



## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Восемьдесят вторая сессия

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

#### Стратегические вопросы партнерства и технической помощи:

Диалог по вопросам политики  
и техническая помощь странам  
с переходной экономикой  
и развивающимся странам

### План действий по развитию потенциала Комитета по внутреннему транспорту

#### Записка секретариата

##### *Резюме*

На восемьдесят первой сессии КВТ, состоявшейся 19–22 февраля 2019 года в Женеве, была принята Стратегия Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года (именуемая далее Стратегией) в качестве базового документа по будущим направлениям развития КВТ.

В качестве первого приоритетного направления деятельности по развитию потенциала, предусмотренной принятой Стратегией КВТ, в настоящем документе представлен проект всеобъемлющего плана действий по развитию потенциала. Комитету предлагается рассмотреть и, возможно, принять проект всеобъемлющего плана действий по развитию потенциала, представленный в настоящем документе.

## I. Справочная информация

1. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) является уникальным межправительственным форумом, который был учрежден в 1947 году для поддержки усилий по восстановлению транспортного сообщения в послевоенной Европе. На протяжении многих лет КВТ специализируется на оказании содействия в согласованном и устойчивом развитии различных видов внутреннего транспорта. КВТ и его 20 рабочих групп, Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты, а также 12 административных комитетов по договорам, относящимся к компетенции КВТ, представляют собой межправительственные директивные органы, деятельность



которых направлена на улучшение повседневной жизни населения и условий предпринимательской деятельности во всем мире на основе конкретных действий, способствующих укреплению транспортных связей, безопасности дорожного движения, повышению результативности экологической деятельности и повышению энергоэффективности и конкурентоспособности сектора внутреннего транспорта.

2. Цели в области устойчивого развития представляют собой универсальный набор целей, задач и показателей, которые государства – члены Организации Объединенных Наций, как ожидается, будут использовать для разработки своих повесток дня и стратегий на период до 2030 года. 17 глобальных целей и 169 задач содержатся в резолюции Организации Объединенных Наций «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» (A/RES/70/1) от 25 сентября 2015 года. Секретариат ЕЭК определил девять целей, в контексте которых ЕЭК обладает сравнительными преимуществами и обеспечивает наибольшую эффективность. Шесть из них (Цели 3, 7, 8, 9, 11 и 13) напрямую связаны с деятельностью Отдела устойчивого транспорта.

3. Кроме того, для оказания поддержки государствам-членам в более эффективном осуществлении Повестки дня на период до 2030 года на межсекторальной и комплексной основе ЕЭК выявила<sup>1</sup> области совпадения нескольких целей, где возможно получение высокой отдачи, т. е. так называемые «узловые центры». Были особо отмечены следующие четыре области: устойчивое использование природных ресурсов, устойчивые и «умные» города, устойчивая мобильность и «интеллектуальное» сообщение, а также оценка и мониторинг ЦУР. В этих областях высокой отдачи ЕЭК будет заниматься многочисленными аспектами сложных многогранных вопросов, содействовать налаживанию партнерских отношений, поощрять межсекторальный диалог с внешними партнерами и повышать осведомленность о своей деятельности.

4. Техническое сотрудничество ЕЭК представляет собой инструмент содействия поддержанию взаимовыгодных экономических отношений со всеми государствами-членами<sup>2</sup>. Техническое сотрудничество направлено на оказание поддержки государствам-членам в достижении целей Повестки дня на период до 2030 года и поддержку национальных усилий стран с переходной экономикой и стран с формирующейся рыночной экономикой по интеграции их экономики в европейскую и мировую экономическую систему. По этой причине техническое сотрудничество ЕЭК сосредоточено на таких трансграничных вопросах, как трансъевропейские транспортные связи и коридоры, охрана окружающей среды, упрощение процедур торговли и перевозок, энергоэффективность и т. д.

5. В итоговом документе обзора реформы ЕЭК, и в частности в решении А (65) Комиссии, принятом в 2013 году, признается, что «подпрограмма по транспорту является уникальным центром Организации Объединенных Наций, обеспечивающим всеобъемлющую региональную и глобальную платформу для рассмотрения всех аспектов развития внутреннего транспорта и сотрудничества».

