



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

Женева, 23–26 февраля 2016 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**диалог по вопросам политики и техническая
помощь странам с переходной экономикой****Диалог по вопросам политики и техническая помощь
странам с переходной экономикой****Записка секретариата***Резюме*

Диалог по вопросам политики и мероприятия по оказанию технической помощи в сфере транспорта сосредоточены на укреплении потенциала государств-членов. Особое внимание уделяется странам, не имеющим выхода к морю, и странам с переходной экономикой, а также осуществлению соответствующих правовых документов, норм и стандартов в данной области, принятых Организацией Объединенных Наций. В настоящем документе представлена информация об условиях финансирования мероприятий по оказанию технической помощи, а также о ходе реализации отдельных проектов, финансируемых за счет внебюджетных средств.

Комитету по внутреннему транспорту **предлагается:**

- обсудить этот документ; и
- дать секретариату руководящие указания по дальнейшему повышению эффективности мероприятий по оказанию технической помощи в сфере транспорта, особенно в контексте возможностей мобилизации финансовых средств.



I. Справочная информация

1. Транспортные системы становятся все более сложными, поэтому для повышения их устойчивости, безопасности и эффективности необходимо применять целостный подход, охватывающий все соответствующие компоненты системы. С учетом этого весь спектр деятельности Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН подразделяется на следующие категории: i) нормативно-правовая работа, ii) диалог по вопросам политики, iii) аналитическая работа и iv) мероприятия по оказанию технической помощи (ОТП) и укреплению потенциала.

2. В настоящем документе рассматриваются главным образом мероприятия по ОТП в сочетании с диалогом по вопросам политики, так как они служат одним из важных дополнений нормативно-правовой и аналитической работы Отдела устойчивого транспорта. Они проводятся в основном секретариатом и помогают укрепить как институциональный, так и кадровый потенциал стран-членов в целях эффективного осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций и политики в сфере устойчивого транспорта. Аналитическая работа секретариата зачастую позволяет выявить области, в которых мероприятия по ОТП могут дать наибольший результат. Таким образом, достижение большей интеграции между диалогом по вопросам политики, мероприятиями по ОТП, нормативно-правовой и аналитической работой является одним из ключевых приоритетов секретариата.

3. Основная цель мероприятий по ОТП состоит в расширении возможностей государств-членов в плане присоединения к правовым документам, нормам и стандартам Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта и их осуществления. Поскольку среди государств – членов ЕЭК ООН уровень присоединения высок, внимание уделяется поддержке их осуществления на национальном и местном уровнях. В этой связи главными видами консультационных услуг, предоставляемых секретариатом, являются ведение диалога по вопросам транспортной политики, проведение рабочих совещаний и обмен ноу-хау и оптимальной практикой в области транспорта. Эти мероприятия ориентированы, в частности, на страны Восточной и Юго-Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии. Особое внимание уделяется странам, не имеющим выхода к морю. В то же время среди государств, не являющихся членами ЕЭК ООН, увеличился спрос на диалог по вопросам политики и мероприятия по ОТП в поддержку присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций в области транспорта, относящимся к компетенции Комитета.

4. Мероприятия по ОТП и диалог по вопросам политики приносят пользу многим государствам-членам, а укрепление кадрового и институционального потенциала помогает правительству разработать или расширить правовую основу и политику, направленную на поощрение развития системы устойчивого транспорта. В одних случаях эти мероприятия осуществляются в основном на уровне диалога по вопросам политики, а в других – акцент делается на технической помощи и укреплении институционального потенциала, что позволяет экспертам в государствах-членах и секретариату проводить углубленный обмен мнениями о конкретных аспектах вопросов существа и о трудностях выполнения правовых документов в области транспорта.

5. В целом, диалог по вопросам политики и мероприятия по ОТП успешно проводятся при участии регионального советника и других специалистов секретариата, которые привлекаются главным образом для предоставления экспертной поддержки. Такой подход к работе позволяет секретариату охватить широкий спектр вопросов в сфере транспорта.

6. Семинары, рабочие совещания, конференции и поездки на места требуют тщательного планирования как кадровых, так и финансовых ресурсов. Одним из основных предварительных условий эффективной подготовки мероприятий по ОТП является финансовая поддержка, которая должна соответствовать масштабу и целям проектов. Кроме того, мероприятия по ОТП определяются спросом и предусматривают проведение с правительствами-получателями консультаций, касающихся их осуществления и эффективного использования имеющихся ресурсов. Отсутствие преемственности при разработке стратегий и привлечении к партнерству специалистов в государствах-членах зачастую обуславливает трудности, для преодоления которых требуются более устойчивый диалог и сотрудничество.

II. Финансирование диалога по вопросам политики и мероприятий по оказанию технической помощи

7. Одним из важных предварительных условий реализации диалога по вопросам политики и мероприятий по оказанию технической помощи Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН являются финансирование и его источники. В настоящем документе описаны наиболее распространенные источники финансирования и приведены некоторые примеры последних изменений в осуществлении мероприятий.

8. В целом, диалог по вопросам политики и мероприятия по оказанию технической помощи Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН финансируются из регулярного бюджета Организации Объединенных Наций (разделы «Экономическое развитие в Европе», «Регулярная программа технического сотрудничества» (РПТС) и «Счет развития Организации Объединенных Наций») и внебюджетных ресурсов.

