

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

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 4 h) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики  
или нормативного характера:****Безопасность дорожного движения****Комитет по внутреннему транспорту и безопасность  
дорожного движения – Состояние Фонда Организации  
Объединенных Наций по безопасности дорожного  
движения****Записка секретариата Фонда Организации Объединенных Наций  
по безопасности дорожного движения\****Резюме*

Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ФБДД ООН) был учрежден в апреле 2018 года с целью оказания помощи странам с низким и средним уровнем дохода в создании эффективных национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения для:

- существенного снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и
- сокращения вызванных ими экономических потерь.

Стратегия этого Фонда заключается в том, чтобы построить мир, где все дороги были бы безопасными для всех участников дорожного движения.

Его миссия состоит в финансировании (и привлечении дополнительного финансирования) высокоэффективных проектов, в основе которых лежала бы сложившаяся и признанная на международном уровне передовая практика, позволяющая повысить безопасность дорожного движения и свести к минимуму и в конечном счете устранить риск получения травм в результате дорожно-транспортных происшествий для всех участников дорожного движения.

Был создан и в настоящее время функционирует секретариат ФБДД ООН.

\* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



Комитет, возможно, пожелает:

- **представить замечания** о деятельности ФБДД ООН и
- **представить рекомендации** в отношении дальнейшей деятельности ФБДД ООН по сбору средств и финансированию проектов.

## I. Введение

1. Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ФБДД ООН) официально начал свою работу в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке в апреле 2018 года в соответствии с резолюцией 70/260 Генеральной Ассамблеи. Фонд призван оказывать помощь странам с низким и средним уровнем дохода в создании эффективных национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения в целях а) существенного сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и б) сокращения вызванных ими экономических потерь. Гранты по линии ФБДД ООН способствуют укреплению национального и местного потенциалов, необходимых для управления дорожным движением и повышения его безопасности, предоставляя финансирование и техническую экспертизу.

2. Являясь уникальным финансовым инструментом, объединяющим заинтересованные организации системы Организации Объединенных Наций и пользующимся поддержкой правительств, частного сектора, научных кругов и гражданского общества, Фонд поддерживает конкретные действия, помогая достижению целей в области безопасности дорожного движения (задача 3.6 и задача 11.2 целей в области устойчивого развития)<sup>1</sup>.

3. В работе Фонда принимают участие следующие десять организаций системы Организации Объединенных Наций: Экономическая комиссия для Африки (ЭКА), Европейская экономическая комиссия (ЕЭК), Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА), Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Программа Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат), Детский фонд Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ) и Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ).

4. Стратегия Фонда состоит в том, чтобы построить мир, где все дороги были бы безопасными для всех участников дорожного движения. Его миссия заключается в финансировании (и привлечении дополнительного финансирования) высокоэффективных проектов, в основе которых лежала бы сложившаяся и признанная на международном уровне передовая практика, позволяющая повысить безопасность дорожного движения и свести к минимуму дорожно-транспортные происшествия для всех участников дорожного движения.

5. Фонд стремится к тому, чтобы его финансирование носило каталитический характер, и к использованию своего уникального положения как фонда Организации Объединенных Наций для привлечения дополнительных внутренних и международных инвестиций, в результате чего эффект от его финансирования

<sup>1</sup> Задача 3.6 требует к 2020 году вдвое сократить число случаев смерти и травм в мире в результате дорожно-транспортных происшествий.

Задача 11.2 призывает обеспечить к 2030 году для всех возможность использования безопасных, недорогих, доступных и устойчивых транспортных систем на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, с уделением особого внимания нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

выходил бы далеко за рамки предоставляемых им грантов. В своей совокупности со временем финансируемые Фондом проекты могут помочь спасти миллионы жизней.

6. Опираясь на организаторские возможности и технический опыт учреждений системы Организации Объединенных Наций, Фонд может активизировать совместные усилия по содействию повышению безопасности дорожного движения во всем мире посредством:

- накопления знаний о различных аспектах безопасности дорожного движения в рамках текущих проектов и инициатив благодаря своим связям с различными организациями системы Организации Объединенных Наций, правительствами, неправительственными организациями (НПО), частным сектором и научными кругами;
- выявления пробелов и увязки приоритетов для получения синергетического эффекта и максимальной отдачи;
- обеспечения взаимодополняемости и недопущения дублирования глобальных инициатив в области безопасности дорожного движения;
- координации приоритетов в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках всеобъемлющего рамочного плана;
- укрепления партнерства путем объединения всех основных заинтересованных сторон;
- мобилизации финансовой поддержки и объединения ресурсов;
- обеспечения надзора и отчетности.

7. Руководствуясь принципами безопасной системы, закрепленными в Глобальном рамочном плане действий по обеспечению безопасности дорожного движения, Фонд будет обеспечивать эффективное и скоординированное инвестирование в наиболее эффективные проекты, оказывающие ощутимое воздействие на безопасность дорожного движения.

## II. Структура и учредительные документы

8. Структура управления ФБДД ООН состоит из Консультативного совета, Руководящего комитета, секретариата и административного агента.

