

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят четвертая сессия**

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 9 h) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной
и межсекторальной политики или
нормативного характера:****Деятельность по наращиванию потенциала****в странах — участницах программ****Организации Объединенных Наций****в регионе Европейской экономической комиссии****Организации Объединенных Наций****План действий по развитию потенциала Комитета
по внутреннему транспорту****Примечание секретариата***Резюме*

На восемьдесят второй сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) был принят «План действий по развитию потенциала Комитета по внутреннему транспорту» (далее — План действий) в качестве документа по определению, интеграции и составлению комплекса всех мероприятий по укреплению потенциала, осуществляемых Отделом устойчивого транспорта.

Спустя два года после принятия Плана действий в настоящем документе подводятся итоги достигнутых результатов и извлеченных уроков. Комитет **принял к сведению** прогресс в осуществлении Плана действий по развитию потенциала КВТ (2020–2025 годы), в частности в рамках стратегического направления, посвященного укреплению потенциала; **выразил удовлетворение** в связи с прогрессом, достигнутым в разработке платформы электронного обучения; и **высказался в поддержку** дальнейшего осуществления Плана действий по развитию потенциала КВТ.

I. Справочная информация

1. На восемьдесят первой сессии КВТ, состоявшейся 19–22 февраля 2019 года, была принята Стратегия Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года (далее — Стратегия) в качестве базового документа по будущим направлениям развития КВТ. Согласно определению миссии КВТ, она состоит в том, чтобы



«содействовать развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения целей устойчивого развития в государствах — членах ЕЭК и ООН посредством политического диалога, согласования, при необходимости, нормативно-правовой базы, поддержки новых технологий, оказания помощи в укреплении транспортных связей и содействия осуществлению правовых документов».

2. Первый компонент Стратегии объединяет несколько видов деятельности, в рамках которых важную роль играет поддержка государств-членов для облегчения присоединения к правовым документам ООН в области транспорта и их эффективного применения. Для этого секретариат уполномочен оказывать поддержку всем государствам — членам ООН в рамках мероприятий по предоставлению технической помощи и развитию потенциала.

3. В соответствии со Стратегией секретариату было поручено в сотрудничестве с другими организациями и учреждениями разработать новые или скорректировать/обновить существующие программы наращивания потенциала, учебные материалы, руководящие принципы, стандарты и критерии определения профессиональных качеств для содействия укреплению потенциала в контексте присоединения к правовым документам и их осуществления и организации курсов профессиональной подготовки [временные рамки: в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе], а также разработать для Договаривающихся сторон показатели оценки состояния и прогресса в осуществлении правовых документов [временные рамки: в краткосрочной и среднесрочной перспективе].

4. В качестве первого приоритета в Стратегии указана подготовка всеобъемлющей программы работы по определению, интеграции и составлению комплекса всех мероприятий по развитию потенциала, осуществляемых Отделом устойчивого транспорта. План действий по развитию потенциала КВТ (далее — План действий) был представлен и принят на восемьдесят второй сессии КВТ, состоявшейся в феврале 2020 года.

II. План действий по развитию потенциала КВТ

5. В Плате действий изложены общие принципы и направления деятельности для «укрепления роли КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для конвенций по внутреннему транспорту». Все мероприятия сгруппированы по следующим четырем стратегическим направлениям:

a) **повышение осведомленности:** информирование государств-членов о правовых документах Организации Объединенных Наций по транспорту и о преимуществах их эффективного осуществления;

b) **укрепление потенциала:** оказание государствам-членам помощи в развитии потенциала для эффективного осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту;

c) **налаживание взаимодействия:** разработка стандартов и критериев компетентности для аккредитации учреждений (академических кругов, учебных центров и т. д.) в целях содействия осуществлению правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту;

d) **мониторинг и оценка результатов** и эффективности применяемых действий/методов.