9. Счет развития Организации Объединенных Наций (СРООН) на сегодняшний день является крупнейшим источником дополнительного финансирования. Его всеобъемлющей целью является финансирование проектов развития потенциала в приоритетных сферах повестки дня Организации Объединенных Наций в области развития, которые приносят пользу развивающимся странам и странам с переходной экономикой. Эти проекты служат естественным продолжением нормативной и политической деятельности учреждений-исполнителей по итогам конференций и саммитов Организации Объединенных Наций, посвященных экономическим и социальным вопросам. СРООН поощряет тесное сотрудничество подразделений секретариата Организации Объединенных Наций в рамках инновационных, межсекторальных, региональных и межрегиональных проектов, основанных главным образом на технических, кадровых и иных ресурсах, имеющихся в странах-бенефициарах. СРООН был учрежден в 1997 году и с тех пор запланировал 302 проекта с общим бюджетом в размере 181,3 млн. долл. США. СРООН финансируется из регулярного бюджета Организации Объединенных Наций. ЕЭК ООН активно участвует в реализации проектов по линии СРООН с 2000 года. В среднем в области транспорта ЕЭК ООН в течение каждого двухгодичного периода руководила одним проектом по линии СРООН, посвященным, например, способам сообщения, безопасности дорожного движения, облегчению пересечения границ.

10. Проект ForFITS финансировался за счет седьмого транша по линии СРООН и был завершен в 2013 году. С учетом разработанного инструмента и экспериментальных проектов на национальном и городском уровне последующая деятельность по итогам данного проекта СРООН будет заключаться в дальнейшем использовании ForFITS и разработке его новых модулей (внедорожная подвиж-

ная техника, безопасность дорожного движения). Более подробная информация о проекте представлена в документе ECE/TRANS/2016/7.

11. Реализация текущего глобального проекта под названием «Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции», финансируемого из восьмого транша СРООН, позволит расширить национальный потенциал в плане использования международных стандартных электронных сообщений в сфере транзитных процедур, в электронном обмене информацией между предприятиями и таможенными органами и начать безопасный электронный обмен информацией, касающейся транзита, между таможенными службами различных стран. В качестве добровольцев для осуществления данного проекта выступили две страны в регионе ЕЭК и ЭСКАТО: Грузия и Кыргызстан. Подробная информация о проекте представлена в приложении I.

12. Реализация проекта «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения», финансируемого из девятого транша СРООН, началась в августе 2015 года. Целью проекта станет оказание четырем странам с низким или средним уровнями дохода (Албании, Вьетнаму, Греции и Доминиканской Республике) помощи в удовлетворении приоритетных потребностей в области обеспечения безопасности дорожного движения посредством проведения обзоров положения дел в этой области (ОБДД). Затем состоятся рабочие совещания по соответствующим приоритетным вопросам, выявленным в ОБДД (подробная информация о проекте представлена в приложении II).

13. Помимо дополнительных средств, выделяемых через механизм СРООН, существуют внешние внебюджетные взносы, которые могут происходить из различных двусторонних и многосторонних источников, а именно: государств-членов ЕЭК ООН, частного сектора, межправительственных и неправительственных субъектов (Всемирного банка, МАБР, АБР, ОБСЕ, ПРООН, МСАТ, и т.д.) и Европейской комиссии. Прошлый опыт показывает, что они могут реально изменить положение вещей.

14. Правительства стран-участниц разработали конкретные механизмы финансирования проектов Трансъвропейской автомагистрали Север–Юг (ТЕА) и Трансъвропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), которые обеспечиваются ресурсами посредством соглашений о Целевом фонде, регулярно утверждаемых руководящими комитетами ТЕА и ТЕЖ. В 2015 году деятельность по проектам осуществлялась на базе принятых планов действий. Более подробная информация представлена в неофициальных документах КВТ (неофициальный документ № 5).

15. Этап III проекта Евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) был реализован за счет ежегодных грантов, получаемых от Российской Федерации. Этап III предусматривает введение в эксплуатацию наземных транспортных маршрутов ЕАТС и охватывает координацию инфраструктурных проектов, содействие их финансированию, а также устранение физических и административных узких мест в сфере внутреннего транспорта между Европой и Азией.

16. Казахстан принимает и финансово поддерживает Проектную рабочую группу по облегчению перевозок и пересечения границ СПЕКА (ПРГ-ТПГ), которая является одной из постоянных платформ для осуществления мероприятий по ОТП. Ежегодный грант, получаемый от Казахстана, способствует подготовке ПРГ-ТПГ СПЕКА и обеспечивает участие некоторых делегатов от СПЕКА в деятельности ЕЭК ООН в сфере транспорта. Исламский банк развития также поддерживает участие делегатов. Например, в 2015 году регулярное совещание

ПРГ-ТПГ проводилось в сентябре в Алматы и было приурочено к рабочему совещанию СПЕКА по наращиванию потенциала в деле повышения безопасности дорожного движения. В предыдущие годы организовывались рабочие совещания по наращиванию потенциала в области перевозки опасных грузов и статистики транспорта.

17. Одним из примеров мероприятия по ОТП, профинансированного государством-членом, является оценка существующего потенциала транспортной и логистической системы, проведенная за счет средств правительства Беларуси. В феврале 2014 года был опубликован доклад «Обзор транспортной и логистической системы Республики Беларусь», который послужил основой для состоявшегося в Минске «круглого стола» по вопросам развития национального потенциала.

18. Для организации регионального рабочего совещания по вопросам управления безопасностью дорожного движения (Белград, 15 и 16 октября 2014 года) финансирование за счет средств регулярного бюджета сопровождалось выделением внебюджетных ресурсов (Глобальный фонд безопасности дорожного движения Всемирного банка – для участников и РПТС – два справочных исследования систем управления безопасностью дорожного движения, подготовленные для стран Восточной и Центральной Европы и СНГ). В рамках последующей деятельности по итогам рабочего совещания – благодаря взносу правительства Италии – разрабатывается документ об управлении безопасностью дорожного движения.

