



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Комитет по регулированию процесса глобализации

Четвертая сессия, часть I
12-14 сентября 2007 года
Бангкок

**ВОПРОСЫ ТРАНСПОРТА И ТУРИЗМА: ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ***

(Пункт 6с предварительной повестки дня)

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

В деле развития сети Азиатских автомобильных дорог был достигнут существенный прогресс. Лишь в прошлом году около 170 млрд. долл. США было инвестировано на развитие автомобильных дорог в Азии, причем свыше 20 млрд. долл. США было предназначено для сети Азиатских автомобильных дорог. К сожалению, в настоящее время по показателям безопасности дорожного движения Азия занимает последнее место в мире. В прошлом году свыше полумиллиона человек погибло, а 20-30 млн. человек получили увечья в автомобильных авариях, экономический ущерб которых составил порядка 100 млрд. долл. США. В то время как большинство участков Азиатских автомобильных дорог, протяженность которых составляет 140 000 км, является более безопасными, чем другие дороги в регионе, положение с безопасностью на отдельных участках вызывает беспокойство. В прошлом году свыше 19 000 человек погибло в результате более 125 000 дорожно-транспортных происшествий на Азиатских автомобильных дорогах.

Ответственные за принятие решений лица в регионе признали неотложную потребность в повышении безопасности дорожного движения. Участники *Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог* взяли на себя официальные обязательства «*всемерно учитывать вопросы безопасности дорожного движения*», а в *Декларацию министров ЭСКАТО о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе* была включена цель «*сохранить 600 000 человеческих жизней и предупредить размерное число случаев серьезного травматизма на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в течение периода 2007-2015 годов*» и призыв к членам ЭСКАТО «*развивать Азиатские автомобильные дороги как модели безопасности дорожного движения*».

В ответ на эти призывы секретариат организовал *Совещание группы экспертов по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах* 21-22 июня 2007 года в Бангкоке. На Совещании собрались эксперты из департаментов дорожного движения и других отвечающих за безопасность дорожного движения организаций, представляющие 31 страну – член ЭСКАТО. Информация об итогах данного Совещания, включая цели и задачи в области безопасности дорожного движения, вопросы финансирования, а также оценки состояния дорог, включена в настоящий документ и представлена для рассмотрения Комитетом. Основной вывод заключается в том, что повышение безопасности дорожного движения весьма выгодно с экономической точки зрения. Например, достижение главной цели, поставленной в упомянутой выше Декларации министров, может сэкономить региону порядка 15 млрд. долл. США в год.

Конкретные цели настоящего документа заключаются в следующем: а) отразить и охарактеризовать положение в области безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах; б) подытожить страновой опыт по улучшению положения в данной области; в) обсудить варианты привлечения ресурсов и наиболее оптимального их распределения в рамках деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения; и д) представить отчет об итогах Совещания группы экспертов ЭСКАТО по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах.

CMG4-I_7R

* Выпускается без редактирования ввиду представления документа после положенного срока.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
I. ВВЕДЕНИЕ	1
II. ПОЛОЖЕНИЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РАМКАХ СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ	1
III. ПРИВЕРЖЕННОСТЬ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ ЗАДАЧЕ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ	6
IV. СТРАНОВОЙ ОПЫТ	8
V. ОТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ К НАЦИОНАЛЬНЫМ ПЛАНАМ, ФИНАНСИРОВАНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОЦЕНКЕ СОСТОЯНИЯ ДОРОГ	14
A. Цели, задачи и показатели ЭСКАТО в области безопасности дорожного движения (2007-2015 годы)	14
B. Финансирование инфраструктуры более безопасных дорог	15
C. Международная программа оценки состояния дорог и шведская «Нулевая концепция»	23
VI. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ	25

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Цели настоящего документа заключаются в следующем: а) охарактеризовать и проанализировать положение в области безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог; б) подытожить страновой опыт по улучшению такого положения; в) обсудить варианты привлечения ресурсов и наиболее оптимального ассигнования средств на цели обеспечения дорожного движения; и d) представить доклад об итогах Совещания экспертов ЭСКАТО по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах. Хотя его круг ведения ограничивается сетью Азиатских автомобильных дорог, там, где это представляется целесообразным, обсуждаются вопросы национального уровня.

2. Лица, ответственные за принятие решений, признали срочную необходимость в повышении безопасности дорожного движения в регионе. Участники Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог взяли на себя официальное обязательство *«всемерно учитывать вопросы безопасности дорожного движения»*, а в Декларацию министров ЭСКАТО о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, утвержденную 10 ноября 2006 года в Пусане, включена цель *«сохранить 600 000 человеческих жизней и предупредить размерное число случаев серьезного травматизма на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в течение периода 2007-2015 годов»*. В Декларации членам ЭСКАТО также предлагается *«развивать Азиатские автомобильные дороги как модели безопасности дорожного движения»*¹. Резолюция 63/9, принятая на шестьдесят третьей сессии Комиссии 23 мая 2007 года в Алматы, *«призвала членов и впредь принимать меры в соответствии с рекомендациями, содержащимися в Декларации министров»*².

3. Для достижения этих целей потребуются существенные усилия. В поддержку данного процесса секретариат организовал *Совещание группы экспертов по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах*, которое состоялось 21-22 июня 2007 года в Бангкоке. На Совещании собрались эксперты из департаментов дорожного движения и других отвечающих за безопасность дорожного движения организаций, представляющие 31 страну – член ЭСКАТО. Отчет об итогах данного Совещания, включая цели и задачи в области безопасности дорожного движения, вопросы финансирования и предложения об оценке состояния дорог, включен в настоящий доклад для рассмотрения Комитетом. Основной вывод заключается в том, что повышение безопасности дорожного движения имеет существенный экономический смысл. Например, достижение упомянутой выше основной цели Декларации министров, согласно подсчетам, будет экономить региону порядка 15 млрд. долл. США в год.

II. ПОЛОЖЕНИЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РАМКАХ СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

4. Проект Азиатских автомобильных дорог был развернут ЭКАДВ (впоследствии переименованной в ЭСКАТО) в 1959 году. В настоящий момент он охватывает свыше 140 000 км магистральных дорог, проходящих по территории 32 государств – членов

¹ Доклад Конференции министров по транспорту, документ ЭСКАТО E/ESCAP/63/13, http://www.unescap.org/EDC/English/Commissions/E63/E63_13E.pdf

² Резолюция 63/9 ЭСКАТО («Осуществление Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы)», [http://www.unescap.org/EDC/English/Resolutions/2007\(63\)Resolutions.pdf](http://www.unescap.org/EDC/English/Resolutions/2007(63)Resolutions.pdf)

ЭСКАТО. Четвертого июля 2005 года вступило в силу Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог. В рамках Соглашения была создана Рабочая группа. Секретариат ЭСКАТО выступает в качестве секретариата Соглашения и также обслуживает базу данных Азиатских автомобильных дорог³. Основные обязательства сторон – участниц Соглашения⁴ заключаются в следующем: а) утвердить сеть Азиатских автомобильных дорог в качестве скоординированного плана развития маршрутов автомобильных дорог международного значения; б) привести сеть в соответствие с классификацией и проектными стандартами Азиатских автомобильных дорог; и с) разместить вдоль маршрутов сети дорожные знаки, обозначающие маршруты Азиатских автомобильных дорог. Участники Соглашения также взяли на себя официальные обязательства «всемерно учитывать вопросы безопасности дорожного движения».