6. В ряде резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, включая резолюцию 72/271 о безопасности дорожного движения, принятую в апреле 2018 года, резолюцию A/RES/72/212 об интермодальности и резолюцию A/70/197 о транспортных связях и коридорах, подчеркивается глобальная роль правовых документов, относящихся к компетенции КВТ, и содержится призыв ко всем государствам-членам присоединиться к ним.

7. На восемьдесят первой сессии КВТ, состоявшейся 19–22 февраля 2019 года в Женеве, была принята Стратегия Комитета по внутреннему транспорту на период до 2030 года (именуемая далее Стратегией) в качестве базового документа по будущим направлениям развития КВТ. В качестве первого приоритетного направления

<sup>1</sup> Основные направления текущей работы ЕЭК по дальнейшему согласованию с Целями в области устойчивого развития см. в неофициальном документе 2018/12, Исполнительный комитет, май 2018 года.

<sup>2</sup> Стратегия технического сотрудничества ЕЭК, Европейская экономическая комиссия, 2007 год.

деятельности по развитию потенциала, предусмотренной принятой Стратегией КВТ, Комитету было предложено рассмотреть и, возможно, принять проект всеобъемлющего плана действий по развитию потенциала, представленный в настоящем документе.

## II. Стратегическая концепция и миссия КВТ

8. В данной Стратегии концепция КВТ определена следующим образом: «КВТ является платформой ООН для внутреннего транспорта в целях содействия эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках».

9. Миссия КВТ определена как содействие развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения Целей устойчивого развития в государствах – членах ЕЭК и Организации Объединенных Наций посредством политического диалога, согласования, при необходимости, нормативно-правовой базы, поддержки новых технологий, оказания помощи в укреплении транспортных связей и содействия осуществлению правовых документов.

10. Согласно Стратегии в своей будущей деятельности, КВТ будет действовать в качестве:

- **платформы Организации Объединенных Наций для осуществления региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту:** Комитет будет укреплять свою роль в качестве платформы Организации Объединенных Наций для осуществления конвенций по внутреннему транспорту для всех государств – членов Организации Объединенных Наций и сохранять ведущую роль в глобальных усилиях по преодолению кризиса в сфере безопасности дорожного движения, снижению уровня выбросов путем введения и продвижения стандартов для транспортных средств, а также по уменьшению влияния физических и нефизических препятствий с помощью целого ряда конвенций по упрощению процедур пресечения границ и соглашений о развитии инфраструктуры;
- **платформы Организации Объединенных Наций по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте:** Комитет будет добиваться того, чтобы i) при выполнении своих нормативных функций он не отставал от передовых технологий и транспортных инноваций, особенно в области интеллектуальных транспортных систем, автономных транспортных средств и цифровизации, ii) разнообразные процессы внесения поправок в различные конвенции не приводили к раздробленности и iii) слишком раннее регулирование не сдерживало прогресс;
- **платформы Организации Объединенных Наций для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта:** в ходе своей ежегодной сессии Комитет будет обеспечивать платформу для диалога по вопросам политики в целях рассмотрения возникающих проблем в сфере внутреннего транспорта, а также предложений по совершенствованию инфраструктуры и функционирования;
- **платформы Организации Объединенных Наций по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности в области внутреннего транспорта:** Комитет будет надлежащим образом обеспечивать всеобъемлющую и согласованную нормативно-правовую основу и по мере необходимости служить институциональным ориентиром для поддержки усилий по осуществлению международного транспортного сообщения и разработке новых или развития существующих инициатив, соглашений и коридоров.

11. Сосредоточение внимания на этих основных областях, позволяющих добиться наибольшей эффективности и неразрывно связанных с функциональными

преимуществами ЕЭК, будет содействовать государствам-участникам в решении связанных с транспортом проблем.

### III. Мандаты по развитию потенциала, предусмотренные Стратегией КВТ

12. В соответствии со Стратегией секретариату было поручено разработать новые или скорректировать/обновить существующие программы наращивания потенциала, учебные материалы, руководящие принципы, стандарты и критерии определения профессиональных качеств – в сотрудничестве с другими организациями и учреждениями – для содействия укреплению потенциала в контексте присоединения к правовым документам и их осуществления, а также организации курсов профессиональной подготовки [временные рамки: в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе] и разработки для Договаривающихся сторон показателей оценки состояния и прогресса в осуществлении правовых документов [временные рамки: в краткосрочной и среднесрочной перспективе]<sup>3</sup> (план действий по реализации концепции КВТ, пункт А с) и d), стр. 6 текста на русском языке).