6. Изложенные в Плате действий общие принципы служат отражением намерения прилагать более серьезные усилия для стимулирования эффективного осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту и добиваться осязаемых результатов в государствах-членах. Предлагаются следующие общие принципы:

- a) **предложить государствам-членам комплексные решения:** работать совместно с государствами-членами над эффективным осуществлением правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту;
- b) **признать деятельность по развитию потенциала как установление долгосрочных отношений, а также усилия, предпринимаемые государствами-членами и ЕЭК:** оказывать постоянную поддержку в течение нескольких лет, которые требуются для эффективного осуществления одной конвенции по транспорту;
- c) с учетом принципов, закрепленных Целью 17 в области устойчивого развития, **наладить взаимодействие с системой развития Организации Объединенных Наций, с другими международными и региональными учреждениями, участвующими в развитии устойчивой транспортной системы;**
- d) для достижения оптимальных результатов с использованием имеющихся ресурсов **деятельность по развитию потенциала должна оказывать влияние на всех его трех уровнях** (индивидуальном, организационном и национальном) с уделением особого внимания усилиям на национальном уровне;
- e) **использовать план действий для мобилизации внебюджетных ресурсов:** рамки для развития потенциала государств-членов будут служить для мобилизации дополнительных внебюджетных ресурсов в интересах развития потенциала, выделения средств из фонда регулярной программы технического сотрудничества (РПТС), рабочего времени сотрудников, должности которых финансируются за счет средств регулярного бюджета, и т. д.

III. Первый опыт осуществления Плана действий

7. Непосредственно после принятия Стратегии секретариат решил протестировать общие принципы (подход, основанный на поиске комплексных решений, и установление долгосрочных отношений) до окончательного принятия Плана действий. В 2018 году под руководством ЕЭК был завершен Обзор состояния безопасности дорожного движения (ОСБДД) в Грузии. В одной из рекомендаций, вынесенных по итогам ОСБДД, подчеркивалась необходимость модернизации национального законодательства в отношении безопасных транспортных средств. ЕЭК в сотрудничестве с Министерством экономики и устойчивого развития Грузии (МЭУР) организовала рабочее совещание «Соглашение 1958 года: дорожная карта по осуществлению», посвященное правовым документам и техническим правилам Организации Объединенных Наций в области безопасности транспортных средств (Тбилиси, Грузия, май 2019 года). В ходе рабочего совещания были рассмотрены вопросы безопасности и экологических характеристик колесных транспортных средств, а также состоялся обмен передовым международным и национальным опытом по эффективному осуществлению Соглашения 1958 года. Исходя из выявленных пробелов, эксперты ЕЭК в тесном сотрудничестве с заинтересованными сторонами Грузии занимались разработкой обновлений национального законодательства в области безопасности транспортных средств. В декабре 2019 года были завершены и переданы в МЭУР поправки к Закону об автомобильном транспорте, проект Технического регламента о процедурах предоставления официальных утверждений типа и назначении технической службы в соответствии с Соглашением 1958 года, а также План действий по эффективному осуществлению Соглашения 1958 года в Грузии. В октябре 2020 года — спустя два года после завершения проекта ОСБДД — ЕЭК, МЭУР и ЮЛПП «Управление наземного транспорта» организовали рабочее совещание, посвященное подведению итогов проекта в Албании и Грузии с упором на результаты, достигнутые в рамках компонента, касающегося безопасности транспортных средств. В третьем квартале 2021 года грузинские эксперты завершили разработку проекта национальной стратегии безопасности дорожного движения, которая частично основана на выводах и рекомендациях РПТС. В ходе этого процесса эксперты выявили ряд неотложных вопросов, которые необходимо было отразить в стратегии, исходя из анализа потенциальных результатов и ресурсов, необходимых для ее реализации.

В продолжение сотрудничества с МЭУР эксперты ЕЭК в настоящее время проводят анализ по трем темам, касающимся безопасности дорожного движения: использование ремней безопасности на заднем сиденье, детские удерживающие системы и контроль за соблюдением скоростного режима; экспертами будет представлена информация о международной передовой практике и потенциальных преимуществах от внедрения этих мер в Грузии. Результаты этого анализа и рекомендации обеспечат грузинским законодателям источник надежной информации, необходимой для внедрения/отсрочки реализации предложенных мер.