5. В деле развития сети Азиатских автомобильных дорог был достигнут значительный прогресс. Согласно подсчетам секретариата ЭСКАТО, лишь в прошлом году на развитие автомобильных дорог в Азии было инвестировано порядка 170 000 млрд. долл. США, причем свыше 20 млрд. долл. США было предназначено для сети Азиатских автомобильных дорог⁵.

6. Следуя преобладающим парадигмам экспорта и ориентированного на рост развития, которым придерживаются многие правительства в регионе ЭСКАТО, особенно активно они направляли инвестиции на развитие магистральных дорог, в том числе входящих в сеть Азиатских автомобильных дорог. Несмотря на модернизацию и повышение безопасности дорог, быстрыми темпами росли также объемы перевозок по ним, и в результате в настоящий момент данный континент занимает последнее место в мире по показателям безопасности дорожного движения. В прошлом году более полумиллиона человек погибло, а 20-30 млн. человек получили увечья в результате дорожно-транспортных происшествий в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а экономический ущерб от этого составил порядка 100 млрд. долл. США (включая косвенные издержки).

7. В Декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе членам ЭСКАТО, среди прочего, предлагается «развивать Азиатские автомобильные дороги как модели безопасности дорожного движения». В качестве первого шага секретариат недавно провел анализ данных по безопасности дорожного движения, содержащихся в новейшей версии (обновление в мае 2006 года) базы данных Азиатских автомобильных дорог, результаты которого приводятся здесь.

8. Что касается охвата данными, то данные по смертности и дорожно-транспортным происшествиям собраны и, как представляется, характеризуются «достаточным» качеством по дорогам, составляющим 31 процент от общей протяженности Азиатских автомобильных дорог, включая 521 дорожный участок (или 39 процентов от всех участков), протяженность которых составляет 43 432 км в 20 странах (таблица 1).

9. Что касается соответствующих данных за самые последние годы, то на Азиатских автомобильных дорогах в общей сложности было зарегистрировано 38 812 дорожно-транспортных происшествий и 5 970 случаев гибели людей, что, соответственно, означает

³ <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/Database.asp>

⁴ <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/AH/AH-Agreement-E.pdf>

⁵ Данная цифра не является отражением ежегодного показателя, а охватывает период всего жизненного цикла проектов.

примерно одного погибшего на семь зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий. Впоследствии расчеты секретариата показали, что в 2006 году в рамках сети Азиатских автомобильных дорог протяженностью свыше 140 000 км было зарегистрировано по меньшей мере 19 000 погибших и 125 000 дорожно-транспортных происшествий⁶. Это подразумевает средний показатель в 37 погибших на млрд. транспортных средств-км, а также коэффициент в 14 погибших на 100 км.

Таблица 1. Данные по безопасности дорожного движения для сети Азиатских автомобильных дорог

Страна	Участки Азиатских автомоб. дорог		Наличие данных		Данные о безопас. на ААД в абсолют. выражении		Показатели безопас-ности для ААД		Участки с наилучшими показателями безопасности	
	Средняя протяжен-ность участков ААД [км]	Общая протя-женность ААД [км]	Протяж. сети, в отношении которой имеются данные о погибших [км]	Доля протяжен. сети ААД, в отношении кото-рой имеются дан-ные о погибших [%]	Число погиб-ших в год	Число ДТП в год	Зарег. число погибших на млрд. трансп. сред-в/км в год	Зарег. число погибш. на 100 км в год	Сам. высокое число погибших на млрд. трансп. сред-в/км	Доля участ-ков, где кол-во погибших превышает 100 чел. на млрд. трансп. сред-во/км
Афганистан	137	4 246	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Армения	39	966	966	100%	96	259	66,3	9,9	421	28%
Азербайджан	54	1 462	1 105	76%	148	374	38,0	13,4	220	7%
Бангладеш	43	1 760	1 066	61%	425	284	133,3	39,9	414	34%
Бутан	21	167	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Камбоджа	61	1 332	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Китай	158	26 181	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
КНДР	162	1 462	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Грузия	44	1 101	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Индия	89	11 650	1 851	16%	2450	2465	146,6	132,4	811	5%
Индонезия	46	3 936	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Исламская Республика Иран	123	11 153	11 006	99%	655	6062	18,2	6,0	170	2%
Япония	51	1 111	1 111	100%	68	9176	3,3	6,1	11	0%
Казахстан	138	12 856	7 508	58%	213	560	29,4	2,8	219	3%
Кыргызстан	65	1 695	1 100	65%	32	130	43,0	2,9	989	19%
Лаоская НДР	85	2 306	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Малайзия	42	1 595	821	51%	234	8149	27,4	28,5	92	0%
Монголия	102	4 286	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Мьянма	91	3 003	386	13%	16	118	140,1	4,1	199	9%
Непал	82	1 314	1 236	94%	365	1612	335,1	29,5	713	75%
Пакистан	91	5 377	358	7%	20	162	34,9	5,6	51	0%
Филиппины	73	3 367	1 646	49%	73	242	36,5	4,4	170	2%
Республика Корея	45	907	483	53%	38	760	10,9	7,9	70	0%
Рос. Федерация	254	17 046	2 510	15%	0	689	0,0	0,0	0	0%
Сингапур	10	19	19	100%	7	197	11,7	36,8	14	0%
Шри-Ланка	33	650	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Таджикистан	101	1 924	1 137	59%	36	106	22,2	3,2	133	5%
Таиланд	48	5 108	4 377	86%	365	2593	9,7	8,3	107	1%
Турция	66	5 245	4 076	78%	485	4269	45,6	11,9	1 002	11%
Туркменистан	110	2 204	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Узбекистан	78	2 966	670	23%	244	605	79,2	36,4	1 925	5%
Вьетнам	64	2 631	0	0%	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	д.о.	0%
Все страны сети ААД	96	141 026	43 432	31%	5 970	38 812	36,8	13,7	1 925	10%

Источник: база данных Азиатских автомобильных дорог, июль 2007 года.

⁶ Эта цифра включает потенциальные показатели числа погибших и дорожно-транспортных происшествий на тех участках, данные по которым не были включены в базу данных, но при этом не делается поправок с учетом общей тенденции в занижении данных по дорожно-транспортным происшествиям.

10. В то время как число погибших на 100 км на Азиатских автомобильных дорогах превышает аналогичный показатель для всех дорог региона ЭСКАТО, составляющий примерно четыре погибших на 100 км, Азиатские автомобильные дороги, как представляется, являются более безопасными, чем среднеарифметическая дорога, если рассматривать число жертв с учетом объема перевозок. По сути дела, большинство участков Азиатских автомобильных дорог являются более безопасными, чем другие дороги в регионе.

11. Однако на некоторых участках Азиатских автомобильных дорог зарегистрированы вызывающие беспокойство показатели безопасности (таблица 1, две колонки справа), включая примерно 10 процентов от общей протяженности Азиатских автомобильных дорог, где зарегистрировано более 100 погибших на млрд. транспортных средств-км⁷. Улучшение положения с безопасностью дорожного движения на этих участках в значительной степени будет содействовать улучшению общей картины с безопасностью и поможет сохранить много жизней каждый год.

12. Имеются свидетельства том, что средние показатели безопасности на Азиатских автомобильных дорогах незначительно улучшились в 2006 году по сравнению с 2005 годом⁸. Улучшение положения с безопасностью дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах во многих странах было связано с модернизацией дорог, особенно в тех случаях, когда это предусматривало строительство разделяющих барьеров (для разделения движущихся в различном направлении транспортных средств и для разделения различных типов транспортных средств), а также улучшения положения с дорожными обочинами.

