландов.

В целом можно отметить, что существующая инфраструктура для подготовки и экзаменования водителей соответствует правилам и требованиям качества ЕС. Безопасность дорожного движения считается одним из приоритетов Национальной программы развития транспорта. Поскольку организаторы понимают, что правильное вождение означает не только манипулирование рулевым колесом, по всей видимости, настало время популяризировать новый стиль вождения, основанный на четырех ключевых понятиях: экономичность, безопасность, рациональность и осмотрительность.

Первая задача этого проекта - выяснить вопрос о состоянии окружающей среды, безопасности дорожного движения и перевозочной деятельности в Латвии. Такой анализ был произведен 1-5 октября. Его цель заключалась в том, чтобы мобилизовать латвийских партнеров и подготовиться к проведению рабочего совещания/семинара в конце октября. Для этого в Риге было организовано совещание с участием представителей министерства транспорта, Управления по безопасности дорожного движения и ЛАМАП. Министерство транспорта поставило себе целью популяризировать концепцию экологически рационального вождения в транспортной отрасли. Для информирования представителя Нидерландов в Латвии был нанесен визит послу этой страны. Управляющий проектом провел весьма полезную встречу с представителем компании "РЦН Конти", которая занимается "внедрением наиболее эффективных и действенных методов управления парком транспортных средств и поиском логистических решений для транспортной отрасли". Одним из предлагаемых решений являются системы контроля расхода топлива. Представитель этой компании проявил большую заинтересованность в том, чтобы взять на себя ответственность за развитие концепции экологически рационального вождения автомобилей в Латвии.

В целом можно отметить, что на этом первоначальном этапе анализа общего положения были достигнуты намеченные результаты, касающиеся ознакомления с

концепцией экологически рационального вождения в Латвии, повышения осведомленности и принятия обязательств.

## **2.2 Директива 2003/59/ЕС**

Указанная европейская директива предписывает обязательное обучение профессиональных водителей, занимающихся перевозкой грузов или пассажиров по автомобильным дорогам. Она направлена на повышение качества обслуживания, привлекательности профессии водителя и уважения к ней, обеспечение более высокого уровня безопасности дорожного движения и облегчение свободного перемещения рабочей силы. На настоящий момент лишь крайне ограниченное число водителей воспользовались возможностями программ повышения профессиональной квалификации, призванных дать необходимые знания и навыки для успешного решения задач, стоящих перед транспортным сектором. Только во Франции и Нидерландах существует закон, предписывающий обязательное повышение квалификации профессиональных водителей.

В этой директиве учитываются и требования охраны окружающей среды и здоровья: *"... Минимальные требования, предъявляемые к начальному уровню квалификации и периодической подготовки, предусматривают знание правил безопасности, которые должны соблюдаться во время вождения и стоянки транспортного средства. Развитие навыков активной безопасности при вождении - предвидеть опасность и принимать во внимание присутствие других участников дорожного движения, - которое непосредственно связано с рациональным расходом топлива, окажет позитивное влияние как на общество в целом, так и непосредственно на сектор автомобильного транспорта".*

Эту директиву обязаны соблюдать все государства - члены ЕС, а также новые страны-члены. Применение данной директивы, вне всякого сомнения, приведет к значительному снижению выбросов CO<sub>2</sub>.

В статье 7 этой директивы, регулирующей вопросы периодической подготовки, особое значение придается следующему требованию: *"Периодическая подготовка включает обучение, позволяющее владельцам СПП, определенным в статье 6, и водителям, определенным в статье 4, повысить уровень своих знаний, что является неотъемлемым условием в их работе, с уделением особого внимания требованиям безопасности дорожного движения и рационального расхода топлива".*

Ожидается, что, как и прежде, техническую помощь в осуществлении этой директивы в Латвии окажет ВТЛ.

### **3. ДЕМОНСТРАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ**

#### **3.1 Подход**

Настоящий проект необходимо рассматривать в качестве демонстрационного экспериментального проекта. Он осуществлялся в Риге, Латвия, в сотрудничестве с министерством транспорта и транспортной отраслью.

#### Цели проекта:

- стимулирование применения методов экологически рационального вождения автомобилей в рамках регулярных программ подготовки профессиональных водителей;
- повышение информированности о возможностях транспортной отрасли для содействия уменьшению выбросов CO<sub>2</sub> на основе экономичных методов обучения;
- демонстрация возможностей использования бортовых датчиков расхода топлива.

