



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом****Сто шестьдесят шестая сессия**

Женева, 5 (вторая половина дня),

6 и 7 (первая половина дня) июня 2024 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Деятельность органов Европейской экономической  
комиссии Организации Объединенных Наций  
и других организаций системы Организации  
Объединенных Наций, представляющая интерес  
для Рабочей группы****Стратегия и план действий Рабочей группы  
по таможенным вопросам, связанным с транспортом —  
Согласование работы Рабочей группы со Стратегией  
Комитета по внутреннему транспорту****Записка секретариата****I. Справочная информация и мандат**

1. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), возможно, пожелает напомнить, что на своей сто шестьдесят второй сессии (февраль 2023 года) она решила вернуться к предложенной стратегии и плану действий (как это было предусмотрено в документе ECE/TRANS/WP.30/2023/2), как только будет достигнуто согласие в отношении круга ведения (ECE/TRANS/WP.30/324, п. 9). Поскольку Рабочая группа на своей предыдущей сессии (октябрь 2023 года) приняла пересмотренный КВ и утвердила свое название («Глобальный форум по таможенным вопросам, затрагивающим транспорт, включая облегчение пересечения границ»), секретариат подготовил документ ECE/TRANS/WP.30/2024/1 о стратегии и плане действий WP.30, который представляет собой обновленный вариант документа ECE/TRANS/WP.30/2023/2, для рассмотрения Рабочей группой.

2. Обсудив документ ECE/TRANS/WP.30/2024/1, Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на следующей сессии, с тем чтобы у секретариата была возможность подготовить новый пересмотренный вариант документа, основанный на полученных поправках, а делегации могли подготовить дальнейшие предложения.



## II. Концепция, миссия и компоненты Стратегии Комитета по внутреннему транспорту и пересмотренного круга ведения, утвержденных ЭКОСОС

3. На своей восьмьдесят первой сессии (Женева, 19–22 февраля 2019 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) рассмотрел и принял путем аккламации Стратегию КВТ на период до 2030 года, содержащуюся в документе ECE/TRANS/2019/R.1, включая концепцию, миссию, стратегические цели, план действий, перечень приоритетов и сегмент, посвященный мобилизации ресурсов и партнерству (ECE/TRANS/288, п. 15 а)). Кроме того, КВТ просил свои вспомогательные органы принять последующие меры для согласования своей работы с этой стратегией.

4. Концепция деятельности КВТ на период до 2030 года: КВТ является платформой Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, призванной содействовать эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках.

5. Миссия КВТ состоит в том, чтобы содействовать развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения целей в области устойчивого развития в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и государствах — членах Организации Объединенных Наций посредством политического диалога, согласования при необходимости нормативно-правовой базы, поддержки новых технологий, оказания помощи в укреплении транспортных связей и содействия осуществлению правовых документов.

6. Выполняя свою миссию, КВТ будет укреплять свою роль в качестве:

а) платформы Организации Объединенных Наций для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту. Комитет будет укреплять свою роль в качестве платформы конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту для всех государств — членов Организации Объединенных Наций и сохранять ведущую роль в глобальных усилиях по преодолению кризиса в сфере безопасности дорожного движения благодаря комплексному подходу к этому вопросу, по снижению уровня выбросов путем введения и продвижения стандартов для транспортных средств, а также по устранению трансграничных препятствий с помощью целого ряда конвенций по облегчению пересечения границ;

б) платформы Организации Объединенных Наций по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте. Комитет будет обеспечивать, чтобы а) при выполнении регулирующих функций он не отставал от передовых технологий, лежащих в основе транспортных инноваций, особенно в области интеллектуальных транспортных систем (ИТС), автономных транспортных средств и цифровизации, что позволит повысить безопасность дорожного движения, экологические показатели, энергоэффективность, безопасность внутреннего транспорта и эффективность предоставления услуг в транспортном секторе; б) разнообразные процессы внесения поправок в различные конвенции не приводили к раздробленности; и в) слишком раннее регулирование не сдерживало прогресс;

в) платформы Организации Объединенных Наций для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта. Комитет будет служить платформой для диалога по вопросам политики в целях рассмотрения возникающих проблем в сфере внутреннего транспорта, а также предложений по совершенствованию инфраструктуры и функционирования в ходе своей ежегодной сессии;

г) платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте. Комитет будет обеспечивать соответствующим образом всеобъемлющую и согласованную нормативно-правовую основу и по мере необходимости служить институциональным ориентиром для поддержки международной транспортной связанности и разработки новых или развития существующих инициатив, соглашений и коридоров.