13. Далее в Стратегии определяются приоритетные направления деятельности по развитию потенциала на период до 2030 года, как показано в таблице 1.

Таблица 1

#### Перечень приоритетных направлений деятельности по развитию потенциала на период до 2030 года

<i>Тема/ соответствующие ЦУР</i>	<i>Долгосрочная деятельность</i>	<i>Приоритетные виды деятельности до 2030 года</i>	<i>Ориентировочный бюджет (РБ/ВБР); способы управления; партнерство</i>
Платформа Организации Объединенных Наций для осуществления конвенций по внутреннему транспорту	Новая или скорректированная/обновленная существующая программа наращивания потенциала, учебные материалы, руководства, стандарты и критерии определения профессиональных качеств, а также курсы профессиональной подготовки	– Комплексный план наращивания потенциала на период до 2020 года – Корректировка/обновление существующих учебных материалов с 2020 года – Новые учебные материалы, стандарты и критерии определения профессиональных качеств с 2022 года – Курсы профессиональной подготовки с 2019 года	При необходимости средства РБ будут использоваться для включения стандартов профессиональной подготовки и критериев определения профессиональных качеств в правовые документы ВБР будут привлекаться для разработки учебных материалов и подготовки курсов в рамках партнерских отношений с учебными заведениями
СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЦУР: ЦУР 3, ЦУР 6, ЦУР 7, ЦУР 8, ЦУР 9, ЦУР 11, ЦУР 12, ЦУР 13	Разработка показателей	С 2019 года	РБ подразделений помимо ЕЭК (например, СРООН) или ВБР

*Источник:* Стратегия КВТ на период до 2030 года, стр. 7 текста на русском языке.

14. В качестве первого приоритетного направления деятельности по развитию потенциала, предусмотренной Стратегией, в настоящем документе представлен проект всеобъемлющего плана действий по развитию потенциала для обсуждения и утверждения КВТ на его восемьдесят второй сессии.

15. Кроме того, мандат в контексте деятельности по развитию потенциала, осуществляемой в рамках технического сотрудничества ЕЭК, был определен в Стратегии технического сотрудничества ЕЭК, принятой Европейской экономической комиссией на ее шестьдесят второй сессии, состоявшейся в Женеве в 2007 году. В этом

<sup>3</sup> Стратегия КВТ на период до 2030 года, стр. 6 текста на русском языке, 2019 год.

документе (подраздел С, стр. 5 текста на русском языке) основные цели технического сотрудничества в рамках ЕЭК сформулированы следующим образом:

- укрепление национальных возможностей стран с переходной экономикой в плане применения международно-правовых документов, норм, стандартов и предписаний ЕЭК ООН в сферах транспорта, окружающей среды, торговли, статистики, устойчивой энергетики, лесоматериалов, жилищного обеспечения и управления земельными ресурсами, а также экономического сотрудничества и интеграции;
- оказание помощи в формировании институциональных основ в поддержку субрегиональной и региональной интеграции в областях, относящихся к ее программе работы;
- оказание помощи странам с переходной экономикой в деле разработки и осуществления программ/проектов технической помощи с уделением особого внимания тем из них, которые связаны с решением трансграничных проблем, в областях, относящихся к ее программе работы;
- оказание поддержки странам с переходной экономикой в их усилиях по наращиванию потенциала в интересах достижения целей развития, согласованных на международном уровне, в регионе ЕЭК ООН.

16. ЕЭК обладает неоспоримыми конкурентными преимуществами в области нормативной деятельности в сфере внутреннего транспорта и выявления оптимальной практики, актуальной для всех государств, являющихся ее членами, независимо от уровня их экономического развития. Наряду с обслуживанием правовых документов Организации Объединенных Наций, которые служат международной нормативно-правовой базой в области внутреннего транспорта, и аналитической работой, проводимой рабочими группами и секретариатом, к числу трех основных направлений деятельности КВТ и Отдела устойчивого транспорта относится оказание технической помощи.