8. После принятия Плана действий было оптимизировано сотрудничество ЕЭК с Министерством связи и транспорта Боснии и Герцеговины (МСТ) в области развития потенциала для оказания помощи в обеспечении безопасности дорожного движения. Эта работа началась с проведения субрегионального мероприятия по наращиванию потенциала (Сараево, март 2020 года), организованного в сотрудничестве с МСТ и отделением ПРООН в Боснии и Герцеговине. В результате политического диалога, состоявшегося между заинтересованными сторонами в области безопасности дорожного движения Боснии и Герцеговины, в качестве отправной точки для Рамочной стратегии безопасности дорожного движения (РСБДД) был определен ряд ключевых мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Во втором квартале 2021 года группа внешних консультантов под руководством ЕЭК, МСТ и отделения ПРООН в Боснии и Герцеговине подготовила проект РСБДД и два доклада: «Дорожную карту по присоединению Боснии и Герцеговины к Соглашению 1997 года и его осуществлению» и «Анализ учреждения в Боснии и Герцеговине системы технических осмотров на дорогах». Окончательный проект РСБДД был передан в МСТ для проведения национальных консультаций. Признавая необходимость дальнейшего сотрудничества с МСТ в деле выполнения рекомендаций РСБДД и эффективного осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций в области безопасности транспортных средств, ЕЭК приступила к подготовке дорожной карты по созданию в Боснии и Герцеговине системы технических осмотров на дорогах (ТОД). Первая возможность для представления первоначальных выводов в отношении ТОД предоставилась в ходе рабочего совещания по периодическим техническим осмотрам и техническим осмотрам на дорогах (онлайн, октябрь 2021 года). В ходе этого рабочего совещания был подведен обзор нынешних международных правовых рамок (Организации Объединенных Наций и Европейского союза) для проведения ПТО и ТОД и предоставлена информация о том, как осуществлять модернизацию национального законодательства, чтобы оно полностью соответствовало Соглашению 1997 года¹. Завершение работы над дорожной картой, проведение совместного семинара по развитию потенциала и диалога по национальной политике в области РСБДД запланированы на первый квартал 2022 года.

9. Ориентированные на индивидуальные потребности мероприятия, посвященные присоединению к правовым инструментам Организации Объединенных Наций в области транспорта на основе принципов, изложенных в Плане действий, оказались особенно плодотворными в случае Туркменистана. По просьбе Туркменистана ЕЭК организовала два мероприятия по развитию потенциала (онлайн, апрель и май 2020 года), которые увенчались успешным присоединением в 2020 году Туркменистана к шести правовым документам Организации Объединенных Наций (Европейское соглашение о международных автомагистралях; Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях; Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах; Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года; Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах; и Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах). Позднее в том же году ЕЭК организовала для национальных

¹ Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года.

заинтересованных сторон вторую серию ориентированных на индивидуальные потребности мероприятий по развитию потенциала (онлайн, ноябрь 2020 года), посвященных эффективному осуществлению правовых инструментов, к которым присоединился Туркменистан. 2021 год ознаменовался продолжением сотрудничества с заинтересованными сторонами транспортного сектора Туркменистана по вопросам присоединения и эффективного осуществления в отношении еще двух правовых документов Организации Объединенных Наций, касающихся транспортных средств (Соглашение 1958² года и Соглашение 1997 года) (октябрь 2021 года), в том числе была предоставлена консультационная поддержка касательно первоначальных шагов по их осуществлению.