13. На диаграмме 1 в сжатом виде показано среднее число погибших на млрд. транспортных средств-км для каждого класса Азиатских автомобильных дорог (таблица 2). На дорогах класса I, II, и III, характеризующихся быстрым ростом объема смешанных перевозок и высокой долей мотоциклетного движения, зарегистрированы наихудшие показатели безопасности. По сути дела, более низкие средние показатели числа погибших для дорог класса II объясняются искажениями при выборе, поскольку в большинстве тех стран, где существуют участки Азиатских автомобильных дорог класса II и где в отношении них имеются данные по безопасности дорожного движения, на дорогах класса II, как правило, регистрируются наихудшие показатели безопасности дорожного движения по сравнению с дорогами других классов в тех же странах. Наиболее важным представляется тот факт, что наблюдается существенный разброс в показателях между странами и внутри стран, даже для дорог одного и того же класса и с одинаковыми объемами транспортных перевозок (таблица 1).

Таблица 2. Классификация Азиатских автомобильных дорог. Проектные стандарты см. в тексте Соглашения⁹

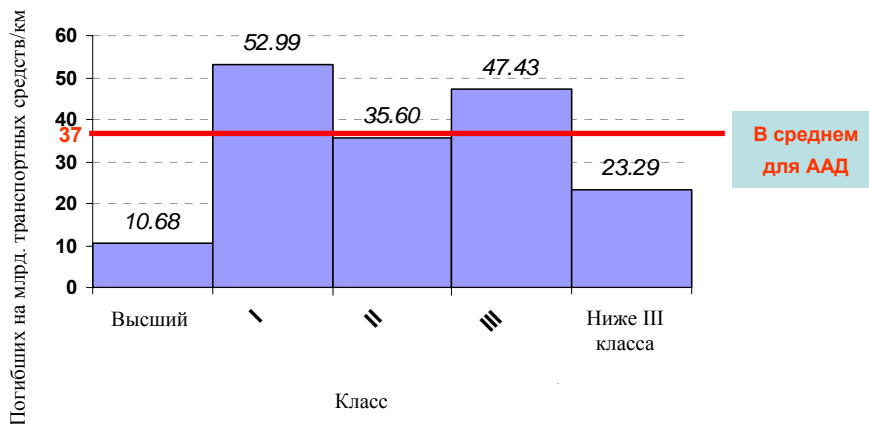
Классификация	Описание	Тип покрытия
Высший класс	Автомагистрали с контролируемым доступом	Асфальт или бетон
Класс I	4 и более полосы	Асфальт или бетон
Класс II	2 полосы	Асфальт или бетон
Класс III	2 полосы	Двойное битумное покрытие

⁷ Цифра в 10 процентов отражает долю тех участков, в отношении которых имеются данные по безопасности дорожного движения, т.е. 4 643 км.

⁸ Необходимы более совершенные данные, для того чтобы надежно подтвердить этот факт. По сравнению с версией 2005 года в версию базы данных 2006 года были включены новые данные по безопасности дорожного движения для девяти стран, в ней был улучшен охват данных и повышено их качество.

⁹ <http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/AH/AH-Agreement-E.pdf>

Диаграмма 1. Средний коэффициент смертности для каждого класса Азиатских автомобильных дорог



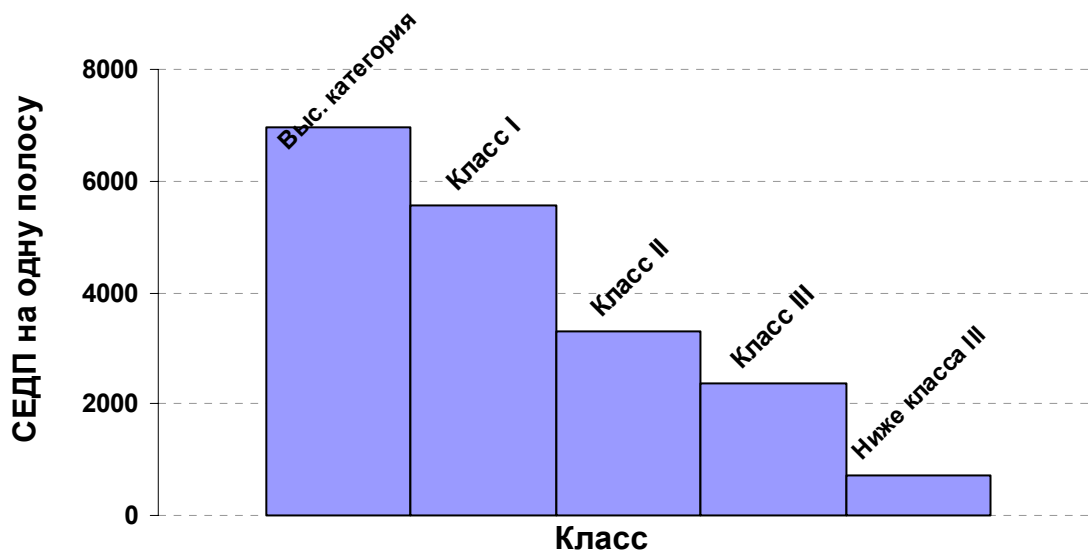
Источник: база данных Азиатских автомобильных дорог.

14. Однако дороги класса I и высшей категории также обеспечивают более высокую скорость и более высокие объемы перевозок из расчета на одну линию (диаграмма 2). Даже если принимать во внимание такие более высокие объемы перевозок и особенно при рассмотрении конкретных страновых примеров, повышение класса участков Азиатских автомобильных дорог до класса I и в особенности до класса магистральных дорог (с контролируемым доступом) несет с собой существенные преимущества в плане обеспечения безопасности.

15. В отличие от того, что можно предположить на основе представленных на диаграмме I данных, модернизация участков Азиатских автомобильных дорог, относящихся к классу III и категории ниже класса III, необязательно ведет к ухудшению положения в области безопасности. Если в полной мере учитывать задачи обеспечения безопасности дорожного движения при модернизации таких дорог, то, как свидетельствуют конкретные факты, общее положение с безопасностью может быть улучшено существенным образом и на устойчивой основе. К сожалению, в прошлом элементы безопасности входили в число первых компонентов дорожных проектов, от которых отказывались из-за весьма ограниченных ресурсов и, несмотря на существенные социальные выгоды инвестирования на цели безопасности, при незначительном увеличении потребностей в средствах. На таком фоне с начала нынешнего года секретариат ЭСКАТО начал заниматься пропагандой идеи о включении компонента безопасности дорожного движения в дорожные проекты, входящие в список 159 «приоритетных» проектов Азиатских автомобильных дорог¹⁰ (многие из которых относятся к классу III или к категории ниже класса III), за счет организации совместных с ИДИ Японии миссий в Мьянму, Непал, Армению и Бангладеш. Есть надежда на то, что данная работа будет продолжена в будущем совместно с ИДИ и другими партнерами.

¹⁰ ЭСКАТО (2006 год).

Диаграмма 2. Средний объем ежедневных перевозок (СЕДП) на одну полосу для каждого класса Азиатских автомобильных дорог



Источник: база данных Азиатских автомобильных дорог.

16. С учетом большого разброса коэффициента смертности внутри стран, даже в отношении дорог одного и того же класса и с аналогичными объемами перевозок, простая оценка состояния дорог можно стать полезным инструментом для первоочередности направляемых на цели безопасности средств даже в тех странах, где национальные системы сбора данных о безопасности дорожного движения характеризуются низким качеством. В соответствии с резолюцией 63/9 ЭСКАТО об осуществлении Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), в которой секретариату поручается изучить возможность использования карт с цветовыми кодами, иллюстрирующих степени риска для каждого участка Азиатских автомобильных дорог по аналогии с практикой, используемой в рамках Международной программы оценки состояния автомобильных дорог, секретариат подготовил первоначальный пакет таких карт¹¹. Тем не менее потребуются особые усилия для сбора более качественных данных по вопросам безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах.