17. Деятельность по оказанию технической помощи сосредоточена главным образом на расширении возможностей государств-членов в плане присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта. Поскольку в регионе ЕЭК достигнут высокий уровень присоединения, акцент смещен в сторону поддержки эффективного осуществления как на национальном, так и на субрегиональном уровнях. Кроме того, в соответствии с Повесткой дня на период до 2030 года деятельность по развитию потенциала также перенаправляется на поддержку достижений Целей в области устойчивого развития, связанных с транспортом. В этой связи диалог по вопросам политики в области транспорта, целенаправленная деятельность по наращиванию потенциала в поддержку осуществления соответствующих нормативных документов и консультативная работа по вопросам транспортной политики служат основными видами технической помощи, оказываемой секретариатом. В государствах – членах ЕЭК эта деятельность ориентирована, в частности, на страны Восточной и Юго-Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, хотя и не ограничивается ими. Особое внимание уделяется странам, не имеющим выхода к морю.

18. Для обеспечения соответствия последним глобальным тенденциям секретариат предложил обновить формулировки, связанные с текущей деятельностью по оказанию технической помощи/наращиванию потенциала следующим образом (речь идет о процессе, который начался с принятия обновленных определений, предложенных Всемирным банком в 2009 году):

- потенциал развития: наличие ресурсов, а также эффективность и действенность, с которой общество использует эти ресурсы для определения и достижения своих целей в области развития на устойчивой основе;
- развитие потенциала: процесс обучения на местном уровне, осуществляемый лидерами, коалициями и другими проводниками перемен, который влечет за собой изменение социально-политических, стратегических и организационных

факторов для повышения ответственности за достижение целей в области развития на местах, эффективности и действенности усилий по их достижению.

19. Термин «развитие потенциала», разумеется, гораздо лучше обозначает деятельность, осуществляемую секретариатом в государствах-членах, поскольку она связана с совершенствованием и укреплением существующего потенциала и знаний, а не с наращиванием потенциала, которого в то время не существовало.

20. С использованием новых определений секретариат проведет ряд мероприятий в поддержку развития потенциала государств-членов в области разработки правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту и их эффективного осуществления в предстоящие годы.

#### IV. Общие принципы развития потенциала КВТ

21. В качестве отправной точки при разработке Плана действий по развитию потенциала КВТ были определены общие принципы развития потенциала. Они служат отражением намерения прилагать более серьезные усилия для стимулирования эффективного осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту и добиваться ощутимых результатов в государствах-членах. Эти принципы предусматривают поддержку усилий в контексте глобального охвата правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту, предусмотренного Стратегией, и учитывают нехватку ресурсов секретариата. Предлагаются следующие общие принципы:

а) **предложить государствам-членам комплексные решения:** работать совместно с государствами-членами над эффективным осуществлением правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту посредством i) начала сотрудничества с обмена базовой информацией о преимуществах присоединения к конвенциям по транспорту и их эффективного осуществления, а также о том, как они содействуют достижению Целей в области устойчивого развития, ii) разработки официальных и неофициальных документов, презентаций, брошюр, «дорожных карт» и платформы для электронного обучения и обмена знаниями, iii) подготовки в сотрудничестве с государствами-членами рамок и плана действий по развитию потенциала, iv) оказания государствам-членам помощи в наращивании национального потенциала для реализации, v) получения от государств-участников обязательств по внесению необходимых законодательных и организационных изменений для эффективного осуществления конвенций и vi) оказания государствам-членам помощи в подготовке необходимых правовых и организационных рамок. В контексте этого процесса будут установлены более тесные отношения с государствами-членами, что позволит обеспечить их ответственность за достижение целей по развитию потенциала и потребует от них всестороннего участия в реализации (включая политическую поддержку);

б) **признать деятельность по развитию потенциала как установление долгосрочных отношений, а также усилия, предпринимаемые государствами-членами и ЕЭК:** обычно для эффективного осуществления одной конвенции по транспорту требуется несколько лет, поэтому как государствам-членам, так и ЕЭК следует разработать рамки для развития потенциала, предусматривающие реальную «дорожную карту» для осуществления одного правового документа. Введение рамок для развития потенциала, сочетающих проведение нескольких мероприятий по оказанию технической помощи (рабочих совещаний, конференций, коллегиальных миссий, аналитической работы, диалога по вопросам политики и т. д.), с использованием имеющихся ресурсов должно в конечном итоге дать ощутимые результаты. Своевременное оказание необходимой помощи со стороны ЕЭК будет наиболее эффективным и действенным образом способствовать достижению поставленных целей;