9. Консультативный совет определяет стратегическое направление работы Фонда, формулируя рекомендации в отношении критериев для предложений, контроля и оценки, а также приоритетов финансирования проектов. Широкий членский состав Совета гарантирует отражение стратегическими рекомендациями Руководящего комитета широкого консенсуса среди различных заинтересованных сторон. Всемирный банк в качестве принимающей стороны Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения является членом Консультативного совета, обеспечивая координацию и согласованность между механизмами финансирования.

10. Руководящий комитет осуществляет прямой надзор за деятельностью Фонда и уполномочен принимать такие решения, как утверждение проектов для финансирования в соответствии со стратегическим направлением деятельности, определенным Консультативным советом.

11. Был создан и в настоящее время функционирует секретариат ФБДД ООН. Секретариат, размещающийся в ЕЭК в Женеве, оказывает субстантивную, оперативную и логистическую поддержку Консультативному совету и Руководящему комитету. Он отвечает за мобилизацию средств, проведение конкурсов проектных заявок, а также за мониторинг и представление отчетности о программных и оперативных результатах деятельности Фонда.

12. Административным агентом ФБДД ООН выступает расположенный в Нью-Йорке Многосторонний целевой фонд Организации Объединенных Наций

(МЦФ). Он отвечает за ведение счетов Фонда, получение взносов доноров, выплату средств и подготовку периодической консолидированной отчетности.

13. Учредительными документами Фонда являются, соответственно, Круг ведения, Критерии и приоритеты финансирования, Стратегия и политика привлечения средств, Глобальный рамочный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения и Правила процедуры Консультативного совета и Руководящего комитета<sup>2</sup>.

### **III. Глобальный рамочный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения**

14. Глобальный рамочный план действий является одним из основополагающих документов Фонда. Он также служит основой для определения критериев и приоритетов финансирования, предоставляемого Фондом. Глобальный рамочный план, в котором подробно изложены пять основных практических элементов безопасности дорожного движения (управление безопасностью дорожного движения, безопасность участников дорожного движения, безопасность транспортных средств, безопасность на дорогах и эффективное реагирование на дорожно-транспортные происшествия), является базовым документом для создания функционирующих национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения при поддержке конвенций/соглашений Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, находящихся в ведении ЕЭК.

15. В нем подчеркивается совместная ответственность всех субъектов, занимающихся проектированием, строительством, использованием, содержанием и ремонтом дорог и транспортных средств, а также принятием мер реагирования на дорожно-транспортные происшествия, за обеспечение в конечном счете максимально безопасного дорожного движения.

16. В Глобальном рамочном плане действий подчеркивается, что, хотя система обеспечения безопасности предлагает необходимый комплексный подход к безопасности дорожного движения, она не будет работать, если ее отделить от регуляторной базы, без которой не удастся установить ответственность различных субъектов за обеспечение безопасности в рамках системы. Развитие национальных систем на общепризнанной международной регуляторной базе ведет к формированию всеобъемлющих и унифицированных национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения.

### **IV. Пилотные проекты**

17. В ноябре 2018 года Руководящий комитет ФБДД ООН одобрил пять пилотных проектов, осуществленных в восьми странах четырех регионов, на общую сумму почти 1 млн. долл. США. К их числу относятся следующие пилотные проекты, касающиеся ключевых компонентов национальных систем безопасности:

- Безопасная дорога – обеспечение соблюдения требований – тиражирование проектов безопасных улиц в Эфиопии.
- Меры реагирования на дорожно-транспортные происшествия – обеспечение соблюдения требований – повышение качества данных о смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в Кот-д'Ивуаре и Сенегале.
- Безопасный участник дорожного движения – законодательство – укрепление правовой базы безопасного дорожного движения в Египте и Пакистане.
- Безопасный участник дорожного движения – обеспечение соблюдения требований – усиление контроля за соблюдением скоростного режима на Филиппинах.

<sup>2</sup> См. веб-сайт ФБДД ООН по адресу [www.unece.org/unrsf/home.html](http://www.unece.org/unrsf/home.html).

- Безопасный участник дорожного движения – образование – наращивание потенциала городского планирования с учетом потребностей детей и устойчивого городского транспорта в Парагвае, на Филиппинах и в Южной Африке.

18. В настоящее время все пилотные проекты находятся на продвинутом этапе реализации и начинают давать первые положительные результаты.

## V. Первый конкурс проектных заявок

19. В октябре 2019 года ФБДД ООН объявил первый официальный конкурс заявок. Прием проектных заявок в 2019 году завершился 4 декабря, и на осуществление утвержденных проектов, направленных на сокращение количества смертельных случаев в результате ДТП, в начале 2020 года предполагалось выделить 4 млн долл. США. Приоритет будет отдаваться индивидуальным страновым и межстрановым проектам, которые могут оказать непосредственное ощутимое воздействие на снижение смертности на дорогах.