7. 16 февраля 2022 года Экономический и Социальный Совет (ЭКОСОС) принял резолюцию об утверждении пересмотренного круга ведения КВТ (E/RES/2022/2), которому поручено стать центром Организации Объединенных Наций, обеспечивающим всеобъемлющую платформу для рассмотрения всех аспектов развития внутреннего транспорта и сотрудничества в этой области с уделением особого внимания межрегиональному и внутрирегиональному регулированию на основе конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту и других средств. Согласно резолюции, КВТ предоставляются следующие дополнительные полномочия:

а) Комитет служит форумом, на котором члены и Договаривающиеся стороны а) сотрудничают и проводят консультации на основе обмена информацией и опытом, б) анализируют тенденции в области транспорта, экономики и транспортной политики и с) координируют действия, направленные на создание эффективной, согласованной, сбалансированной и гибкой транспортной системы, которая основана на принципах рыночной экономики, преследует цели обеспечения безопасности, охраны окружающей среды и энергоэффективности на транспорте и учитывает изменения и политику членов Комитета в области транспорта;

б) Комитет содействует гармонизации и совершенствованию технических и оперативных правил, стандартов и рекомендаций в различных областях внутреннего транспорта на территории его членов и Договаривающихся сторон, особенно в области безопасности дорожного движения, автомобильного транспорта, перевозки опасных грузов, упрощения процедур пересечения границ, инфраструктуры и комбинированных перевозок;

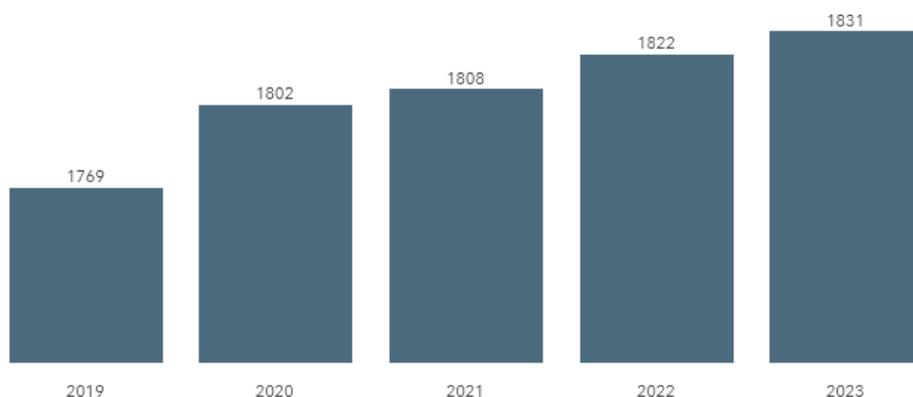
с) он содействует развитию международных автомобильных, железнодорожных и внутренних водных перевозок, в частности посредством упрощения и гармонизации административных процедур пересечения границ и физической и электронной документации.

### III. Данные о работе Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом

8. На рис. I ниже показан рост общего числа договаривающихся сторон правовых документов, принятых под эгидой КВТ. По состоянию на ноябрь 2023 года насчитывалось в общей сложности 1831 договаривающаяся сторона 60 правовых документов Организации Объединенных Наций в области транспорта, относящихся к ведению ЕЭК. Из этих 60 правовых документов 10 еще не вступили в силу.

Рис. I

**Годовой рост числа договаривающихся сторон правовых документов в области внутреннего транспорта, относящихся к ведению КВТ**



Источник: ЕЭК.