19. В 2014 году была начата реализация двух конкретных инициатив по расширению сферы применения ForFITS. Первая из них, осуществляемая при финансовой поддержке правительства Канады, направлена на ликвидацию пробела в инструменте ForFITS. Выбросы из сельскохозяйственных тракторов и подвижной строительной техники выходят за пределы сферы применения первой модели. При поддержке Министерства по охране окружающей среды Канады ЕЭК ООН инициировала проведение исследования для изучения целесообразности добавления модуля для учета внедорожной подвижной техники (ВПТ). Более подробная информация представлена в документе ECE/TRANS/2016/7.

20. Международный союз автомобильного транспорта согласился быть одним из спонсоров разработки проекта SafeFITS, который должен стать весьма сложным вспомогательным инструментом директивных органов по вопросам безопасности дорожного движения для оценки положения дел в сфере безопасности дорожного движения и выбора наиболее подходящих стратегий и мер для достижения поставленных целей в данной области. Подробная информация об этом проекте представлена в приложении III.

21. В 2014 году Отдел устойчивого транспорта в сотрудничестве с финансируемой ЕС региональной программой ЕвроМед в области автомобильных, железнодорожных и городских пассажирских перевозок принял участие в подготовке и проведении в ряде средиземноморских стран учебных мероприятий, посвященных правовым документам Организации Объединенных Наций.

22. Укрепление потенциала, оказание технической помощи и обмен передовым опытом имеют первостепенное значение для расширения как кадровых, так и институциональных возможностей в странах с переходной экономикой. Поэтому Отдел устойчивого транспорта прилагает все усилия для обеспечения достаточного экспертного и финансового потенциала в целях поддержки подобных мероприятий по ОТП. Во всех мероприятиях по ОТП одной из ключевых задач секретариата является укрепление стабильности и предсказуемости финансирования, а также обеспечение своевременного получения средств.

23. Вопросы, связанные с присоединением к правовым документам Организации Объединенных Наций и их эффективным осуществлением, и, с другой стороны, темы, касающиеся транспортного планирования, новых технологий, издержек транспортного сообщения, охраны и безопасности, являются потенциальными темами ОТП, которые будут выбираться государствами-членами. Каждая из них требует тесных и частых контактов и ведения консультационной работы со странами-бенефициарами.
24. Наряду с тщательным планированием и подготовкой мероприятий по ОТП одним из предварительных условий успешного укрепления потенциала являются достаточный объем финансирования и мониторинг результатов. Уместно отметить, что все проекты, финансируемые по линии СРООН, по завершении предусматривают обязательное проведение коллегиального обзора для проверки их результатов и воздействия.
25. Значительный сегмент диалога по вопросам политики и мероприятий по ОТП, которые можно было бы совместить с целенаправленной аналитической работой, требует дополнительного финансирования. Средств из регулярного бюджета достаточно только для оптимизации ресурсов, и важность внебюджетных средств в последние годы возросла.
26. Финансовое содействие (например, путем целевого финансирования) и поддержка в натуральной форме (например, путем предоставления экспертов) со стороны развитых стран могли бы существенно расширить возможности Отдела устойчивого транспорта в области проведения новых мероприятий по ОТП.

III. Поддержка диалога по вопросам политики со стороны Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения

27. Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения принял обязательства оказывать помощь в мобилизации на постоянной основе политических усилий, направленных на признание безопасности дорожного движения в качестве одной из приоритетных целей; поддерживать и повышать осведомленность о правовых документах Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения; проводить обмен зарекомендовавшей себя надлежащей практикой в сфере безопасности дорожного движения; и мобилизовать необходимые средства для информационно-пропагандистской деятельности путем расширения стратегического партнерства между государственным, частным и неправительственным секторами. Вплоть до настоящего времени Специальный посланник демонстрирует в своей деятельности способность привлекать к диалогу по вопросам политики в области безопасности дорожного движения лиц самого высокого уровня, ответственных за принятие решений, со всего мира.
28. К ЕЭК была обращена просьба принять секретариат Специального посланника, финансируемый из внебюджетных ресурсов. В этом качестве секретариат ЕЭК занимается подготовкой информационных записок и тезисов для совещаний высокого уровня, организуемых Специальным посланником, а также составлением основных посланий по безопасности дорожного движения для конференций с его участием.
29. Этап I проекта обеспечения безопасности дорожного движения (ЕЭК ООН 247), финансируемого из внебюджетных ресурсов, направлен на обеспечение

средствами услуг секретариата в поддержку деятельности Специального посланника по повышению осведомленности общественности, поддержанию диалога по вопросам политики и информационно-пропагандистской работе, особенно в плане присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и их осуществления. Точнее говоря, проект включает следующее: создание секретариата; изучение возможностей учреждения Фонда Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения, включая процедуры слушания; поддержку информационно-пропагандистской деятельности основных лидеров и лиц, ответственных за принятие решений в области безопасности дорожного движения в национальных правительствах в целях определения приоритетной роли безопасности дорожного движения и осведомленности о правовых документах и оптимальной практике Организации Объединенных Наций в данной сфере.

30. В своем диалоге по вопросам политики, поддерживаемом с правительством, гражданским обществом и частным сектором, Специальный посланник выступал за безопасность дорожного движения, указывая на соответствующие достижения и трудности на глобальном, региональном и национальном уровнях. Кроме того, он подчеркивал проблемы и потребности в технической и/или иной помощи, которая может потребоваться, особенно странам с низким и средним уровнями дохода, для повышения безопасности дорожного движения.

Приложение I

Обзор проекта «Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в области упрощения законного пересечения границы, регионального сотрудничества и интеграции»

I. Справочная информация

1. Пересечение границ всегда было проблемным моментом в области международных перевозок и международной торговли. Несмотря на недавние улучшения, осуществление международных перевозок по-прежнему сопряжено с препятствиями, издержками и трудностями на границах. Проблемы, связанные с пересечением границ, сильнее всего сказываются на развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и серьезно затрудняют их доступ на мировой рынок, приводя к значительным потерям для их национальной экономики. Конкурентоспособность этих стран подрывают обременительные процедуры таможенного и иного контроля. В целом, ограничения торговли и перевозок вредят экономическому росту, региональному сотрудничеству и интеграции.