#### Целевые группы:

- директивные органы в Латвии, Польше и Украине;
- лица, принимающие решения на уровне транспортной отрасли (работодатели);
- специалисты по вопросам подготовки в транспортной отрасли и секторе логистики.

Для реализации этого проекта были объединены опыт и знания ВТЛ - учебного института в Нидерландах, занимающегося разработкой и реализацией программ в области экологически рационального вождения, и НОВЕМ, участвующего в европейской системе экологически рационального вождения. В результате совместных усилий была подготовлена программа, состоящая из двух основных частей. Первый день был посвящен обучению по вопросам экологически рационального вождения для инструкторов по повышению квалификации водителей, а в течение второго дня проводился семинар, в ходе которого выступали представители из различных сфер: от правительственного уровня до уровня автотранспортной отрасли. Число участников,

представляющих интересы автотранспортной отрасли, было особенно заметным благодаря активному участию делегатов из Литвы и Эстонии.

### **3.2 Основное содержание**

#### **3.2.1 Курсы экологически рационального вождения для инструкторов по повышению квалификации водителей**

Первый день состоял из трех частей:

- практическая часть: поездка каждого (потенциального) инструктора на грузовом автомобиле, оснащенный системой ЭДМ (измерителем расхода топлива);
- теоретические знания в области экологически рационального вождения;
- коммуникационные навыки.

#### **Часть 1**

С помощью ЛАМАП был найден грузовой автомобиль, который при содействии компании "Сименс ВДО" в Амстердаме был оснащен измерителем расхода топлива. Эксперт ВТЛ выполнил несколько поездок с будущими инструкторами, отобранными ЛАМАП, Управлением по безопасности дорожного движения и транспортными компаниями. Общее впечатление от этих поездок:

- недостаточное "упреждение" развития дорожной обстановки;
- слишком большие обороты двигателя на низких передачах;
- резкое торможение;
- неиспользование инерции качения грузового автомобиля.

Участники столкнулись с некоторыми проблемами из-за полуавтоматической коробки передач грузового автомобиля "Ивеко". Из всех участников только двое были опытными водителями. Ранее пройденный участниками курс подготовки на получение водительских удостоверений давал им право управлять грузовыми автомобилями меньших размеров. В среднем им потребовалось довольно много времени для ознакомления с грузовым автомобилем, прицепом и коробкой передач. Участники плохо



владели английским языком. Некоторые из них говорили только на немецком языке. Иногда обучающий специалист общался с ними с помощью других делегатов. У него также имелся перечень общих терминов на латвийском языке, таких, как "правый", "левый" или "тормоз". К сожалению, на второй день грузовой автомобиль предоставлен не был, поэтому только одному стажеру удалось совершить поездку на автомобиле после ознакомления с теоретической частью.

#### Маршрут для экологически рационального вождения

Маршрут был выбран в районе Риги и состоял из дорог в пределах Риги с многочисленными светофорами и кольцевыми транспортными развязками. Часть маршрута проходила по холмистой местности за пределами Риги по сельским дорогам. Другая часть маршрута включала автомагистраль, т.е. были охвачены все типы дорог. Протяженность маршрута составляла 40 км, для прохождения которых потребовалось около часа. Каждый из двух участников управлял автомобилем на части маршрута. На полпути они менялись местами.

Маршрут был следующим:

- = старт около учебного центра ЛАМАП и далее по улицам:
- = Скайсткалнес
- = Баускас
- = Ульмана Гатва
- = Краста
- = Славу
- = Даржиема
- = Г. Астрас
- = Лиелвардес
- = Бривибас

#### ВЫЕЗД ИЗ РИГИ

---

- = А4 до Саласпилса
- = Р6 - возвращение в Ригу

## В РИГЕ ПО УЛИЦАМ

---

- = Маскавас
- = Краста
- = Улмана Гатва
- = Баускал
- = возвращение в учебный центр ЛАМАП

### Части 2 и 3

Теоретическая часть и обучение коммуникационным навыкам проходили в виде традиционных лекций (сообщения с использованием системы "Пауэр пойнт") и ролевых игр. Лекция специалиста была построена на так называемых золотых правилах экологически рационального стиля вождения:

- движение на низких оборотах двигателя;
- быстрый разгон;
- правильное переключение передач;
- упреждение развития дорожной обстановки.