9. Из этих 60 правовых документов 17 относятся к ведению WP.30. Из этих 17 правовых документов два еще не вступили в силу<sup>1</sup>, один находится в ведении Всемирной таможенной организации (ВТамО)<sup>2</sup> и шесть правовых документов утратили актуальность или, как представляется, были заменены более современным законодательством, и Рабочая группа сочла, что от этих правовых документов отказываться пока не следует, поскольку они вполне могут служить основой для недавно разработанных правовых документов и, таким образом, сохраняют свою значимость для Рабочей группы<sup>3</sup>.

10. Вместе с тем в ведении Рабочей группы находятся некоторые из основных правовых документов системы Организации Объединенных Наций, такие как Конвенция МДП (1975 год), Конвенция о согласовании (1982 год), а также Конвенции о временном ввозе частных (1954 год) и коммерческих (1956 год) дорожных перевозочных средств, в отношении которых ведется серьезная работа по оцифровке.

11. Кроме того, при Рабочей группе действуют три Административных комитета и их специализированные органы:

- АС.2: для Конвенции МДП 1975 года;
  - Исполнительный совет МДП (ИСМДП);
  - Технический орган по осуществлению (ТОО) в рамках системы eTIR;
- АС.3: для Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года;
- АС.4: для Конвенции о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул, 1994 года.

12. В ведении WP.30 находятся пять из 10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом участников, которое в общей сложности составляет 362 договаривающиеся стороны.

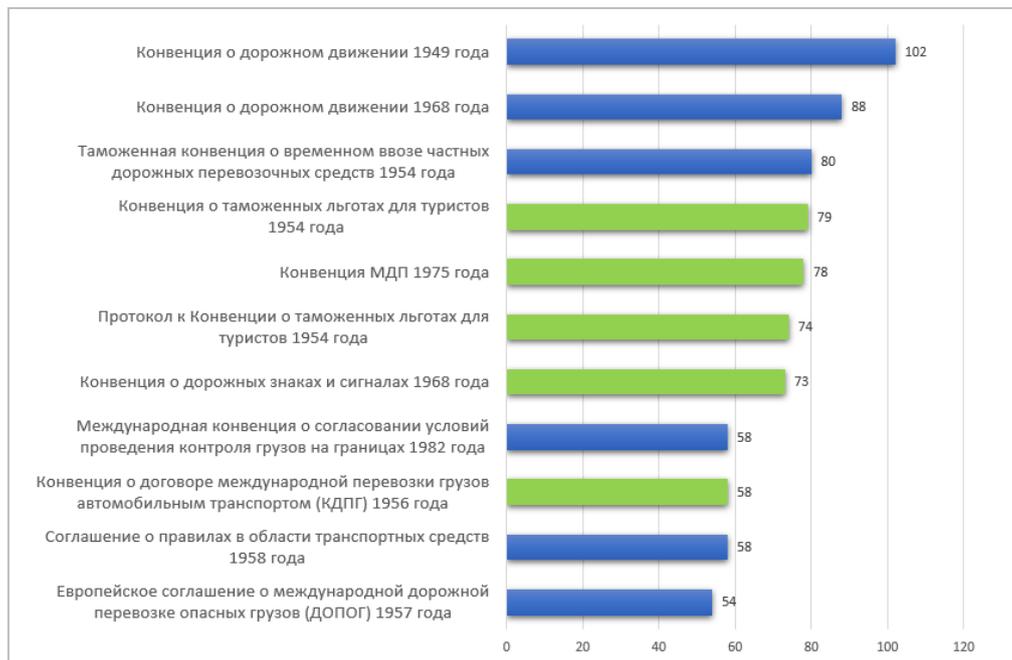
---

<sup>1</sup> Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладных СМГС от 9 февраля 2006 года/Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа от 22 февраля 2019 года.

<sup>2</sup> Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года.

<sup>3</sup> Конвенция о таможенных льготах для туристов, 1954 год; Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, 1954 год; Конвенция МДП, 1959 год; Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, 1952 год; Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы, 1952 год; Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP, 1958 год.