III. ПРИВЕРЖЕННОСТЬ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ ЗАДАЧЕ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ

17. Конференция министров по транспорту была организована секретариатом ЭСКАТО при предоставлении услуг принимающей стороны правительством Республики Корея 6-11 ноября 2006 года в Пусане. В ней приняли участие 264 делегата, включая 39 должностных лиц министерского ранга из 40 членов и ассоциированных членов ЭСКАТО, и 16 представителей из соответствующих организаций, как входящих, так и не входящих в систему Организации Объединенных Наций, включая частный сектор. Вопросы безопасности дорожного движения занимали видное место в ее повестке дня, а

¹¹ http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp

кульминацией их обсуждения стало принятие 11 ноября 2006 года *Декларации министров по повышению безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе*.

18. Декларация министров опирается на Соглашение по Азиатским автомобильным дорогам и, по сути дела, расширяет охват ключевых элементов рамочной программы АСЕАН по безопасности дорожного движения на весь регион ЭСКАТО на период до 2015 года. В частности, в Декларации министров определяется основная цель *«сохранить 600 000 человеческих жизней и предупредить размерное число случаев серьезного травматизма на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в течение периода 2007-2015 годов»*. Она предлагает членам и ассоциированным членам Комиссии решать вопросы безопасности дорожного движения путем принятия следующих мер:

- a) «придания безопасности дорожного движения приоритетного значения в политике;
- b) повышения безопасности дорог для уязвимых участников дорожного движения, включая детей, граждан пожилого возраста, пешеходов, водителей немоторизованных транспортных средств, мотоциклистов и людей с инвалидностью;
- c) повышения безопасности дорожного движения и снижение серьезности дорожно-транспортных происшествий (строительство дорог, «прощающих ошибки»);
- d) повышения безопасности транспортных средств и поощрения ответственной рекламы транспортных средств;
- e) совершенствования национальных и региональных систем, регулирования и обеспечения соблюдения правил безопасности дорожного движения;
- f) расширения сотрудничества и налаживания партнерских связей;
- g) развитие Азиатских автомобильных дорог как модели безопасности дорожного движения;
- h) проведения эффективной информационно-просветительской работы среди общественности, молодежи и водителей.»

19. В Декларации министров содержится просьба разработать *«комплекс целей, задач и показателей, которых следует достичь к 2015 году, с тем чтобы контролировать и оценивать прогресс в деле повышения безопасности дорожного движения»*. Совещание старших должностных лиц в процессе подготовки Конференции министров по транспорту ЭСКАТО согласовало пакет из восьми целей в области безопасности дорожного движения (в соответствии с приоритетными областями), 24 задач и 45 показателей в качестве основы для будущей работы. Следует отметить, что в данный пакет включены четыре поддающихся количественной оценке задачи, непосредственно касающиеся Азиатских автомобильных дорог протяженностью 140 000 км, что, тем самым, подкрепляет обязательства в области безопасности дорожного движения, взятые в рамках Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог.

20. Впоследствии Комиссия приняла *резолюцию 63/9 об осуществлении Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы)*, в мае 2007 года в Алматы, Казахстан. Резолюция Комиссии призывает «членов и ассоциированных членов и впредь принимать меры в соответствии с рекомендациями, содержащимися в Декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе».

21. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла серию резолюций, в которых она призвала страны-члены, Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и региональные комиссии, включая ЭСКАТО, преодолеть «глобальный кризис в области безопасности дорожного движения». По сути дела, с 2003 года было принято четыре такие резолюции, а именно: резолюция 57/309 от 22 мая 2003 года, 58/9 от 5 ноября 2003 года, 58/289 от 14 апреля 2004 год и 60/5 от 26 октября 2005 года, причем соавторами самой последней из них стали 85 государств-членов, в том числе 27 членов ЭСКАТО¹². Совсем недавно – 26 апреля 2007 года – в Женеве был организован второй Глобальный форум заинтересованных сторон Организации Объединенных Наций в качестве ключевого события первой Недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, который выступил с призывом к организации Глобальной конференции министров по безопасности дорожного движения, предназначенной к созыву под эгидой Организации Объединенных Наций.

IV. СТРАНОВОЙ ОПЫТ

22. В документе E/ESCAP/MCT/SGO/9, озаглавленном «Безопасность дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе», содержится всеобъемлющий обзор положений и основных вопросов в области безопасности дорожного движения в регионе¹³. Обновленные варианты национальной информации и более конкретная информация, касающаяся сети Азиатских автомобильных дорог, были представлены участникам СГЭ по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах (21-22 июня 2007 года). Эти материалы кратко представлены в настоящем разделе.

23. *Афганистан.* Основные проблемы в области безопасности дорожного движения в Исламской Республике Афганистан включают субстандартную дорожную инфраструктуру, отсутствие средств, недостаточный потенциал, нехватку ресурсов для дорожной полиции и Министерства здравоохранения, а также проблемы обеспечения соблюдения. В прошлом году количество дорожных аварий увеличилось менее чем на 1 процент, что в целом соответствует объему увеличения автотранспортных средств. Необходима поддержка со стороны доноров в целях повышения безопасности дорожного движения, в особенности в виде инженерных мер по обеспечению безопасности на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог, а также в виде поддержки дорожной полиции (например, обучение офицеров полиции и предоставление оборудования).

24. *Армения.* Основные проблемы в области безопасности дорожного движения в Республике Армения связаны с недостаточным ассигнованием средств на повышение безопасности дорожного движения и недавним увеличением числа аварий на 12 процентов

¹² В число этих членов входят: Австралия, Азербайджан, Армения, Афганистан, Бангладеш, Бруней – Даруссалам, Вьетнам, Индия, Индонезия, Исламская Республика Иран, Казахстан, Камбоджа, Китай, Малайзия, Непал, Новая Зеландия, Пакистан, Российская Федерация, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таиланд, Тимор-Лешти, Туркменистан, Турция, Фиджи, Филиппины и Франция.

¹³ Документ E/ESCAP/MCT/SGO/9, озаглавленный «Безопасность дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе», http://www.unescap.org/ttdw/common/TPT/GettingStarted/3-Link/MCT_SGO_9E.pdf

по сравнению с периодом 2004-2006 годов. Были успешно развернуты или предприняты некоторые важнейшие меры в области безопасности, включая: а) систему сбора и анализа данных об авариях; б) компьютеризированную программу анализа «мертвых зон» МААП-5; в) закупку алкогольно-респираторных трубок для целей охраны правопорядка; г) создание Секретариата по безопасности дорожного движения в 2001 году; д) проведение аудиторских проверок по вопросам безопасности дорожного движения; и е) запланированную совместную с ИРАП (Международной программой оценки состояния дорог) оценку 1 000 км маршрутов Азиатских автомобильных дорог, включая маршруты АН81, АН82 и АН83.

25. *Азербайджан.* В 2005 году в Департаменте транспорта был создан отдел безопасности дорожного движения, состоящий из двух секций: одной по организации дорожного движения и другой – по вопросам окружающей среды и безопасности. Эти органы вместе с представителями местных властей и оперативными департаментами занимаются мониторингом мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Совсем недавно были укреплены дорожные обочины, установлены бордюрные ограждения и балюстрады, а также улучшены дорожные знаки. Наносимый авариями ущерб рассчитывается на месячной основе, а причины расследуются дорожной полицией и управлением по обслуживанию дорог.