2. Органы пограничного контроля сталкиваются с проблемами безопасности в виде контрабанды, терроризма, незаконной торговли и иммиграции. С учетом крупных объемов трансграничных перевозок в настоящее время, таможенные органы уже не в состоянии проверять каждое транспортное средство или каждый контейнер. Вместо этого им приходится использовать методы управления рисками и выявлять грузы, представляющие высокую степень риска, на основе имеющихся данных. Однако данные, представляемые для анализа рисков в той или иной стране, могут быть фальсифицированы или составлены таким образом, чтобы ввести в заблуждение сотрудников таможни. Во многих случаях наиболее достоверные данные о перевозимых товарах получает таможня места отправления в самом начале транзитной перевозки после прохождения процедуры экспорта. По мере возможности эти данные следует регистрировать и затем предоставлять таможенным органам стран транзита и назначения при помощи общей системы электронного обмена данными до прибытия товаров. Всемирная таможенная организация (ВТамО) признала наличие предварительной электронной информации о грузах и создание сетей обмена данными между таможнями (С2С) важнейшими условиями обеспечения безопасности глобальной цепочки поставок.

3. В настоящее время лишь несколько международных конвенций обеспечивают правовую основу для обмена информацией о международной перевозке грузов. Наиболее широким географическим охватом из них (68 стран по всему миру) обладает Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), относящаяся к ведению Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). Вопросы электронного обмена информацией решаются в рамках проекта eTIR, который осуществляется с 2002 года и близится к завершению. Проект eTIR направлен на полную компьютеризацию процедуры МДП и приведет в конечном итоге к отказу от бумажных таможенных документов в пользу обмена серийной электронной информацией. Уже определены требования к необходимым электронным системам, включая создание централизованной платформы для обмена информацией С2С.

4. В декабре 2011 года Генеральная Ассамблея одобрила проект 1213АА «Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции» для финансирования по линии СРООН. В декабре 2012 года Группа по рассмотрению собралась под эгидой Департамента по экономическим и социальным вопросам и утвердила окончательный вариант проектного документа.

5. На основе работы, которая уже проделана в рамках проекта eTIR, данный проект, финансируемый по линии СРООН, имеет целью реализовать и укрепить потенциал развивающихся стран и стран с переходной экономикой в области использования универсальной платформы для обмена информацией между таможенными органами, которая была создана для обеспечения надежного обмена информацией, касающейся транзитных грузов, в частности грузов, перевозимых с использованием книжек МДП. Данная платформа будет призвана облегчить в долгосрочном плане обмен информацией С2С и между предприятиями и таможенными (В2С) на глобальном уровне. Устойчивая работа этой платформы будет обеспечиваться за счет минимальных сборов за ее использование. В конечном итоге, надежный электронный обмен информацией С2С приведет к повышению безопасности и сокращению задержек при пересечении границы.

II. Ожидаемые результаты и мероприятия

6. Ожидается, что перечисленные ниже мероприятия по проекту дадут два основных результата: будет обеспечено более широкое использование международных стандартов, в частности в вопросах электронного обмена информацией В2С, и будут расширены сотрудничество между таможенными органами разных стран и обмен соответствующей электронной информацией С2С.

A1.1 Проведение первого межрегионального совещания Группы экспертов (продолжительностью два дня) по оценке правовых и технических потребностей развивающихся стран-кандидатов и стран с переходной экономикой в целях расширения электронного обмена информацией с другими странами (анализ «пробелов»). Будет также рассмотрен и изучен вопрос об установлении связей с существующими крупными национальными и региональными компьютеризированными транзитными системами. На основе исследований, которые будут подготовлены независимыми консультантами, Группа экспертов определит критерии отбора и предложит по крайней мере пять стран для реализации экспериментального проекта.

A1.2 Разработка и внедрение безопасной универсальной платформы электронного обмена данными С2С (см. рис. 1) с должным учетом конкретных проблем развивающихся стран и стран с переходной экономикой.

Рис. 1

Обмен информацией С2С с использованием независимой централизованной платформы



A1.3 Предоставление технической помощи национальным экспертам по крайней мере в пяти странах, отобранных для реализации экспериментального проекта, которые должны увязать национальные или региональные таможенные системы информационных технологий (ИТ) (например, АСОТД¹) с платформой для обмена информацией С2С или разработать план действий с изложением мер, необходимых для создания новой платформы для обмена информацией С2С и обеспечения ее устойчивости во временной перспективе.

A1.4 Проведение пяти технических рабочих совещаний (продолжительностью два дня) по наращиванию потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой и максимальному использованию преимуществ создания платформы для обмена информацией С2С, расширению их электронного обмена таможенной информацией с соседними странами, а также принятию международных стандартов в отношении электронных сообщений (данный проект предусматривает финансирование участия 20 человек в каждом рабочем совещании).

A2.1 Проведение второго межрегионального совещания Группы экспертов (продолжительностью один день) по завершении проекта для представления и оценки результатов, достигнутых в пяти странах, отобранных для реализации экспериментального проекта.

A2.2 Проведение семинара (продолжительностью один день параллельно со вторым межрегиональным совещанием Группы экспертов) для поощрения электронного обмена таможенной информацией и принятия стандартных электронных сообщений с особым упором на конкретные потребности развивающихся стран и стран с переходной экономикой на основе результатов, достигнутых в пяти странах, которые участвуют в реализации экспериментального проекта (данный проект предусматривает финансирование для 45 участников из развивающихся стран и стран с переходной экономикой, в частности из стран, которые не участвуют в реализации экспериментального проекта).