в) с учетом принципов, закрепленных Целью 17 в области устойчивого развития, **наладить взаимодействие с другими международными и региональными учреждениями, участвующими в развитии устойчивых**

**транспортных систем:** в среднесрочной перспективе ЕЭК определит механизмы привлечения квалифицированных представителей заинтересованных сторон (научных кругов и учебных центров) к обмену знаниями о конвенциях и соглашениях Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту. Это позволит создать сеть представителей по «обмену знаниями и их пропаганде» (из числа представителей НПО, научных и деловых кругов), готовых внести вклад в деятельность по развитию потенциала;

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. Это будет способствовать формированию сети национальных экспертов в государствах-членах, которые возглавят работу по включению конвенций по транспорту в национальное законодательство и их эффективному осуществлению. Кроме того, привлечение большого числа национальных экспертов послужит одной из мер по смягчению последствий значительной текучести кадров в министерствах/учреждениях развивающихся стран, отвечающих за осуществление правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту;

e) **использовать план действий по развитию потенциала для мобилизации ВБР:** в соответствии с четко признанными потребностями и имеющимися возможностями рамки для развития потенциала государств-членов будут служить мобилизации дополнительных ВБР в интересах развития потенциала и при необходимости для выделения средств из фонда РПТС, рабочего времени сотрудников РПТС и т. д.

## V. План действий по развитию потенциала КВТ

22. С учетом общих принципов и деятельности КВТ по развитию потенциала, определенных в плане действий по реализации концепции Комитета (деятельность А: укрепление роли КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для конвенций по внутреннему транспорту)<sup>4</sup>, был подготовлен проект плана действий по развитию потенциала КВТ. Стратегическая цель «Укрепление роли КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для конвенций по внутреннему транспорту» будет достигнута путем проведения мероприятий, сгруппированных 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.

23. Далее предлагаемые стратегические направления увязываются с конкретными действиями и ожидаемыми результатами, областями деятельности, необходимыми ресурсами (как людскими, так и финансовыми) и бенефициарами. Представленный таким образом (в таблице 2) проект плана действий по развитию потенциала КВТ будет прост для исполнения и внесения изменений в случае обновления приоритетов, определенных в Стратегии КВТ.

<sup>4</sup> Там же, стр. 5 текста на русском языке.

Таблица 2

## Проект плана действий по развитию потенциала КВТ

*Концепция: КВТ служит платформой ООН для внутреннего транспорта в интересах содействия эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках.*

Стратегическая цель	Стратегическое направление	Действия	Результаты/итоги	Области деятельности	Заинтересованные субъекты	Бенефициары	Финансирование
Укрепление роли КВТ в качестве платформы Организации Объединенных Наций для осуществления конвенций по внутреннему транспорту	<b>Повышение осведомленности:</b> информирование государств-членов о правовых документах Организации Объединенных Наций по транспорту и о преимуществах их осуществления	Разработка и обновление веб-страницы и брошюр	Веб-страница ЕЭК, новости и брошюры	Например,  Стандарты для транспортных средств  Дорожные знаки и сигналы	Сотрудники ЕЭК  Консультанты	Учреждения и организации государств-членов  Международные организации  Широкая общественность  Средства массовой информации	РБ, включая РПТС  СРООН  ВБР (национальные бюджеты, международные и региональные организации, МФУ)
		Обновление профиля Отдела устойчивого транспорта, включая все документы, связанные с транспортом	Платформа для электронного обучения и обмена знаниями	Упрощения процедур пересечения границ			
		Разработка и обновление наборов презентаций	Инtranет Отдела устойчивого транспорта	Перевозка опасных грузов  Интермодальность			
		Разработка руководства по присоединению/ дорожной карты по осуществлению	Публикации, посвященные присоединению/дорожной карте по осуществлению				
	<b>Укрепление потенциала:</b> оказание государствам-членам помощи в развитии потенциала для эффективного	Подготовка официальных и неофициальных документов по развитию потенциала	Презентации и обсуждения в ходе совещаний КВТ и его вспомогательных органов				
		Разработка всеобъемлющего плана по развитию потенциала	План действий по развитию потенциала КВТ	Вся деятельность Отдела устойчивого транспорта	Сотрудники ЕЭК	Учреждения и организации государств-членов  НПО	РБ, включая РПТС  ВБР (проекты, взносы государств-членов и других организаций)