26. *Бангладеш.* В то время как число жертв автомобильных аварий на 10 000 транспортных средств сократилось со 137 в 1998 году до 98 в 2005 году, в абсолютном выражении показатель численности погибших остается весьма высоким. Перспективная цель правительства заключается в сокращении вдвое аварий с летальным исходом в течение 15 лет. В то время как базовая система представления отчета о дорожно-транспортных происшествиях обеспечивает получение таких данных с разбивкой по типам аварий, усовершенствованная система сбора данных позволит более эффективно распределять ограниченные ресурсы на цели повышения безопасности дорожного движения. Недавно была создана специальная служба Автомагистральной полиции, а также были открыты учебные институты по усовершенствованной подготовке водителей и Исследовательский центр по дорожно-транспортным происшествиям при Бангладешском инженерно-технологическом университете.

27. *Камбоджа.* В 2004 году Национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения был одобрен премьер-министром. Он включает 15 направлений действий, которые полностью соответствуют приоритетным областям, отраженным в Декларации министров ЭСКАТО по повышению безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Эти действия в основном направлены на решение бюджетных проблем и установление партнерских связей, в частности, с Международной организацией инвалидов Бельгии и Японским агентством по международному сотрудничеству. Правительство Камбоджи работает над улучшением системы сбора данных о безопасности дорожного движения, с тем чтобы улучшить процесс мониторинга, в том числе за достижением в Камбодже цели АСЕАН, заключающейся в сокращении числа жертв до 7 процентов на 100 000 транспортных средств к 2010 году и до 2 процентов на 10 000 транспортных средств к 2020 году по сравнению с 18 погибшими на 10 000 транспортных средств (или коэффициентом в 1,157) в 2006 году.

28. *Китай.* Китайская Народная Республика обладает дорожной сетью протяженностью в 3,5 млн. км, и там имеется 145 млн. транспортных средств. Четыре ключевые задачи в области безопасности дорожного движения, о которых говорится в докладе этой страны, включают осознание необходимости обеспечения безопасности, безопасность транспортных средств, скрытые угрозы на автомобильных дорогах и эффективное управление деятельностью по обеспечению безопасности движения транспорта. В последнее время

существенный прогресс был достигнут в следующих областях: а) сокращение рисков, связанных с перегрузкой; б) улучшение состояния дорог за счет осуществления Национального проекта по повышению безопасности на автомобильных дорогах (который будет длиться до 2010 года); с) организация обучения по вопросам безопасности дорожного движения; и d) разработка процессов аудиторской проверки безопасности дорожного движения. Цель этих мер заключается в том, чтобы по-прежнему сокращать число жертв автомобильных аварий, после того как оно достигло пика в 2004 году.

29. *Корейская Народно-Демократическая Республика.* Как говорится в докладе этой страны, там предпринимаются существенные усилия по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе при помощи: а) правовых рамок и правил соблюдения в отношении транспортных нарушений; б) компаний по информированию общественности при помощи средств массовой информации; с) ликвидации «мертвых зон» и использования инженерных мер для улучшения состояния автомобильных дорог (на этапах разработки и строительства). Однако в число сохраняющихся проблем входят вопросы обеспечения правопорядка, нехватки ресурсов для обеспечения безопасности дорожного движения и задача совершенствования текущих стратегий по обеспечению безопасности дорожного движения. Существуют планы по улучшению положения в этих областях путем организации международного сотрудничества, разработки стратегии безопасности дорожного движения в соответствии с международными целями, расширения связанной с обеспечением безопасности дорожного движения инфраструктуры ИТ и дальнейшего совершенствования сети Азиатских автомобильных дорог таким образом, чтобы она стала образцом безопасности дорожного движения в соответствии с положениями Декларации министров ЭСКАТО.

30. *Индия.* В то время как коэффициент смертности на дорогах на 10 000 транспортных средств снизился, абсолютное число аварий, увечий и жертв продолжает возрастать. В 2005 году было зарегистрировано 94 968 погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Однако сообщается о многочисленных успешных мероприятиях по обеспечению безопасности дорожного движения в таких сферах, как инфраструктура, образование, обеспечение правопорядка и безопасность транспортных средств. В феврале 2007 года Комитет по безопасности дорожного движения и управлению движением транспорта рекомендовал создать орган, отвечающий за безопасность дорожного движения на федеральном уровне («Национальный совет по безопасности дорожного движения и управлению движением транспорта»), который будет предоставлять консультационные услуги правительству и выступать в качестве регулятора, определяющего стандарты транспортных средств и безопасности на национальных автомобильных дорогах. Он также рекомендовал предусмотреть положение, обеспечивающее создание аналогичных органов на уровне штатов, и дал рекомендацию выделять 1 процент от общих поступлений в результате взимания налогов на дизельное и бензиновое топливо и направлять в Фонд безопасности дорожного движения.

31. *Индонезия.* Вслед за принятием Президентской директивы и Инструкции, утвержденных в связи с проведением в Индонезии в апреле 2007 года Национальной недели безопасности автомобильного транспорта, был развернут ряд важных мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Они включают: а) создание специального ведущего агентства – Совета по безопасности автомобильного транспорта - и групп по расследованию дорожно-транспортных происшествий; б) формулирование плана по обеспечению безопасности дорожного движения; с) изучение возможностей финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения за счет увеличения сборов за страхование «третьей стороны»; d) создание межучрежденческой системы информации о безопасности дорожного движения; e) образование по вопросам безопасности в раннем

возрасте (за счет кампаний «защитные шлемы для детей», создания зон безопасного перехода автомобильных дорог у школ – «ЗoБС» и подготовки учебных программ для школ по вопросам безопасности дорожного движения); f) национальных агитационных кампаний за безопасность дорожного движения. Стратегия обеспечения безопасности автомобильного транспорта до 2012 года включает цели сокращения количества жертв до 11 на 100 000 человек и количества серьезных увечий до 187 на 100 000 человек.

32. *Исламская Республика Иран.* Меры по обеспечению безопасности дорожного движения предпринимаются в контексте пятилетнего плана развития, который нацелен на сокращение вдвое количества «мертвых зон». Одним из главных достижений «Общегосударственной комиссии по безопасности дорожного движения» стало прекращение роста числа погибших в автомобильных авариях за счет сочетания мер в следующих областях: инженерное дело, контроль за соблюдением, образование, экстренная помощь и оценка («подход-5Е»). Эти меры также фокусируются на контроле за скоростью движения автотранспорта, улучшении состояния дорог (включая сокращение числа «мертвых зон»), радиопрограммах по повышению информированности общественности и обеспечении больниц предназначенным для служб спасения оборудованием. Эффективность таких мер подвергается регулярной оценке. Поддержка для осуществления программы по обеспечению безопасности дорожного движения была получена со стороны Всемирного банка.

33. *Япония.* В то время как число аварий достигло пикового показателя в 950 000 в 2004 году, количество жертв непрерывно сокращалось с 1992 года и составило 6 352 в 2006 году. С 1971 года была успешно реализована серия так называемых «фундаментальных пятилетних программ», в результате чего достигались все более высокие цели в области безопасности дорожного движения. Некоторые меры направлены на отвлечение транспортного потока от обычных дорог и направление его через контролируемые скоростные дороги, поскольку коэффициент смертности на последних составляет менее одной трети от аналогичного показателя для других дорог. В число других мер входят улучшение состояния дорог, программа ликвидации «мертвых зон», улучшение состояния перекрестков, облегчение движения транспорта в жилых районах, использование ИКК технологии, внедрение передовой системы сбора и анализа данных и создание Института по исследованиям автомобильных аварий и анализу данных в 1992 году. Япония по-прежнему остается одним из наиболее важных источников предназначенной для целей обеспечения безопасности дорожного движения ОПП во всем мире.