Рис. II  
**10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом Договаривающихся сторон**

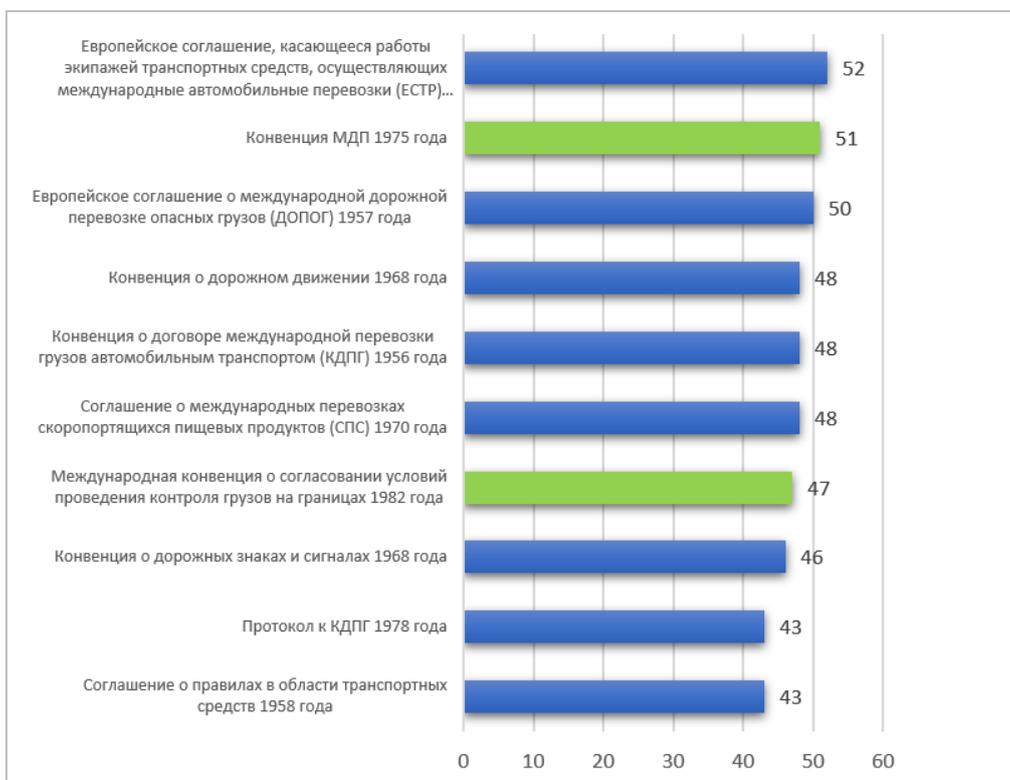


Источник: ЕЭК.

13. Конвенциями с наибольшим числом отдельных Договаривающихся сторон в регионе ЕЭК являются: Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), в котором участвуют 52 Договаривающиеся стороны ЕЭК, и Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года), в которой участвует 51 Договаривающаяся сторона ЕЭК. Далее следует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), число Договаривающихся сторон — членов ЕЭК которого составляет 50.