20. Для того чтобы быть отобранными, проекты должны отвечать одному или нескольким из трех приоритетов, вытекающих из Глобального рамочного плана действий Фонда по обеспечению безопасности дорожного движения:

- **Приоритет 1:** Техническая помощь в выявлении недостающих элементов в существующих национальных системах обеспечения безопасности дорожного движения или в подготовке плана действий по созданию таких систем.
- **Приоритет 2:** Техническая помощь в осуществлении конкретных мероприятий по совершенствованию и завершению создания национальных систем безопасности дорожного движения в соответствии с существующим или намеченными к разработке национальными планами действий.
- **Приоритет 3:** Техническая помощь в целях содействия улучшению общего управления безопасностью дорожного движения в рамках национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения.

21. Для предложения проектов настоятельно рекомендуется заручиться поддержкой правительства. Для получения синергического эффекта на местах рекомендуется налаживать партнерские отношения с другими организациями, многосторонними банками развития и НПО, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения. Для осуществления или поддержания мероприятий настоятельно рекомендуется также привлекать дополнительные ресурсы по каналам совместного финансирования.

22. Только участвующие в ФБДД ООН организации системы Организации Объединенных Наций имеют право подать заявки на участие в конкурсе напрямую. Субъекты, заинтересованные в участии в конкурсе, должны обращаться непосредственно к координаторам участвующих организаций системы Организации Объединенных Наций, которые перечислены на веб-сайте Фонда<sup>3</sup>.

23. Для оказания помощи участвующим организациям системы Организации Объединенных Наций и другим потенциальным партнерам в подготовке их проектных заявок секретариат ФБДД ООН организовал 25 октября 2019 года в Женеве брифинг, посвященный конкурсу 2019 года. Особое внимание на брифинге было уделено Глобальному рамочному плану действий, а также приоритетам и критериям финансирования проектов, в которых закреплены основные критерии оценки проектов. На брифинге были также представлены и уточнены требования к документации.

24. 5 ноября 2019 года Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и Представительство Европейского союза при Организации Объединенных Наций в

<sup>3</sup> См. <https://www.unecsc.org/unrsf/participating-organizations.html>.

Женева организовали для постоянных представительств рабочее совещание по вопросам участия в конкурсе проектных заявок ФБДД ООН 2019 года, проходившее под эгидой сети женеvских помощников по обеспечению безопасности дорожного движения.

## VI. Мобилизация средств

25. К настоящему времени ФБДД ООН привлек почти 20 млн долл. США в виде обязательств 12 доноров из государственного и частного секторов. Государственными донорами являются Венгрия, Кипр, Монако, Российская Федерация, Словакия, Франция и Европейская комиссия. Среди частных доноров фигурируют Фонд ФИА, организация «Глоубл гивинг» от имени компании ЗМ, Корпоративный фонд «Мишлен», «Пирелли и ко» и фонд «Тоталь».

26. С учетом необходимости поощрения и мобилизации дополнительного финансирования в сентябре 2019 года Консультативный совет Фонда утвердил Рамочную программу брендинга и коммуникации, а также новый логотип и более короткое название, а именно: Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Эта рамочная программа, новый логотип и новое название позволяют Фонду презентовать свою работу таким образом, чтобы сделать ее привлекательной, хорошо понятной и вселяющей оптимизм, вызывающей чувство сопричастности и приверженности целям и миссии Фонда. Новая рамочная программа брендинга и коммуникации также позволяет всем партнерам ФБДД ООН четко давать понять потенциальным донорам, какие надежды на них возлагаются, и выступать перед ними единым фронтом.

27. Работа по мобилизации средств до настоящего времени строилась вокруг пропагандистских усилий и деятельности Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и Исполнительного секретаря ЕЭК. Эти усилия и меры планируются в координации с секретариатом Фонда и всеми партнерами Фонда. Они основаны на стратегии и политике Фонда в области мобилизации средств. Кроме того, секретариат подготовил план и график работы с донорами, который поможет усилить поддержку со стороны нынешних доноров и привлечь новых. Помимо этого, секретариат встретился с рядом потенциальных доноров для обсуждения условий получения от них взносов в соответствии с Кругом ведения Фонда и требованиями о проявлении должной осмотрительности.

## VII. Последующие шаги

28. В предстоящий период ФБДД ООН будет получать и рассматривать заявки, поданные в рамках первого официального конкурса. Утвержденные проекты будут объявлены на третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Стокгольме 19 и 20 февраля 2020 года, с тем чтобы дать правительствам дополнительный стимул для подтверждения своего стремления участвовать в деятельности по повышению безопасности дорожного движения и инвестировать в нее с начала нового Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения в 2020 году. Конференция могла бы дать возможность заручиться поддержкой со стороны государств-членов предложения провести конференцию по объявлению взносов на цели обеспечения безопасности дорожного движения.

29. Помимо этого, ФБДД ООН будет и далее активизировать свою работу по привлечению средств, мониторингу осуществления пяти экспериментальных проектов и будет размещать информацию об успехах в их осуществлении на своем веб-сайте и в социальных сетях.

30. 18 апреля 2020 года ФБДД ООН будет отмечать свою вторую годовщину, что станет хорошей возможностью продемонстрировать успех его пилотных проектов, заручиться более решительной поддержкой со стороны нынешних доноров и привлечь новых.

---