34. *Лаосская Народно-Демократическая Республика.* В то время как число жертв автомобильных аварий на 10 000 транспортных средств сокращается, абсолютное число гибнущих в дорожно-транспортных происшествиях продолжает расти. В 2005 году было зарегистрировано порядка 4 619 аварий, в 84 процентах из которых участвовали мотоциклисты. В апреле 2005 года национальная стратегия безопасности дорожного движения и план действий были одобрены премьер-министром. Национальная стратегия безопасности дорожного движения включает цели сокращения числа жертв на 10 000 транспортных средств до 8 к 2010 году, до 5 к 2015 году и до 2 к 2020 году. Всеобъемлющий план действий, который был разработан при поддержке АБР и СИДА, включает действия, предназначенные к осуществлению в 15 областях.

35. *Малайзия.* В то время как число жертв дорожно-транспортных происшествий в течение последних четырех лет оставалось примерно неизменным, ожидается значительное увеличение жертв аварий в предстоящие годы, несмотря на существенные меры по обеспечению безопасности дорожного движения. Национальная задача в области безопасности дорожного движения (которая была пересмотрена в 2005 году)

предусматривает сокращение наполовину к 2010 году нынешних коэффициентов смертности, составляющих 3,98 на 10 000 транспортных средств и 23,6 на 100 000 человек. Серия мер осуществляется в таких областях, как образование, инженерное дело, обеспечение соблюдения и окружающая среда («концепция 4Е»), а их объектами являются пользователи автомобильных дорог, сами автомобильные дороги, транспортные средства и системное управление. В рамках специальной развернутой в 2000 году программы за пределами городских районов было построено 15 дорожных полос, предназначенных исключительно для мотоциклистов. Экспериментальный проект по оценке состояния 3 000 км дорог при поддержке Международной программы оценки состояния дорог также привлек существенное международное внимание.

36. *Монголия.* Около двух третей всех автомобильных аварий в Монголии происходит в самом Улан-Баторе или в его окрестностях, где сосредоточено большинство населения и дорожных средств, о чем свидетельствует проведенное недавно исследование по вопросам транспорта и дорожно-транспортных происшествий. В отличие от сельской местности в Улан-Баторе интенсивность транспортного движения, пропускная способность дорог и масштабы загрязнения воздуха транспортными средствами уже превышают допустимой нормы. Несмотря на растущий парк дорожных средств, с 2000 года удалось добиться сокращения автомобильных аварий и зарегистрированных нарушений правил дорожного движения. Главной причиной автомобильных аварий в Улан-Баторе является безответственное поведение дорожных пользователей, включая незаконное занятие дорожного полотна и незаконную парковку. В данной связи предпринимаются специальные усилия по совершенствованию образования по вопросам безопасности дорожного движения и более строгому обеспечению соблюдения закона.

37. *Непал.* В Непале зарегистрирован один из самых высоких в мире коэффициентов смертности на дорогах, что объясняется рядом факторов, включая горный рельеф. Количество зарегистрированных жертв дорожно-транспортных происшествий с 2003 года снизилось. Большинство жертв дорожных аварий составляет пешеходы и мотоциклисты, в особенности в долине Катманду. Однако на автомобильных дорогах за пределами Катманду большинство аварий и жертв приходится на дорожно-транспортные происшествия с участием автобусов и грузовиков. В 1993 году было принято первое законодательство о безопасности дорожного движения, вслед за чем была разработана стратегия безопасности дорожного движения. Проводились аудиторские проверки по вопросам безопасности дорожного движения и проводились кампании по пропаганде безопасности, а также осуществлялись инициативы в сфере образования. Стратегия по повышению безопасности дорожного движения предусматривает такие цели, как повышение безопасности людей, повышение безопасности транспортных средств, создание более безопасных дорог и управление деятельностью по обеспечению безопасности.

38. *Пакистан.* Ключевые проблемы в области безопасности дорожного движения включают недостаточную информированность, нехватку институционального потенциала, отсутствие надлежащим образом подготовленных специалистов и ограниченность финансовых ресурсов. Недавно был создан национальный секретариат по безопасности дорожного движения, который занимается разработкой первого национального плана по безопасности дорожного движения. Кроме того, были разработаны проекты политики в области транспортных перевозок и плана подготовки водителей. Текущими приоритетами являются наращивание институционального потенциала, обеспечение безопасности уязвимых участников дорожного движения, аудиторские проверки по вопросам безопасности дорожного движения и создание фонда безопасности дорожного движения.

39. *Республика Корея.* За счет серии целенаправленных мер в области безопасности дорожного движения, опирающихся на комплексный сбор и анализ данных в течение последних двух десятилетий, было обеспечено сокращение смертности на дорогах, несмотря на быструю моторизацию. В число таких мер входили существенное увеличение предназначенного для обеспечения безопасности дорожного движения бюджета, программы ликвидации «мертвых зон» и улучшения состояния дорог, совершенствование деятельности по контролю за соблюдением, зонирование, пропагандистские и образовательные кампании, а также эксперименты с системой фотообвинения («капарацци» = камера + папарацци).

40. *Сингапур.* В то время как число автомобильных аварий и случаев гибели пешеходов сократилось, высокая доля жертв среди мотоциклистов по-прежнему вызывает озабоченность. Управление наземного транспорта, Дорожная полиция и Национальный совет по безопасности отвечают за осуществление национальной стратегии безопасности дорожного движения и пятилетнего плана действий в области безопасности дорожного движения, который включает меры в таких областях, как стимулирование, инженерное дело, образование, обеспечение соблюдения и готовность к оказанию экстренной помощи. В апреле 2007 года в связи с проведением первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций было проведено крупное мероприятие, а программа, в соответствии с которой дорожные полицейские вместо штрафования мотоциклистов дают им советы по вопросам безопасности дорожного движения, получило положительные отклики.

41. *Шри-Ланка.* В Шри-Ланке зарегистрировано свыше 2 млн. транспортных средств, доля мотоциклов среди которых составляет порядка 50 процентов. В 2005 году была зарегистрирована 43 171 автомобильная авария, из которых 2 141 завершилась летальным исходом. Тот факт, что доля аварий с летальным исходом составляет 5 процентов, свидетельствует об относительно надежной системе предоставления данных по сравнению со многими развивающимися странами. Меры по обеспечению безопасности дорожного движения детально проработаны в одобренном кабинетом Плана действий по безопасности дорожного движения, который опирается на «подход 4Е» и включает, среди прочего, программу ликвидации «мертвых зон», подготовку водителей, образование детей, инспекцию транспортных средств, информирование общественности и обеспечение соблюдения закона. Заслуживают упоминания мероприятия, которые, как говорится в представленном отчете, были организованы в связи с проведением в апреле 2007 года первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. Изучается вопрос финансирования по каналам фонда безопасности дорожного движения, в который будет направляться часть получаемых в качестве страховочных выплат средств.