Рис. III

**10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон из региона ЕЭК**

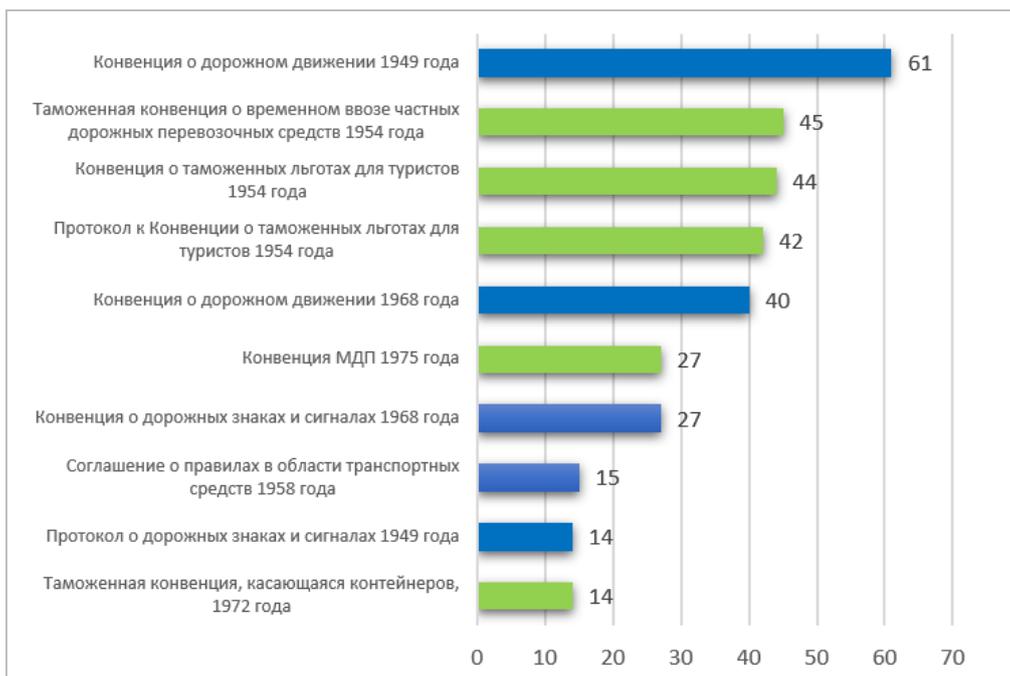


Источник: ЕЭК.

14. За пределами региона ЕЭК пять из 10 конвенций по внутреннему транспорту с наибольшим числом Договаривающихся сторон относятся к ведению WP.30.

Рис. IV

**10 конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту с наибольшим числом договаривающихся сторон за пределами региона ЕЭК**

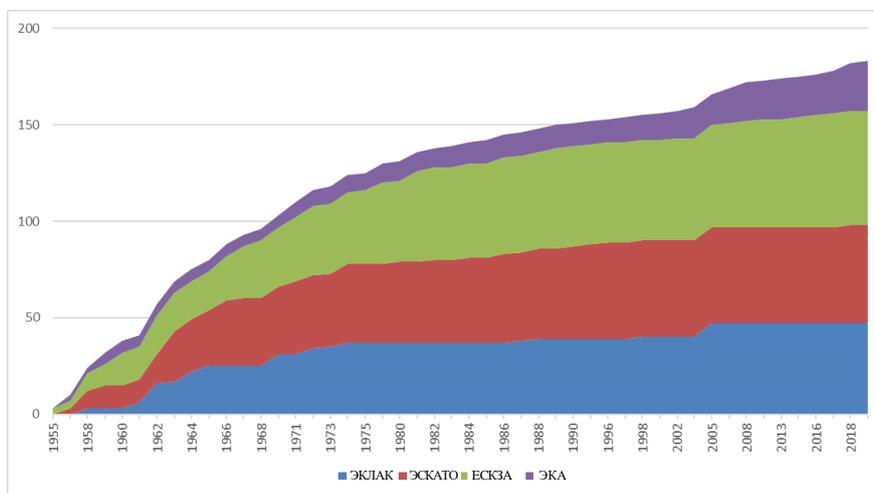


Источник: ЕЭК.

15. На рис. V показано суммарное число присоединений членов региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по облегчению пересечения границ в динамике по времени.

Рис. V

**Суммарное число присоединений членов региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по облегчению пересечения границ, временная динамика**



Источник: ЕЭК.

#### **IV. Предлагаемые стратегия и план действий Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, включая облегчение пересечения границ**

##### **A. Глобальные вызовы в области международных внутренних перевозок и пересечения границ**

16. В мировом масштабе одним из самых сложных компонентов международных транспортных операций является перемещение товаров через границы и обеспечение их эффективного обращения в другой стране. Усилия, предпринимаемые для перемещения этих товаров из одной страны в другую различными видами транспорта, с пересечением границ, связаны с серьезными затратами времени и средств. Поэтому для достижения экономической эффективности международных перевозок товаров требуется согласование процедур заказа, оплаты, страхования, логистики, таможенного досмотра и оформления, а также пограничного контроля. Если этот сложный процесс не обеспечивается бесперебойным образом, то товары задерживаются или пропадают, либо отгружаются не те товары, а общие операционные издержки возрастают. По оценкам, неэффективность процедур на границах приводит к издержкам, которые в два раза превышают размер тарифов, тогда как устранение такой неэффективности может привести к увеличению объема мировой торговли на 1 трлн долл. США и созданию до 21 млн рабочих мест по всему миру.