Помимо этих золотых правил, программа соответствует задачам экологически рационального движения в Европе, согласно которым экологически рациональное вождение:

- способствует экономичному стилю вождения, адаптированному к современной технологии двигателей как одной из основ устойчивой транспортной системы;
- направлено на распространение техники экологически рационального вождения среди европейских водителей;
- предполагает включение методов экологически рационального вождения в программы подготовки водителей в европейских странах.

Программа ознакомления с коммуникационными навыками была сосредоточена на следующем. Важно помнить, что опытные профессиональные водители могут с недоверием отнестись к любой учебной программе, которая, по их мнению, будет:

- пустой тратой времени, поскольку они уже хорошо знают предлагаемый учебный материал;
- угрозой для их работы, поскольку руководители компаний будут оценивать их профессиональные качества и, возможно, решат сократить персонал;
- попыткой со стороны человека, который никогда не был профессиональным водителем, обучать профессиональных водителей их ремеслу.

Таким образом, данная часть предназначена для обучения инструкторов способам создания атмосферы доверия в начале программы по экологически рациональному вождению.

### 3.2.2 Семинар

Весьма полезным оказалось участие Литвы и Эстонии. Эти страны опережали Латвию на несколько месяцев и могли указать на возможные ошибки в процессе введения программы экологически рационального вождения. В конце семинара Национальное телевидение взяло интервью у некоторых экспертов, что, безусловно, повысило значимость этого семинара.

### 3.3 Результаты

Первоначальные цели были достигнуты. Курс экологически рационального вождения автомобилей прошли семеро инструкторов. Кроме того, было обращено внимание на возможности транспортной отрасли в деле стимулирования снижения выбросов CO<sub>2</sub>. Наблюдатели от Польши и Украины в письменном виде заявили о своей заинтересованности предпринять дальнейшие шаги. Они также хотели бы осуществить у себя своего рода экспериментальный проект, с тем чтобы включить программу экологически рационального вождения в регулярный курс подготовки водителей.

Этот экспериментальный проект был построен на подходе с использованием матрицы логической основы.

Серьезной проблемой оказался набор достаточного числа (потенциальных) инструкторов. Вместо двенадцати стажеров, участвовало только семеро, однако это не отразилось на общих результатах.

#### **4. РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ**

Этот пилотный проект проводился в Латвии по практическим соображениям. ВТЛ хорошо известна инфраструктура транспорта и система подготовки в Латвии. Латвия расположена в центре региона балтийских государств, и с ее территории обеспечен легкий доступ для Белоруссии/Украины/Российской Федерации. Устойчивость результатов проекта будет обеспечена посредством включения программы экологически рационального вождения в курс подготовки водителей грузовых автомобилей в Латвии и в программы подготовки экзаменаторов, входящих в состав экзаменационной комиссии.

Представители учебных центров ЛАМАП - латвийской организации работодателей участвовали в деятельности рабочей группы МСАТ по профессиональной подготовке в транспортной отрасли. С итогами этого проекта можно будет ознакомиться в ходе их годового совещания. Членами вышеупомянутой рабочей группы являются все страны ЕЭС. ВТЛ - член руководящего комитета этой рабочей группы МСАТ.

Кроме того, многие страны ЕЭС являются членами "Евро-Тра" - Европейской ассоциации транспортных учебных центров. Ассоциация "Евро-Тра" представляет 20 ведущих транспортных учебных центров в 15 странах. Ассоциация "Евро-Тра" была создана для удовлетворения растущих потребностей транспортных и логистических учебных организаций в создании учебных программ в международном масштабе. За время своего существования ассоциации "Евро-Тра" удалось создать сеть транспортных учебных организаций и наладить сотрудничество с различными европейскими программами в целях совместной разработки учебных программ и обмена информацией. Функции председателя ассоциации "Евро-Тра" исполняет ВТЛ.

#### **ГЛОССАРИЙ СОКРАЩЕНИЙ**

**ЦБР** = Центральная организация по вопросам экзаменования водителей (Нидерланды)

ЦБР - экспертный центр по безопасности дорожного движения в Нидерландах. Он предоставляет услуги в сфере транспортной и дорожной безопасности по всей Европе и за ее пределами.

Контактная информация:

P.C. Boutenslaan 1  
2283 GT Rijswijk (ZH)  
PO Box 5301, 2280 HH Rijswijk (ZH)  
The Netherlands  
Телефон: (+31) (0)70-372 05 00  
Факс: (+31) (0)70-372 05 99  
www.cbr.nl

**ЦЦВ** = Отдел ЦБР. ЦЦВ - экспертный центр по безопасности дорожного движения, предоставляющий консультативную помощь по вопросам организации и подготовки, например, организационной структуры экзаменационных систем.