42. *Таджикистан.* В период 2005-2006 годов количество автомобильных аварий, увечий и жертв в Республике Таджикистан сократились, соответственно, на 13, 15 и 10 процентов. Это объясняется принятием различных мер по обеспечению безопасности дорожного движения, включая: а) кампании по повышению информированности общественности при помощи средств массовой информации (ТВ, печатные органы и другие), в том числе предназначенные для детей дошкольного возраста; б) указы об обязательной проверке транспортных средств; в) указ о создании Общественного совета по безопасности дорожного движения для целей координации, возглавляет который первый заместитель Министра транспорта; и д) относительно высокий объем инвестиций на проекты по обеспечению безопасности дорожного движения. На настоящий момент в Таджикистане осуществляется четыре таких проекта общей стоимостью 86 млн. долл. США, а дополнительно идет подготовка еще нескольких проектов стоимостью 468 млн. долл. США.

43. *Турция.* Основная часть пассажирских и грузовых перевозок в Турции осуществляется по автомобильным дорогам, а большинство из них являются дорогами с одной полосой движения в каждую сторону. В течение последних 15 лет количество моторизованных транспортных средств увеличилось более чем в два раза, и соответственным образом возросло общее число жертв дорожно-транспортных происшествий. Около 80 процентов автомобильных аварий происходит в городских районах, в то время как две трети погибших в дорожно-транспортных происшествиях приходится на сельские районы. Текущие цели в области безопасности дорожного движения на период 2007-2013 годов фокусируются на дизайне инфраструктуры. Например, правительство занимается строительством дорог с двумя полосами движения в каждую сторону, осуществляет программу ликвидации «мертвых зон» и вовлечено в сотрудничество в области проектирования безопасных дорог.

V. ОТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ К НАЦИОНАЛЬНЫМ ПЛАНАМ, ФИНАНСИРОВАНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОЦЕНКЕ СОСТОЯНИЯ ДОРОГ

44. В настоящем разделе дается обзор региональных целей, задач и показателей ЭСКАТО и обсуждаются возможные пути финансирования национальных инициатив в области безопасности дорожного движения, а также методологий, которые могли бы содействовать оптимальному распределению ограниченных ресурсов в данной сфере. Далее в основном приводится отчет о работе Совещания группы экспертов по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах, состоявшегося 21-22 июня 2007 года в Бангкоке.

A. Цели, задачи и показатели ЭСКАТО в области безопасности дорожного движения (2007-2015 годы)

45. В то время как восемь целей ЭСКАТО уже были включены в Декларацию министров, Совещание группы экспертов (СГЭ) рекомендовало видоизмененный пакет задач и показателей, который приводится в таблице 3 для рассмотрения Комитетом. Следует отметить, что участники СГЭ сочли, что они вполне компетентны выдвигать предложения в отношении касающихся автомобильных дорог целей 3 и 7, поскольку они в основном представляли департаменты автомобильных дорог стран – членов ЭСКАТО.

46. В таком контексте следует отметить, что набор, представленный в таблице 3, является последовательным и подкрепляется текущими национальными и субрегиональными целями и задачами в области безопасности дорожного движения, которые появились недавно. В данный набор включены рекомендации доклада ВОЗ за 2004 год по безопасности дорожного движения, которые соответствуют рекомендациям, содержащимся в резолюции 60/5 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. Данный набор также является расширенным вариантом ключевых элементов рамок в области безопасности дорожного движения АСЕАН, включающих национальные цели на 2005-2010 годы в том виде, как они были согласованы в Декларации министров АСЕАН в 2004 году в Пномпене. Кроме того, по меньшей мере в 25 членах ЭСКАТО имеются количественные и качественные задачи в области безопасности дорожного движения, которые сопоставимы с набором ЭСКАТО, содержащимся в таблице 3. В число этих стран входят Армения, Австралия, Бутан, Бруней-Даруссалам, Камбоджа, Франция, Индия, Индонезия, Япония, Казахстан, Республика Корея, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мьянма, Непал, Нидерланды, Новая Зеландия, Филиппины, Российская Федерация, Сингапур, Таиланд, Турция, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Вьетнам (см. стр. 8-9 документа ЭСКАТО E/ESCAP/MCT/SGO/9)¹³. Эти задачи предусматривают сокращение в абсолютном,

относительном или прогнозируемом выражении, масштабы которых, как представляется, в большей степени зависят от степени политической приверженности, чем другие факторы.

47. В ответ на Декларацию министров ЭСКАТО некоторые правительства региона ЭСКАТО, как сообщается, рассматривают вопрос об утверждении национальных целей в области безопасности дорожного движения непосредственно в отношении участков Азиатских автомобильных дорог в их странах. Например, в план безопасности дорожного движения Республики Корея включена задача о сокращении на 30 процентов числа жертв и количества аварий на Азиатских автомобильных дорогах.

48. Совещание группы экспертов (21-22 июня 2007 года) заявило о своей поддержке задаче дальнейшего «придания официального статуса» набору целей, задач и показателей по каналам Комиссии. Оно также подчеркнуло необходимость в продолжении оказания поддержки членам ЭСКАТО в деле осуществления Декларации, а также сбора и анализа усовершенствованных данных по вопросам безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах.

В. Финансирование инфраструктуры более безопасных дорог

49. Самым основным и самым распространенным препятствием для многих членов ЭСКАТО на пути достижения целей ЭСКАТО и национальных целей является нехватка имеющихся ресурсов.

Разработка планов по безопасности дорожного движения

50. Вопрос о разработке стратегии безопасности дорожного движения, включая проблему ресурсов, обсуждался на СГЭ на примере штата Новый Южный Уэльс, Австралия¹⁴. Была сформулирована стратегия и установлена задача сохранить 2 000 жизней к 2010 году. Рассматривая автомобильные дороги как «товары», предназначенные для потребления гражданами, отвечающие за безопасность дорожного движения сотрудники взяли на себя роль «дорожных менеджеров», осознавая при этом взаимодополняемость и одновременно противоречивость различных целей (например, целей в области безопасности дорожного движения и в области ремонта и эксплуатации дорог). В стратегии также отмечалось, что межминистерские, межорганизационные и частно-государственные партнерские связи будут иметь существенное значение, в том числе с точки зрения содействия установлению финансовых связей между ведущим агентством, отвечающим за безопасность дорожного движения, и другими организациями, например, в форме совместных действий с учебными заведениями. Австралийский совет по дорожным исследованиям (АРРБ) рекомендует выделять на деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения примерно от трех до 10 процентов от общего объема бюджетных средств, выделяемых на автомобильные дороги. Он также предлагает использовать дополнительные источники, такие, как: а) сбор в размере 1-2 процентов с выплат за обязательное страхование третьей стороны в случае дорожно-транспортного происшествия, который может быть использован для профилактических и реабилитационных фондов; б) спонсорские средства, в особенности предназначенные для проведения кампаний и осуществления общинных проектов; в) общинные мероприятия, финансируемые другими учреждениями.