III. Статус проекта

7. На первом межрегиональном совещании Группы экспертов (Женева, 8 декабря 2014 года) эксперты от каждой из региональных комиссий, основываясь на результатах анализа «пробелов», отобрали страны для реализации экспериментального проекта и определили, можно ли в рамках данного проекта на практике обеспечить электронный обмен транзитной информацией С2С или же наилучшим вариантом станет разработка плана действий с изложением шагов, необходимых для создания такой системы. В таблице 1 кратко охарактеризован прогресс, достигнутый каждой из региональных комиссий.

¹ Автоматизированная система обработки таможенных данных.

Таблица 1

Прогресс, достигнутый каждой из региональных комиссий

<p>ЕЭК ООН осуществляет данный проект в глобальном масштабе в сотрудничестве с другими региональными комиссиями. Веб-сайт проекта² регулярно обновляется в целях обеспечения эффективного и быстрого распространения документации по проекту и информации о его результатах.</p> <p>Консультант завершил анализ «пробелов» для Грузии.</p> <p>Грузия была отобрана для реализации экспериментального проекта. Турция согласилась осуществлять экспериментальный проект eTIR вместе с Грузией. В Тбилиси было организовано два технических совещания по данному экспериментальному проекту (5 марта 2015 года и 3 и 4 ноября 2015 года).</p> <p>22 и 23 июня 2015 года в Тбилиси (Грузия) было успешно организовано рабочее совещание по обмену данными С2С.</p> <p>Была нанята компания для разработки и развертывания платформы для обмена информацией С2С.</p> <p>Был нанят консультант для оказания Службе доходов Грузии технической помощи в подключении ее ИТ-системы к платформе для обмена информацией.</p>
<p>Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)</p> <p>Консультант завершил анализ «пробелов» для Кыргызстана.</p> <p>Кыргызстан был отобран для реализации экспериментального проекта.</p> <p>7 и 8 сентября 2015 года в Иссык-Куле (Кыргызстан) было успешно организовано рабочее совещание по обмену данными С2С.</p>
<p>Экономическая комиссия для Африки (ЭКА)</p> <p>Консультант завершил анализ «пробелов» для Марокко и Туниса.</p> <p>Марокко отобрано для реализации экспериментального проекта.</p> <p>Часть проекта, посвященная оказанию технической помощи, первоначально была направлена на обеспечение допуска для обмена данными МДП между Марокко и избранной страной (при условии согласия Марокко) или, по крайней мере, на составление «дорожной карты» для достижения этой цели. Из-за смены координаторов проекта и директора департамента по вопросам ИТ произошла задержка в обмене корреспонденцией с таможенной администрацией Марокко на предмет подтверждения ее готовности. Кроме того, в настоящее время страна занимается заменой своей платформы, и новая ИТ-администрация не выражает прежней заинтересованности в первоначальной направленности проекта. Проект был переориентирован на то, чтобы дать Союзу арабского Магриба (САМ), который является основным региональным экономическим сообществом в Северной Африке, возможность принять меры для ускорения или начала электронного обмена данными С2С между таможенными администрациями САМ.</p> <p>Следовательно, нанятый консультант завершит анализ «пробелов» в дополнительных странах, а именно в Мавритании и Алжире, и административную работу в Ливии и рассмотрит это региональное исследование в целях подготовки регионального плана действий по реализации электронного обмена данными С2С в регионе.</p>

² www.unece.org/trans/themes/unda_customs-to-customs.html.

Рабочее совещание по обмену данными С2С, организованное в сотрудничестве с ЭСКЗА, состоится 2–4 декабря 2015 года в Касабланке (Марокко).

Обсуждения с ЭСКЗА в ходе рабочего совещания также помогут переориентировать техническую помощь, оказываемую в регионах ЭСКЗА и ЭКА, посредством создания синергии между работой двух консультантов, поскольку многие страны одновременно являются как подписантами Агадирской декларации (на которой сосредоточится ЭСКЗА), так и государствами-членами САМ (на котором концентрируется ЭКА).

Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА)

Один из консультантов завершил анализ «пробелов» для Иордании, Ливана, Марокко и Туниса.

Тунис был отобран для реализации экспериментального проекта.

Рабочее совещание по обмену данными между таможенными органами, организованное в сотрудничестве с ЭКА ООН, состоится 2–4 декабря 2015 года в Касабланке (Марокко).

Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК)

Коста-Рика была отобрана для реализации экспериментального проекта.

В 2014 году один из консультантов завершил анализ «пробелов» для Коста-Рики.

16 и 17 июня 2015 года в Сан-Хосе (Коста-Рика) для сотрудников таможенных органов всех шести стран Центральной Америки было организовано рабочее совещание по интеллектуальному анализу данных применительно к таможенным рискам и оценке и образцу данных ВТамО.

Во втором полугодии 2015 года таможенным органам Коста-Рики была оказана дополнительная техническая помощь, связанная с анализом риска и использованием электронных счетов-фактур.

8. Ввиду задержек, вызванных непредвиденными обстоятельствами, например политическими изменениями в странах, отобранных для реализации экспериментального проекта, и административными задержками в региональных комиссиях, а также из-за внедрения новой системы общеорганизационного планирования ресурсов «Умоджа» Департамент по экономическим и социальным вопросам продлил операционный период данного проекта еще на шесть месяцев, до 30 июня 2016 года.

9. Второе межрегиональное совещание Группы экспертов и семинар по содействию электронному обмену таможенной информацией и принятию стандартов на электронные сообщения состоятся в Женеве (20 и 21 июня 2016 года). Внешняя оценка проекта будет проводиться с июля по сентябрь 2016 года.