17. Есть определенные области, в которых правовые документы Организации Объединенных Наций по облегчению перевозок и пересечения границ, равно как и деятельность WP.30, должны сыграть важную роль. Ниже приведен примерный перечень проблем, препятствующих облегчению перевозок и пересечения границ:

- a) непоследовательные, сложные и неудобные формальности и процедуры пересечения границ;
- b) большое количество документов без согласования;
- c) неоднократные проверки со стороны различных органов;

- d) весьма непрозрачные правила и предписания;
- e) значительные суммы и немалое число пошлин на въезд или транзит;
- f) несоответствие конвенциям, участницами которых являются страны;
- g) отсутствие координации между контролирующими органами и различными заинтересованными сторонами;
- h) медленный ход внедрения новых технологий, включая информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) и искусственный интеллект (ИИ);
- i) ограничения на использование внутренних маршрутов и перевозок иностранными перевозчиками, включая короткий срок действия разрешений на перевозку;
- j) различия в технических стандартах, в том числе в отношении массы и размера транспортных средств;
- k) отсутствие упрощенного механизма страхования транспортных средств;
- l) нехватка квалифицированных специалистов, занимающихся международными автомобильными перевозками;
- m) различия в правилах дорожного движения, в том числе в сигналах;
- n) ограничительные визовые требования для водителя и экипажа;
- o) неудобное время работы пограничных пунктов;
- p) различное местоположение разных пунктов контроля;
- q) сопровождение товаров при транзите либо крупный денежный залог (таможенное обязательство) за такой транзит;
- r) ограничительные требования к временному ввозу транспортных средств;
- s) проблемы управления границами в связи с гендерным паритетом; и
- t) проблемы, связанные со смягчением последствий изменения климата, и ответные меры таможенных органов.

## **В. Полномочия, предусмотренные стратегией Комитета по внутреннему транспорту**

18. Основу новой стратегии WP.30 заложил пересмотренный КВ КВТ (E/RES/2022/2), утвержденный ЭКОСОС 16 февраля 2022 года:

- находящиеся за пределами региона ЕЭК Договаривающиеся стороны конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к ведению КВТ, впервые получили возможность в качестве полноправных членов участвовать в сессиях Комитета, на которых обсуждаются конвенции, договаривающимися сторонами которых они являются. Благодаря этой мере число государств — членов Организации Объединенных Наций, которые могут участвовать в сессиях КВТ в качестве полноправных членов, сразу увеличивается с 56 (регион ЕЭК) до 152 (число договаривающихся сторон правовых документов Организации Объединенных Наций);
- кроме того, согласно кругу ведения, Комитет наделяется дополнительными полномочиями, непосредственно связанными с облегчением пересечения границ:
  - «...Комитет служит форумом, на котором члены и Договаривающиеся стороны i) сотрудничают и проводят консультации на основе обмена информацией и опытом, ii) ... iii) координируют действия, направленные на создание эффективной, согласованной, сбалансированной и гибкой транспортной системы...»;

- «...Комитет содействует гармонизации и совершенствованию технических и оперативных правил, стандартов и рекомендаций в различных областях внутреннего транспорта на территории его членов и Договаривающихся сторон, особенно в области... упрощения процедур пересечения границ...»;
- «...он содействует развитию международных автомобильных, железнодорожных и внутренних водных перевозок, в частности посредством упрощения и гармонизации административных процедур пересечения границ и физической и электронной документации...»<sup>4</sup>.

### **С. Предлагаемые стратегия и план действий Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, включая облегчение пересечения границ**

19. WP.30 может содействовать и способствовать реализации всех четырех компонентов Стратегии КВТ на период до 2030 года (см. п. 6), в частности в качестве:

а) платформы Организации Объединенных Наций для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту. Как следует из вышеприведенного анализа, на пути повышения привлекательности и актуальности для всех регионов конвенций, относящихся к ведению КВТ и касающихся облегчения пересечения границ и внутренних перевозок, предстоит сделать еще многое. Несмотря на сохраняющуюся неопределенность в отношении динамики изменений во время пандемии и в период после ее завершения, эмпирические данные свидетельствуют о том, что страны, характеризующиеся высокими показателями в плане присоединения к конвенциям по облегчению пересечения границ, гораздо успешнее справились с восстановлением трансграничных товарных потоков и сопутствующими трудностями в период чрезвычайной ситуации, обусловленной пандемией, несмотря на весьма тяжелую эпидемиологическую обстановку, которая сложилась во многих из них. Активность в плане присоединения различается в разных регионах. Если страны региона ЭКЛАК<sup>5</sup>, как представляется, отстают в деле присоединения к конвенциям по облегчению пересечения границ, то число присоединений со стороны государств — членов ЭСКАТО<sup>6</sup>, по всей видимости, увеличивается более динамичными темпами. По общему числу присоединений страны, не являющиеся членами ЕЭК, явно уступают странам региона ЕЭК. В соответствии с новым КВ и Стратегией КВТ на период до 2030 года WP.30 должна играть глобальную роль в плане содействия заключению соглашений об облегчении пересечения границ в других регионах. Для того чтобы этого достичь, необходимо выполнять конкретные действия. В качестве примера надлежит привести следующие области:

- укреплять сотрудничество с другими региональными комиссиями, совместно проводить мероприятия/рабочие совещания (по возможности и при наличии средств) в своих регионах. Распространять информацию о преимуществах осуществления конвенций об облегчении пересечения границ путем разработки соответствующих веб-страниц/веб-сайтов/брошюр по каждой конвенции на одном из шести официальных языков Организации Объединенных Наций;
- проанализировать вопрос о том, могут ли конвенции, которые определены их нынешними договаривающимися сторонами как устаревшие, при пересмотре/обновлении и применении в других регионах создать какие-либо преимущества, аналогичные тем, которые они создали в европейском регионе в момент первоначальной разработки. Возможно, целесообразно будет подготовить исследование для выявления какого бы то ни было потенциала;

<sup>4</sup> См. E/2022/L.4.

<sup>5</sup> Экономическая комиссия для Латинской Америки.

<sup>6</sup> Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана.

iii) в рамках WP.30 — возможно, в сочетании с вышеизложенными действиями и работой по распространению информации о конвенциях — можно подготовить глобальный протокол по облегчению пересечения границ/внутренних перевозок, который после согласования договаривающимися сторонами будет применяться в таких чрезвычайных ситуациях, как пандемия COVID-19. Возможно, этот протокол станет новым приложением к Конвенции о согласовании;

b) платформы Организации Объединенных Наций по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте. Новые технологии и инновации в значительной степени способствуют облегчению пересечения границ/внутренних перевозок. При условии, что новые инструменты/технологические подходы скоординированы и согласованы Договаривающимися сторонами, технологические решения могут сыграть огромную роль в облегчении пересечения границ. За последние несколько лет WP.30 вела весьма интенсивную работу с целью достижения соглашения о внедрении электронной книжки МДП (e-TIR), и эта работа позволила достичь осязаемых результатов. Однако процесс цифровизации следует продолжить и даже активизировать, в частности, по следующим аспектам:

i) международная система eTIR: одним из конкретных достижений являются разработка международной системы eTIR и ее размещение на серверах ЕЭК. Для дальнейшей капитализации этого результата и повышения его ценности для пользователей можно было бы внести несколько предложений и, по возможности, предпринять ряд шагов, а именно:

- как можно раньше обеспечить подключение всех договаривающихся сторон к международной системе eTIR и ее использование ими;
- оказывать дальнейшее содействие в применении разработанного секретариатом МДП национального приложения eTIR, облегчающего подключение таможенных органов путем резкого сокращения затрат времени/ресурсов. Это расширит возможности использования системы в ближайшем будущем новыми договаривающимися сторонами в таких новых географических регионах, как Африка и Латинская Америка, и даже позволит проводить пилотные испытания и прогоны;
- задействовать возможности платформы и подключения таможенных органов путем добавления дополнительных услуг/сотрудничества с другими межправительственными платформами, предоставляющими электронные документы (например, eATA, ePhyto и т. д.), в целях повышения ценности и устойчивости платформы eTIR, а также усиления взаимной выгоды, которую получают таможенные органы и бенефициары облегченного пересечения границ в целом от перевода правовых документов Организации Объединенных Наций в цифровой формат;