Контактная информация:

CCV Training Advice Transport Sector  
P.C. Boutenslaan 1  
2283 GT Rijswijk (ZH)  
PO Box 1810, 2280 DV Rijswijk (ZH)  
The Netherlands  
Телефон: (+31) (0)70-372 07 00  
Факс: (+31) (0)70-372 07 99

**НЕА** = Учебно-исследовательский транспортный институт

НЕА - независимый международный институт, занимающийся вопросами дорожного движения, транспорта, логистики, мобильности и безопасности дорожного движения. Его деятельность сосредоточена на исследованиях, анализах, управлении проектами, оказании консультативной помощи и содействии при подготовке в своей стране и за рубежом. Услуги предоставляются на основе уникального опыта, имеющихся сетей, обширных знаний и подробных данных о различных рынках.

Контактная информация:

Sir Winston Churchilllaan 297

NL-2288 DC Rijswijk

PO Box 1969

NL-2280 DZ Rijswijk

The Netherlands

Телефон: +31 70 39 88 388

Факс: +31 70 39 54 186

[www.nea.nl](http://www.nea.nl)

**Сентер** = правительственное ведомство в Нидерландах, занимающееся реализацией правительственных планов и программ содействия развитию экспорта, зарубежных инвестиций и международного экономического и экологического сотрудничества.

[www.senter.nl](http://www.senter.nl)

**ВТЛ**

ВТЛ - специализированный учебный институт в Нидерландах для транспортного и логистического сектора. Он обеспечивает специальную и профессиональную подготовку работников, управляющих и предпринимателей. Проводя активные консультации и развивая сотрудничество с бизнес-сообществом, ВТЛ разрабатывает программы для целого ряда учебных курсов, адаптированных к потребностям рынка. Первостепенное значение имеет оптимальное функционирование рынка труда, что отвечает интересам бизнеса и работодателей. Являясь Национальным консультативным центром по вопросам профессионального образования, обучения и рынка труда для транспортного и логистического сектора, ВТЛ несет ответственность за контролируемый процесс обучения на рабочих местах (прежняя система практического обучения) различным отраслевым специальностям (например, складского рабочего, водителя грузового автомобиля). ВТЛ - один из основных партнеров Европейской ассоциации транспортных учебных центров ("Евро-Тра"), объединяющей европейские организации транспортных учебных центров.

Контактная информация:

Anthonie van Leeuwenhoekweg 8 2408 AM  
 Postbus 112  
 2400 AC ALPHEN A/D RIJN  
 The Netherlands  
 Телефон: 0900 1442 (0,10 €/мин.)  
 Факс: 0172 - 43 18 14  
 Электронная почта: info@vtl.nl  
 www.vtl.nl

**МАТРИЦА ЛОГИЧЕСКОЙ ОСНОВЫ**

<b>ЦЕЛЬ</b>	<b>ПОДЛЕЖАЩИЙ ПРОВЕРКЕ ПОКАЗАТЕЛЬ</b>	<b>СТРАТЕГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ</b>	<b>АНАЛИЗ РИСКОВ ВАЖНЕЙШИХ ИСХОДНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ</b>
<p><b>Распространение концепции экологически рационального вождения автомобилей</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Результаты обучения: сокращение расхода топлива и снижение выбросов CO<sub>2</sub>;</li> <li>- обучение инструкторов методам экологически рационального вождения;</li> <li>- повышение осведомленности на правительственном уровне;</li> <li>- контрольный список инструкторов;</li> <li>- брошюра;</li> <li>- справочное пособие по экологически рациональному вождению.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ и оценки;</li> <li>- рабочее совещание;</li> <li>- учебное мероприятие;</li> <li>- неофициальные и официальные совещания;</li> <li>- консультационная помощь по конкретным запросам.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Полномасштабное участие заинтересованных сторон;</li> <li>- приемлемый уровень оборота кадров, которые прошли или собираются проходить курс обучения;</li> <li>- принятие важнейших принципов экологически рационального вождения;</li> <li>- достаточное использование национального потенциала для обеспечения устойчивости;</li> <li>- эффективное сотрудничество министерства и отрасли.</li> </ul>

-----