Приложение II

Финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций проект «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения»

I. Справочная информация

1. Безопасность дорожного движения важна для устойчивого развития, однако она недооценивается и практически не финансируется. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий порядка 1,2 млн. человек во всем мире погибают и еще 20–50 млн. человек получают несмертельные травмы. В настоящее время примерно 90% всех дорожных аварий происходят в странах с низким и средним уровнями дохода, хотя на них приходится лишь половина автотранспортных средств мира. По оценкам, в развивающихся странах на дорожные аварии уходит 1–5% валового внутреннего продукта, что подрывает усилия по сокращению масштабов нищеты и ускорению устойчивого развития. Более половины случаев смерти в мире приходится на пешеходов и водителей двухколесных транспортных средств с мотором. В наиболее бедных регионах мира наблюдаются более высокие показатели. Эти потери трагичны и бессмысленны, и сделанные тревожные выводы подчеркивают необходимость действий в интересах повышения безопасности дорожного движения в мире.

2. К сожалению, с начала проведения Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) наблюдается лишь незначительное улучшение общемировой обстановки в данной области. Таким образом, для достижения целей Десятилетия предстоит сделать еще многое, особенно в странах с низким и средним уровнями дохода, где отмечаются самые высокие показатели смертности и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий.

II. Цели проекта «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения»

3. Цель проекта заключается в том, чтобы помочь четырем развивающимся странам и странам с переходной экономикой укрепить потенциал в области управления безопасностью дорожного движения и эффективно решить проблему улучшения национальных показателей безопасности дорожного движения.

4. Основой проекта являются результаты реализации проекта «Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий», финансировавшегося из пятого транша по линии СРООН и успешно поддержавшего правительства стран с низким и средним уровнями дохода во всем мире в деле разработки региональных и национальных целей в области безопасности дорожного движения и обмена опытом применения оптимальной практики их достижения к 2015 году.

5. Деятельность по проекту будет осуществляться в четырех странах с низким и средним уровнями дохода: Албании, Вьетнаме, Грузии и Доминиканской Республике. В них наблюдаются очень высокие показатели смертности и увеличения числа транспортных средств, поэтому им требуется международная помощь для улучшения национального положения в области безопасности дорожного движения и разработки систем управления ею.

6. Целью данного проекта является оказание странам поддержки для расширения национального потенциала в области управления безопасностью дорожного движения. Он поможет правительствам выявить наиболее важные аспекты и приоритетные потребности безопасности дорожного движения посредством подготовки обзоров состояния безопасности дорожного движения. С учетом определенных в обзорах приоритетных потребностей будут организованы семинары и рабочие совещания по вопросам укрепления потенциала с примерами оптимальной практики в области безопасности дорожного движения. Кроме того, проект направлен на то, чтобы помочь странам повысить осведомленность общественности о проблемах безопасности дорожного движения и проинформировать государственный и неправительственный секторы о необходимости постановки амбициозных целей в данной сфере и принятия конкретных мер для их достижения.

7. Реализацией проекта занимаются три региональные комиссии Организации Объединенных Наций: ЕЭК, ЭКЛАК и ЭСКАТО. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК руководит предложенным межрегиональным проектом и осуществляет его координацию. Он завершится в декабре 2017 года.

III. Текущее положение дел

8. Проект должен начаться с подготовительных или разведывательных миссий группы по первоначальному обзору в четырех целевых странах, включая однодневный диалог по вопросам политики, направленный на достижение согласия по целям, плану и графику составления обзора состояния безопасности дорожного движения с национальными властями и другими партнерами в данной сфере. Подготовительные миссии для региона ЕЭК уже состоялись. Миссия в Албанию прошла 19 и 20 ноября, а миссия в Грузию – 30 ноября и 1 декабря 2015 года. Результатом этих двухдневных подготовительных миссий стало заключение между соответствующими региональными комиссиями и правительствами соглашения, в котором обсуждаются, определяются и согласовываются конкретные области для обзора. После завершения данного этапа он послужит основой для будущей подготовительной работы в плане привлечения других соответствующих сотрудников секретариата Организации Объединенных Наций и коллег на страновом уровне, имеющих опыт в сфере правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов, опасных грузов и правил в области транспортных средств, а также нанятых консультантов.

IV. Последующие шаги

9. После подготовительных миссий будут созданы группы по обзору вопросов существа, в состав которых войдут соответствующие сотрудники секретариата Организации Объединенных Наций из ЕЭК, ЭКЛАК и ЭСКАТО, а также три национальных консультанта, имеющих опыт в различных областях приоритетных тем безопасности дорожного движения, выявленных в ходе подготовительных миссий. В четырех целевых странах эти группы проведут углубленные миссии по установлению фактов, направленные на организацию встреч и бесед с

национальными властями и другими заинтересованными субъектами в сфере безопасности дорожного движения.

10. Следующим шагом в оценке ситуации страны в области безопасности дорожного движения и системы управления ею станет составление обзоров состояния безопасности дорожного движения. Подготовкой оценок будут заниматься национальные эксперты, а их обзором – соответствующие сотрудники секретариата Организации Объединенных Наций из ЕЭК, ЭКЛАК или ЭСКАТО. К числу вопросов, которые будут изучаться, относятся: ограничение возможностей, финансовые и кадровые ресурсы, необходимый статистический потенциал и другие насущные экономические или социальные проблемы, помешавшие странам создать или модернизировать свои системы управления безопасностью дорожного движения. Кроме того, будут выявлены пробелы в национальной нормативно-правовой базе, будет произведена оценка ее соответствия международным документам, касающимся безопасности дорожного движения (конвенции и соглашения Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения), и будет обеспечена координация заинтересованных сторон в данной сфере.