<i>Концепция: КВТ служит платформой ООН для внутреннего транспорта в интересах содействия эффективно удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках.</i>							
<i>Стратегическая цель</i>	<i>Стратегическое направление</i>	<i>Действия</i>	<i>Результаты/итоги</i>	<i>Области деятельности</i>	<i>Заинтересованные субъекты</i>	<i>Бенефициары</i>	<i>Финансирование</i>
	осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту (ЕЭК – катализатор перемен)	Разработка/обновление учебных материалов и руководств	Публикации, учебные материалы, руководства, вебинары		Сотрудники ЕЭК		СРООН
		Разработка веб-платформы для электронного обучения и обмена знаниями	Платформа для электронного обучения и обмена знаниями (включая ведение архива национальных тематических исследований, примеров и т. д.)		Международные и региональные организации		
		Разработка методологии для подготовки национальной рамочной программы по развитию потенциала (НРПП)	Общая методология подготовки национальной рамочной программы по развитию потенциала		Научные круги и центры профессиональной подготовки		
		Определение пяти стран-бенефициаров для подготовки НРПП	Пять стран-бенефициаров, принявших обязательства по осуществлению НРПП		Эксперты и консультанты		
		Разработка в сотрудничестве с отдельными странами-бенефициарами НРПП/конкретного плана действий, включающего совместно согласованные цели/задачи, графики, ресурсы и т. д.	Национальная рамочная программа развития потенциала для стран-бенефициаров		Другие учреждения Организации Объединенных Наций		
	Формирование коалиции для осуществления национальной рамочной программы развития потенциала	Национальная коалиция по реализации		НПО			

Концепция: КВТ служит платформой ООН для внутреннего транспорта в интересах содействия эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках.

Стратегическая цель	Стратегическое направление	Действия	Результаты/итоги	Области деятельности	Заинтересованные субъекты	Бенефициары	Финансирование
		Организация мероприятий по развитию потенциала (семинаров, рабочих совещаний и т. д.) и обзоров национального потенциала	Рабочие совещания и мероприятия по развитию потенциала, учебные курсы, коллегиальные учебные миссии, обзоры результативности (ОСБДД, ОРЭД и т. д.), консультативные услуги, презентации и обсуждения в ходе совещаний КВТ и его вспомогательных органов				
		Оказание государствам-членам помощи в обновлении национального законодательства в целях эффективного осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту					
		Разработка показателей для оценки хода осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций	ПУСКВТ				
	<b>Налаживание взаимодействия:</b> разработка стандартов и критериев определения профессиональных качеств для аккредитации учреждений (академических кругов, учебных центров и т. д.) в целях содействия осуществлению	Разработка стандартов и критериев компетентности	Программы профессиональной подготовки, пособия, руководящие принципы и критерии определения профессиональных качеств	Вся деятельность Отдела устойчивого транспорта	Сотрудники ЕЭК	Международные и региональные организации Научные круги и учебные центры Эксперты и консультанты НПО	РБ, включая РПТС ВБР (национальные бюджеты, международные и региональные организации, МФУ, ГЧП, сборы за аккредитацию, ...)
		Формирование сети представителей по обмену знаниями и их пропаганде (из числа представителей НПО, научных и деловых кругов)	МоВ и соглашения о сотрудничестве	На этапе I секретариату следует выявлять и поощрять те направления работы в области внутреннего транспорта, которые			