ii) ускорение работы по переводу в цифровой формат конвенций о временном ввозе с использованием таможенных талонных книжек (Carnets de Passage en Douane (CPD)). ЕЭК и Международная автомобильная федерация (ФИА) в 2021 году подписали Меморандум о взаимопонимании в отношении этой работы. Перевод книжек CPD в цифровой формат принесет немалую пользу существующим пользователям системы и будет способствовать дальнейшему распространению информации о конвенциях, что приведет к присоединению к ним большего числа стран;

iii) перевод Конвенции о согласовании в цифровой формат. Конвенция о согласовании — очень полезная рамочная конвенция, которая касается облегчения пересечения границ/перевозок и осуществление которой, к сожалению, невозможно контролировать или «навязывать» договаривающимся сторонам. В прошлом предпринималось несколько попыток проконтролировать ее осуществление, в основном в сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2), но это не привело к реальным результатам. Вместе с тем продолжается практика проведения один раз в пять лет обследования по приложению 8;

iv) WP.30 следует рассмотреть возможность проведения оцифровки в отношении других конвенций или для других целей. Полезным примером является создание Обсерватории для мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19, в рамках которой в итоге была собрана информация из более чем 170 стран. Работу Обсерватории поддержали все региональные комиссии Организации Объединенных Наций и другие организации, она была высоко оценена правительствами и частным сектором;

с) платформы Организации Объединенных Наций для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта. В результате преобразований WP.30 может стать глобальным форумом для проведения обсуждений, касающихся облегчения пересечения границ/внутренних перевозок. Такие диалоги с опорой на Конвенцию о согласовании и под руководством АС.3 могут проводиться в формате рабочих совещаний, работы целевых групп или даже групп экспертов и способствовать активизации работы АС.3. Они позволят увеличить число делегатов/экспертов и стран, участвующих в сессиях, поскольку приглашенные эксперты и рассматриваемые в рамках повестки дня темы будут относиться не только к сфере таможенных вопросов, связанных с транспортом, но и к любым другим сферам деятельности, задействованным в процессе облегчения пересечения границ/внутренних перевозок. Кроме того, эти мероприятия, возможно, позволят увеличить число договаривающихся сторон Конвенции о согласовании. В качестве примера можно привести следующие области:

- облегчение процедур выдачи виз профессиональным водителям;
- структура/инфраструктура пунктов пересечения границ (надлежащая практика, оптимальные проекты и т. д.);
- оперативная деятельность в пунктах пересечения границ (надлежащая практика, оптимальные процедуры и т. д.);
- Международная конвенция по карантину и защите растений и решение e-Phyto;
- электронные решения, облегчающие оформление любых других документов, используемых таможенными и прочими органами;

d) платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте. Транспортная связанность зависит от реализации мер по облегчению пересечения границ/внутренних перевозок. Если такие меры приняты, то достигается и связанность. В этом смысле WP.30 является уникальным органом, преимущества и потенциальная роль которого еще не полностью изучены. В Стратегии КВТ концепция КВТ определена в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, призванной содействовать эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках. Эта платформа служит рамочной основой для всеобъемлющего регулирования, в частности в сфере внутреннего транспорта, и играет роль, сопоставимую с ролью Международной морской организации (ИМО) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В связи с этим WP.30 могла бы выполнять функцию глобальной структуры, занимающейся облегчением внутренних перевозок/пересечения границ. Для достижения этой цели и задействования всех нормативно-правовых актов и конвенций необходимо активизировать усилия в области коммуникации. Первый шаг в этом направлении уже сделан: Рабочая группа приняла пересмотренный круг ведения, а также изменила свое название на «Глобальный форум по таможенным вопросам, связанным с транспортом, включая облегчение пересечения границ», и эти решения были одобрены КВТ и Исполкомом.

20. Это изменение поможет в значительной степени укрепить роль Рабочей группы в реализации концепции КВТ, изложенной в его Стратегии.

## **V. Рассмотрение Рабочей группой**

26. Рабочей группе предлагается рассмотреть и, возможно, принять предложенные стратегию/план действий.

---