11. В обзорах будут определены наиболее важные аспекты и приоритетные потребности системы управления безопасностью дорожного движения. В приоритетных областях (например, учреждение эффективных институциональных систем и законодательных основ управления безопасностью дорожного движения, сбор и оценка точных статистических данных в области безопасности дорожного движения, принятие и мониторинг целевых показателей в сфере безопасности дорожного движения, повышение безопасности автотранспортных средств и дорожной инфраструктуры, эффективное правоприменение) будет продолжаться диалог по вопросам политики с национальными заинтересованными субъектами в сфере безопасности дорожного движения. Будет организовано и проведено два национальных рабочих совещания по вопросам укрепления потенциала в целях расширения возможностей национального управления безопасностью дорожного движения. Национальные рабочие совещания по вопросам укрепления потенциала, предусмотренные в качестве последующей деятельности, будут проходить в течение двух дней и предоставят возможность дополнительной учебной подготовки по соответствующим приоритетным областям, определенным в обзорах состояния безопасности дорожного движения, включая присоединение к правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения, и их осуществление. Предполагается, что должностные лица правительств и соответствующие заинтересованные субъекты из неправительственных организаций и частного сектора примут участие в каждом из рабочих совещаний, предусмотренных в качестве последующей деятельности.

12. На основе опубликования проектных документов (обзоров состояния безопасности дорожного движения) на английском и на соответствующем национальном языке и подготовки специальной веб-страницы в рамках проекта будет обеспечиваться обмен передовым опытом и повышение осведомленности стран-бенефициаров о важнейших потребностях в решении проблем безопасности дорожного движения. Проект подчеркнет значимость присоединения к ключевым правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения, и их осуществления в качестве одного из эффективных средств совершенствования управления безопасностью дорожного движения на национальном уровне.

Приложение III

Проект SafeFITS

I. Справочная информация

1. Ежегодно порядка 1,24 млн. человек во всем мире погибают и еще 20–50 млн. человек получают несмертельные травмы в результате дорожно-транспортных происшествий (ВОЗ, 2013 год). Эти потери оказывают неизмеримое воздействие на затронутые семьи, жизнь которых зачастую необратимо меняется, и на сообщества, в которых жили и работали эти люди.

2. В марте 2010 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 64/255, в которой провозгласила 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с общей целью стабилизации, а затем снижения прогнозируемых общемировых показателей смертности в результате дорожно-транспортных происшествий посредством расширения деятельности, осуществляемой на национальном, региональном и глобальном уровнях. В апреле 2014 года в своей резолюции 68/269 Генеральная Ассамблея высоко оценила усилия государств-членов, разработавших национальные планы обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом на Десятилетие действий, и призвала государства-члены, которые еще не сделали этого, принять подобный план. В рамках последующей деятельности Комитет по внутреннему транспорту принял план осуществления, в котором учитывается его всеобъемлющий подход к обеспечению безопасности дорожного движения, и регулярно отслеживает ход его выполнения (более подробная информация содержится в неофициальном документе № 8).

3. В то же время под руководством ЕЭК ООН было завершено осуществление двух крупных проектов, финансируемых по линии СРООН, а также ряда мероприятий по укреплению потенциала. Речь идет о следующем:

- Реализация под руководством Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН проекта «Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий», финансируемого по линии СРООН, была завершена в 2010 году, и ее результатом стал комплекс мер, направленных на достижение конкретных целевых показателей с доказанными результатами в области повышения безопасности дорожного движения.

Целью проекта *будущих систем внутреннего транспорта (ForFITs)*, завершенного в 2013 году, было содействие принятию решений, связанных с сокращением выбросов CO₂, в области транспортной политики, основанной на знаниях. В рамках проекта был разработан инструмент ForFITs, который оценивает ожидаемый объем CO, генерируемый различными видами внутреннего транспорта, для различных вариантов транспортной политики (функционирование транспортного сектора, потребление энергии, распределение перевозок по различным видам транспорта, парк автотранспортных средств и т.д.).

- Рабочее совещание по вопросам управления безопасностью дорожного движения в Белграде (октябрь 2014 года), рабочие совещания по повышению осведомленности, организованные совместно с ЭКА ООН для стран Африки (2014 год), и т.д.

4. Стало очевидным, что имеется пробел в теоретической оценке мер и тенденций в поддержку направлений политики обеспечения безопасности дорожного движения. Таким образом, основываясь на базе знаний ЕЭК ООН и благодаря ForFITS и другим мероприятиям по оказанию технической помощи, секретариат разработал концепцию проекта SafeFITS и мобилизовал внебюджетное финансирование для его реализации. Международный союз автомобильного транспорта (MCAT) согласился финансировать разработку инструмента SafeFITS.

5. С учетом использования принципов ForFITS модуль безопасности дорожного движения «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)» направлен на оказание содействия в принятии решений, связанных с сокращением численности жертв дорожно-транспортных происшествий, в области транспортной политики, основанной на конкретных знаниях. Планировалось, что SafeFITS будет использоваться правительствами и директивными органами как развитых, так и развивающихся стран главным образом для принятия решений о наиболее подходящей политике и мерах в области безопасности дорожного движения, направленных на достижение ощутимых результатов в сфере ее повышения. Модель будет основана на исторических данных о безопасности дорожного движения и взаимосвязи между несколькими ее параметрами и, как ожидается, будет предоставлять информацию о различных сценариях безопасности дорожного движения в зависимости от выбранной политики и принимаемых мер.

II. Методологическая основа

6. В проекте SafeFITS система управления безопасностью дорожного движения представлена в контексте четырех слоев (экономики и управления, мер по обеспечению безопасности дорожного движения, показателей эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения, смертности и травматизма, распределения перевозок по видам транспорта, включая использование автомобиля по сравнению с использованием общественного транспорта и автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным и внутренним водным транспортом) и пяти направлений (управления безопасностью дорожного движения, дорожной инфраструктурой, автотранспортного средства, пользователя и послеаварийного обслуживания).