<i>Концепция: КВТ служит платформой ООН для внутреннего транспорта в интересах содействия эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках.</i>							
Стратегическая цель	Стратегическое направление	Действия	Результаты/итоги	Области деятельности	Заинтересованные субъекты	Бенефициары	Финансирование
	правовых документов Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту	Налаживание сотрудничества/ взаимодействия с заинтересованными сторонами в сфере транспорта	МоВ и соглашения о сотрудничестве	наиболее приемлемы для сотрудничества			
	<b>Мониторинг и оценка результатов</b> и эффективности предпринимаемых действий/ применяемых методов	Обновление учебных материалов и руководящих принципов  Разработка механизма для мониторинга реализации оценки результатов  Подготовка национальных докладов о реализации	Среднесрочный обзор методологий, содержания веб-платформы и руководств  Ежегодные национальные отчеты («до и после») для информирования о результатах  Тематические исследования/примеры оптимальной практики		Сотрудники ЕЭК Эксперты и консультанты	Международные и региональные организации Научные круги и центры профессиональной подготовки Эксперты и консультанты НПО	РБ, включая РПТС ВБР (проекты)
	Краткосрочная перспектива (2020 год)		Среднесрочная перспектива (2021–2023 годы)			Долгосрочная перспектива (2024–2030 годы)	

## VI. Финансирование

24. После выполнения обычных задач, связанных с разработкой правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту, второй по значению областью финансирования, необходимой для осуществления Стратегии, служит развитие потенциала и аналитическая деятельность в контексте присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций по транспорту и их эффективного осуществления.

25. Нехватка ресурсов секретариата с учетом основной рекомендации в Стратегии относительно использования ресурсов из РБ, главным образом для разработки правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту, привела к тому, что основная деятельность по укреплению потенциала финансируется за счет ВБР или других вариантов финансирования вне регулярного бюджета ЕЭК.

26. Как указывается в главе VI Стратегии<sup>5</sup>, были определены потенциальные источники финансирования для следующих конкретных стратегических направлений развития потенциала:

а) повышение осведомленности: источниками финансирования развития и обновления специальных веб-страниц, брошюр и публикаций (например, «дорожной карты») могут служить: i) Счет развития Организации Объединенных Наций, ii) целевые фонды государств-членов и международных организаций и iii) гранты, предоставляемые некоторыми банками развития;

б) укрепление потенциала: речь идет о самой обширной области финансирования, необходимой для формирования платформы электронного обучения и обмена знаниями (подготовки учебных пособий, вебинаров и т. д.), разработки методологии создания национальной рамочной программы развития потенциала (НРПП), осуществления НРПП и мероприятий по укреплению потенциала. Часть мероприятий может быть профинансирована через проект СРООН и смешанное финансирование с РПТС, однако гранты от стран-членов и международные гранты значительно ускорили бы развертывание платформы и реализацию мероприятий в странах-бенефициарах. Деятельность по развитию потенциала для обеспечения наибольшей эффективности в сфере безопасности дорожного движения вполне могла бы рассматриваться на предмет финансирования по линии Фонда безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, если она будет увязана с финансируемым проектом. Мероприятия, связанные с разработкой показателей возможного обеспечения устойчивых соединений в контексте внутреннего транспорта (ПУСКВТ), уже финансируются по линии одиннадцатого транша СРООН;

в) налаживание взаимодействия: знания о правовых документах Организации Объединенных Наций по транспорту следует интегрировать в систему профессиональной подготовки и подготовки в контексте содействия долгосрочному развитию национального потенциала. Секретариат в сотрудничестве с ключевыми университетами, колледжами и центрами профессиональной подготовки разработает учебные программы или минимальные стандарты и критерии определения профессиональных качеств, финансируемые в рамках проектов и за счет взносов в натуральной форме со стороны академических кругов и профессиональной подготовки. Организация онлайн-курсов профессиональной подготовки может осуществляться в партнерстве с отдельными учреждениями (например, академией МСАТ и ЮНИТАР) в качестве подготовки на рабочих местах. Проектные фонды других региональных комиссий, банков развития и организаций региональной интеграции будут способствовать укреплению национального потенциала и дальнейшему развитию платформ для институционального сотрудничества и координации.

<sup>5</sup> Там же, стр. 13 текста на русском языке.

27. Для повышения качества проводимых мероприятий в исключительных случаях сотрудники РПТС будут оказывать основную поддержку в выполнении задач по развитию потенциала. Эта поддержка будет финансироваться за счет средств Регулярной программы технического сотрудничества (РПТС) и взносов в натуральной форме для осуществления деятельности по развитию потенциала (платформа электронного обучения, включая руководства, подготовку НРППП, мероприятия и т. д.). Финансирование требуется в основном для оказания технической помощи развивающимся и наименее развитым странам, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, для которых бюджет РПТС станет регулярным источником финансирования.

---