10. Реальное практическое укрепление потенциала было предложено в рамках двух полевых проектов, финансируемых РПТС: «Подключение таможенной информационной системы Грузии к международной системе eTIR» и «Подключение таможенной информационной системы Азербайджана к международной системе eTIR» (ноябрь–декабрь 2020 года). В рамках этих проектов двум государствам-членам был предоставлен инструмент для подключения их национальных таможенных систем к международной системе eTIR и налаживания обмена всей необходимой информацией для содействия упрощению процедур пересечения границ. После того, как в мае 2021 года вступило в силу приложение 11 к Конвенции МДП, описывающее процедуру eTIR, стало возможным практическое осуществление электронного обмена данными, благодаря чему удастся значительно сократить время ожидания при пересечении границ. На протяжении 2021 года завершалась разработка спецификаций eTIR, устанавливающих порядок взаимодействия международной системы eTIR с информационными системами других заинтересованных сторон, а также подключение национальных таможенных систем к международной системе eTIR. В 2021 году Туркменистан обратился с просьбой о поддержке в развитии потенциала для укрепления потенциала национальных специалистов в области автомобильного транспорта и упрощения процедур пересечения границ. В ответ на эту просьбу ЕЭК организовала диалог по вопросам политики (март 2021 года), в ходе которого секретариат рассказал о цели международной системы eTIR и преимуществах присоединения к ней, способах эффективного осуществления соглашений и первоначальных шагах для присоединения к этой системе. При поддержке РПТС в четвертом квартале 2021 года Армения приступила к осуществлению мероприятий, направленных на подключение ее национальной системы к международной системе eTIR.

11. Хорошим примером того, что некоторые из мероприятий Плана действий могут быть реализованы на субрегиональном уровне, является помощь странам СПЕКА. Мероприятия по развитию потенциала были направлены на: i) организацию регионального диалога «Укрепление транспортной связанности в регионе СПЕКА и за его пределами в эпоху пандемии COVID-19» и ii) продолжение деятельности в рамках Рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и связанности (РГ-УТТС). В региональном диалоге (онлайн, сентябрь 2020 года) приняли участие более 90 участников, в том числе девять министров и заместителей министров транспорта из Центральной Азии и Кавказа, представители системы Организации Объединенных Наций, многосторонних банков развития и международных организаций. Региональный диалог, проведенный под руководством ЕЭК, способствовал широкому обсуждению и координации действий и планов по согласованию международных процедур внутреннего транспорта в целях улучшения связанности в регионе СПЕКА, особенно в период пандемии COVID-19. В ходе двадцать пятой (онлайн, октябрь 2020 года) и двадцать шестой (онлайн, ноябрь 2021 года) сессий РГ-УТТС ЕЭК предоставила странам СПЕКА консультационную поддержку по вопросам транспортной связанности, регионального сотрудничества в

² Соглашение о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций, от 20 марта 1958 года.

области развития инфраструктуры и упрощения процедур пересечения границ. Государства-члены обменялись опытом и информацией о последних изменениях в области улучшения региональной связанности (развитие инфраструктуры, устранение узких мест), международного транзита (упрощение процедур пересечения границ и управление коридорами), а также безопасности дорожного движения. Кроме того, страны обменялись информацией о мерах, связанных с пандемией COVID-19 и реагированием на нее, и обсудили вопросы практической реализации выводов по итогам Ашхабадской инициативы³ и регионального диалога СПЕКА. В целях расширения знаний национальных представителей стран СПЕКА в области цифровизации услуг, процедур и документов (eTIR и eCMR) в транспортном секторе сразу после двадцать шестой сессии РГ-УТТС ЕЭК организовала рабочее совещание СПЕКА по цифровизации в сфере транспортных услуг (eTIR и eCMR), в ходе которого были представлены потенциальные преимущества в плане упрощения процедур торговли и пересечения границ в субрегионе, вытекающие из применения этих новых электронных систем. ЕЭК представила тематические исследования на примере стран, которые уже начали внедрение eTIR и участвовали в различных пилотных проектах.

12. Крайне важно отметить, что решающее значение для реализации Плана действий имеет разработка учебной платформы, в том числе учебных пособий и руководств по присоединению к правовым документам Организации Объединенных Наций в области транспорта и их эффективному осуществлению. В настоящее время секретариат реализует финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций проект «Устойчивая мобильность и «умные» сети (взаимосвязь торговли и транспорта) в Центральной Азии, на Кавказе и на Западных Балканах», который рассчитан до конца 2024 года. Проект направлен на развитие потенциала государств-членов для внедрения политики перехода к устойчивой мобильности и развития «умных» сетей посредством разработки Платформы электронного обучения по вопросам умной и устойчивой связанности (ПЭО-УУС). На платформе будут размещены учебные материалы по вопросам устойчивой мобильности и развития «умных» сетей, связанные с правовыми документами, а также с разработкой соответствующих инструментов политики для осуществления требований правовых документов, стандартов и руководящих принципов.