7. Эти слои можно охарактеризовать следующим образом:

- экономика и управление: первый слой отражает структурные, экономические, культурные и нормативные характеристики (т.е. вклад политики) каждой страны, связанные с ситуацией в области безопасности дорожного движения;
- меры по обеспечению безопасности дорожного движения (результат политики): второй слой включает конкретные программы и меры в области обеспечения безопасности дорожного движения и их характеристики;
- для увязки первых двух слоев с окончательным итогом средний (третий) слой уточняет оперативный уровень безопасности дорожного движения в стране, поскольку содержит показатели эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения (ПЭМБ) по вопросам каждого из пяти направлений;
- окончательные итоги выражаются в показателях смертности и травматизма (жертвы дорожно-транспортных происшествий), которые позволяют понять масштаб данной проблемы. Эта информация содержится в слое 4.

Рис. 1
Концептуальная основа SafeFITS



III. Текущая ситуация

8. Разработка столь сложного и утонченного инструмента в области безопасности дорожного движения требует пошагового подхода; поэтому процесс формирования модели SafeFITS разделен на четыре этапа. Этап I был посвящен исследованию и анализу существующих знаний о моделировании и причинно-следственных связях в сфере безопасности дорожного движения; этап II был нацелен на подготовку проекта основы модели и описание причинно-следственных связей в сфере безопасности дорожного движения для последующего использования при разработке сценариев соответствующей политики. Результатом этапа III должен стать проект модели SafeFITS и интерфейса связи между приложением и пользователем. В ходе реализации этапа IV предполагается провести его апробирование посредством практической проверки. По окончании этапа IV модель SafeFITS должна быть готова к общественному/внешнему использованию.

9. Этап I проекта SafeFITS начался в первом квартале 2015 года и включал:

- обзор публикаций наиболее актуальных исследований и проектов в области безопасности дорожного движения, которые могут быть использованы для разработки инструмента SafeFITS;
- перечень статистических данных, которые считаются необходимыми для описания и отслеживания эффективности мер безопасности дорожного движения, а также выявление имеющихся источников данных; и
- проект плана концептуальной основы модели SafeFITS.

10. Этап II проекта SafeFITS начался в июле 2015 года и был завершен в конце ноября 2015 года. На основе этапа I проекта SafeFITS текущий этап II уже дал следующие результаты:

- концептуальная основа SafeFITS: окончательный вариант концептуальной основы SafeFITS будет включать в себя план архитектуры модели SafeFITS и описание требований к данным. Модель SafeFITS, по всей вероятности, будет содержать три отдельных, но взаимодополняющих модуля, которые будут служить для анализа политики в области безопасности дорожного движения:
 1. Модуль «анализа вмешательства», позволяющий пользователю проводить анализы вмешательства, т.е. прогнозировать влияние на безопасность конкретной меры в области безопасности дорожного движения или мероприятия, проводимого в определенной стране в течение определенного периода времени, при сохранении постоянного характера прочих факторов.
 2. Модуль «сопоставительного анализа», позволяющий пользователю сравнивать страны посредством сопоставления результатов в области обеспечения безопасности дорожного движения с базовыми показателями и выявления приоритетных областей, на которые стране следует обратить особое внимание в целях улучшения ее результатов в области обеспечения безопасности дорожного движения.
 3. Модуль «прогнозирования», позволяющий апробировать сценарии принимаемых мер и программы на национальном уровне.
- Перечень наиболее актуальных взаимосвязей (причинно-следственных связей): на основе широкого обзора публикаций в ходе этапа I был проведен подробный обзор, нацеленный на выявление поддающихся количественной оценке причинно-следственных связей, увязывающих приоритетные показатели модели SafeFITS с итоговыми показателями (жертвы и смертность). Обзор выявления причинно-следственных связей приоритетных показателей модели был проведен в ходе разработки ее концептуальной основы, поэтому его результаты будут использованы в модуле «анализа вмешательства» SafeFITS.

IV. Последующие шаги

11. С учетом предыдущих этапов предполагается, что в ходе этапа III SafeFITS будут разработаны база знаний, база данных и статистические модели, которые позволят использовать три модуля и связанные с ними пользовательские интерфейсы. Разработка модели потребует систематического сбора данных по безопасности дорожного движения во всех соответствующих странах. После завершения сбора данных на основании взаимосвязей между показателями и итогами будет определена окончательная структура модели SafeFITS и будут оценены ее параметры. Для проверки пригодности модели будут применены подходящие статистические испытания.

12. Для проведения коллегиального обзора будет организован «круглый стол» с участием признанных представителей научных кругов и практиков. Данное мероприятие запланировано на первый квартал 2016 года.

13. В ходе этапа IV SafeFITS экспериментальное(ые) приложение(я) поможет(помогут) проверить и оценить разработанную модель посредством сопоставления прогнозируемых итогов с зарегистрированными показателями смертности и травматизма. Испытания модели пройдут в нескольких отобранных странах

(возможно, в первом квартале 2016 года), и будет предпринята попытка обеспечения ее взаимодействия с проектом «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения», финансируемым по линии СРООН. Параметры модели будут подвергнуты дальнейшей калибровке и корректировке с учетом результатов испытаний.

14. По завершении:

- к модели SafeFITS будет обеспечен открытый доступ в виде специального приложения вместе с необходимыми руководящими указаниями по его применению;
- обзор литературных источников, описание модели и резюме «круглого стола» будут изданы в качестве одной из публикаций ЕЭК ООН;
- ЕЭК ООН будет использовать инструмент SafeFITS в рамках будущих диалогов по вопросам политики;
- для заинтересованных сторон будет организована профессиональная подготовка по вопросам использования инструмента SafeFITS.