IV. Накопленный опыт

13. В 2020–2021 годах пандемия COVID-19 оказала значительное негативное воздействие на планирование и проведение мероприятий, намеченных в Планах действий. Возможность организации очных мероприятий по развитию потенциала и консультативных миссий была исключена, поэтому секретариат решил сосредоточиться на ориентированных на индивидуальные потребности мероприятиях по развитию потенциала, которые могут проводиться в режиме видеоконференции или с привлечением региональных консультантов.

14. Хотя первые два года осуществления Плана действий носили чрезвычайный характер, и пандемия сильно повлияла на возможности секретариата в плане предложения широкого спектра мероприятий по развитию потенциала, имеется целый ряд позитивных уроков, которые можно извлечь из этого опыта:

- Отмечается значительный спрос на мероприятия ЕЭК по развитию потенциала в области правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту: отличающиеся глобальным охватом конвенции и соглашения, управление которыми осуществляет ЕЭК, полезны и интересны всем государствам-членам. В зависимости от статуса присоединения и общего уровня развития системы внутреннего транспорта, ЕЭК может выделить два типа пакетов мероприятий по развитию потенциала:

³ Ашхабадская инициатива по снижению торговых и транспортных барьеров посредством использования правовых документов, норм, стандартов и рекомендаций Организации Объединенных Наций с одновременным усилением связанности в регионе СПЕКА.

- пакет «Информационный», предназначенный для государств-членов, не присоединившихся к правовым документам Организации Объединенных Наций (включающий в себя платформу ПЭО-УУС, дорожные карты по порядку присоединения, информационные семинары и т. д.);
 - пакет «Для эффективного осуществления» (включающий в себя повышение осведомленности, коллегиальные оценки, консультационное обслуживание, подготовку национального законодательства и т. д.).
- Государства-члены, которые уже извлекли пользу из мероприятий в рамках Плана действий, высоко оценили комплексный подход («от а до я»). Помощь ЕЭК, подкрепляемая участием/коллегиальной оценкой опытных внешних экспертов, помогает национальным заинтересованным сторонам получить более глубокое представление о преимуществах правовых документов Организации Объединенных Наций в области транспорта, расширить участие и знания национальных заинтересованных сторон и помогает избежать подводных камней в процессе транспонирования на уровне национального законодательства.
 - Целый ряд государств-членов сталкивается при осуществлении с теми же проблемами, что и их соседи. Поэтому региональное сотрудничество, позволяющее найти общие решения, обладает большим потенциалом.
 - На данный момент тесное сотрудничество с системой развития Организации Объединенных Наций в государствах-членах (странах, в которых осуществляются программы ООН) доказало свой взаимовыгодный характер. ЕЭК осуществляет обмен опытом и повышает эффективность информационно-просветительской работы, а страновые группы Организации Объединенных Наций предоставляют информацию в режиме реального времени и получают поддержку для своей деятельности. Тем не менее необходимо изыскать больше путей для сотрудничества (например, в рамках совместных проектов, мобилизации средств).
 - Крайне важным для реализации Плана действий аспектом является регулярный обмен информацией о деятельности и проектах между различными секциями и отделами ЕЭК. Благодаря такому обмену все заинтересованные стороны смогут планировать сотрудничество, совместное привлечение средств и избегать дублирования усилий в будущем.
 - Пандемия COVID-19 серьезно замедлила разработку методологии для подготовки национальной рамочной программы по развитию потенциала (НРПП). В столь нестабильной обстановке было нелегко согласовывать среднесрочные планы, в том числе совместно согласованные цели/задачи, временные графики, ресурсы. С учетом того, что НРПП обеспечит стабильность и долгосрочное участие всех партнеров, секретариат направит дополнительные усилия на разработку этой методологии и проведение с государствами-членами диалога по вопросам политики, связанной с ее реализацией.