¹⁴ С данным докладом выступил участник, представляющий Австралийский совет по дорожным исследованиям (АРРБ), девизом которого является «улучшение положения в области безопасности и эффективности на транспорте на основе знаний», <http://www.arrb.au/>

Цели ЭСКАТО в области безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2007-2015 годы)

Цели и задачи	Контрольные показатели
Основная цель: сохранить 600 000 человеческих жизней и предупредить размерное число случаев серьезного травматизма на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в течение периода 2007-2015 годов	
a) с 2007 по 2015 годы сократить уровень смертности на 20 процентов (или снизить до менее 10 на 10 000 транспортных средств к 2015 году);	1) Число смертельных случаев (и уровень смертности на 10 000 транспортных средств, на транспортное средство-км и пассажиро-км). 2) Число предполагаемых дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом (исходный показатель). 3) Количество дорожно-транспортных происшествий. 4) Учет безопасности автопарка государственных и частных организаций (например смертность на 100 000 км).
b) с 2007 по 2015 годы сократить количество серьезных травм на 20 процентов	5) Число предполагаемых случаев получения серьезных травм на дорогах (исходный показатель). 6) Количество получивших серьезные травмы (и уровень травматизма на 10 000 транспортных средств и на транспортное средство-км).
Цель 1: признание дорожной безопасности одним из приоритетов политики	
a) разработка политики/стратегии безопасности дорожного движения, назначение координирующего органа и выполнение плана действий, до 2010 года;	7) Документы по политике, стратегии дорожной безопасности и план действий. Информация об их практическом осуществлении. 8) Название координирующего органа. Распределение функций местных, региональных и национальных правительственных организаций. 9) Национальные доклады по дорожной безопасности или доклады по эффективности государственных программ.
b) выделение достаточных финансовых и людских ресурсов для повышения безопасности на дорогах	10) Объем финансовых и людских ресурсов, выделяемых государством на дорожную безопасность. 11) Объем вложений со стороны частного сектора, а также специальных фондов, доноров или соответствующих финансирующих учреждений. 12) Проведенные программы и мероприятия в области дорожной безопасности. Не менее одной крупной национальной кампании дорожной безопасности.

Цель 2: повысить безопасность дорог для уязвимых участников дорожного движения, детей, граждан пожилого возраста, пешеходов, водителей немоторизованных транспортных средств, мотоциклистов и людей с инвалидностью

a) снижение на треть уровня смертности среди пешеходов (или сокращение ее до мене 1 на 10 000 транспортных средств);	13) Уровень смертности пешеходов на душу населения и на 10 000 транспортных средств.
b) увеличение числа безопасных пешеходных переходов (например, с помощью подземных переходов, пешеходных мостов или светофоров);	14) Количество безопасных пешеходных переходов или данные о программах создания новых или улучшения старых переходов.
c) введение правила об обязательном ношении шлемов безопасности и обеспечение минимального качества шлемов с целью снижения на треть уровня смертности среди мотоциклистов (или снижение до уровня ниже среднего уровня смертности среди мотоциклистов по региону ЭСКАТО);	15) Количество погибших мотоциклистов и уровень смертности мотоциклистов.
	16) Наличие или отсутствие законодательных или административных требований (Да/нет). Информация (обследования) по использованию защитных шлемов (в процентах) и минимальные стандарты качества шлемов.
d) обеспечение базового уровня безопасности детей с целью снижения уровня детской смертности на одну треть (или снижение до менее 0,01 на 10 000 транспортных средств);	17) Уровень смертности детей до 5 лет в ДТП.
	18) Информация (обследования) по соблюдению норм безопасности детей (например, детские удерживающие устройства) (в процентах).
	19) Действующие средства обеспечения безопасности детей на автомобилях и на мотоциклах (качественный показатель).
e) обучение детей школьного возраста основным правилам дорожной безопасности.	20) Наличие или отсутствие уроков по дорожной безопасности в школах (Да/нет)
	21) Существующие программы обучения детей правилам дорожной безопасности (качественный показатель).

Цель 3: Безопасные дороги и снижение тяжести дорожно-транспортных происшествий («щадящие дороги»)

a) проведение экспертизы безопасности на всех этапах развития дорожной сети, выполнение необходимых работ по усовершенствованию дорог и обустройству опасных участков;	22) Программа аудиторских проверок по вопросам безопасности дорожного движения (да/нет); Программа ликвидации «мертвых зон» (да/нет),
	23) Масштабы проведения аудиторских проверок по вопросам безопасности дорожного движения в отношении строительства новых дорог и крупных проектов по модернизации дорог (расчетная доля во всех случаях).
	24) Программы по превращению дорог в «щадящие» путем устранения или амортизирования препятствий на обочине.
b) увеличение отдельного/безопасного дорожного пространства для пешеходов и велосипедистов и мотоциклистов в городских и полугородских районах (где позволяет площадь).	25) Общенациональные или местные программы. Протяженность имеющихся дорожных полос для пешеходов и мотоциклистов в км на 100 000 населения (вдоль шоссе и городских дорог).

Цель 4: повышение безопасности транспортных средств и поощрение ответственной рекламы транспортных средств

a) введение обязательного технического осмотра транспортных средств и контроль за выполнением (начиная с городских районов);	26) Закон или административно-правовая норма (документ). Данные о станциях и средствах технического осмотра (качественные).
b) обеспечение соответствия международным стандартам требований безопасности, предъявляемых к транспортным средствам.	27) Документы с указанием действующих законов и правил и степени их соблюдения.

Цель 5: совершенствование систем дорожной безопасности, управления и контроля

a) создание (компьютеризированной) национальной базы данных с информацией о месте дорожно-транспортного происшествия;	28) Наличия или отсутствия (Да/нет). При наличии указание систем баз данных по ДТП и ответственных организаций (качественный показатель). 29) Охват страны региональной базой данных АТБДБ.
b) значительное повышение «соблюдаемости» требований, например, в отношении обязательного использования защитных шлемов, ремней безопасности и ограничения скорости;	30) Данные о правилах в отношении использования защитных шлемов и их «соблюдаемости» (в процентах по итогам обследований). 31) Информация о правилах в отношении использования ремней безопасности и их «соблюдаемости» (в процентах по итогам обследований). 32) Информация о правилах в отношении «вождения в нетрезвом виде» и их «соблюдаемости» (данные обследований, а не судебная статистика).
c) допущение использования результатов анализа на употребление алкоголя в судебном разбирательстве (алкогольно-респираторная трубка и/или проверка на отклонения в поведении);	33) Да/нет. Если «да», описание действующих правил, видов проверок на употребление алкоголя и предельно допустимого содержания алкоголя, используемых и допускаемых в судах.
d) принятие за правило вождение мотоцикла с постоянно включенными фарами;	34) Закон или административно-правовая норма (документ). Описание практики (по обследованиям) или технических мер.
e) увеличение охвата систем аварийной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, включая, по крайней мере, все населенные пункты и основные автомагистрали.	35) Протяженность дорог в км (по типу), на которых действует служба аварийной помощи. 36) Среднее время ожидания прибытия. 37) Количество центров аварийной помощи на протяженность дорог (кроме городских улиц).

Цель 6: развитие сотрудничества и партнерских отношений	
a) поддержка и признание инициатив, проводимых частным сектором;	38) Количество крупнейших инициатив частного сектора. (Финансовый) объем обязательств. 39) Количество основных партнерских отношений между государственным и частным секторами в области дорожной безопасности. (Финансовый) объем.
b) создание новых и углубление имеющихся партнерских отношений с НПО.	40) Количество крупнейших инициатив. (Финансовый) объем обязательств.
Цель 7: развитие сети Азиатских автомобильных дорог в качестве модели безопасности на дорогах	
a) сократить общее число погибших и автомобильных аварий на Азиатских автомобильных дорогах;	41) Общее количество погибших и дорожно-транспортных происшествий на Азиатских автомобильных дорогах ежегодно по каждой стране.
b) сократить число погибших на <i>всех</i> участках Азиатских автомобильных дорог до показателя ниже 1 000 на 100 млн. на транспортных средств-км;	42) Количество погибших на 100 млн. транспортных средств-км для каждого участка Азиатских автомобильных дорог в год.
c) увеличение объема средств, ассигнуемых на меры повышения безопасности на дорогах Сети;	43) (Финансовые и людские) ресурсы, выделяемые на мероприятия по повышению дорожной безопасности на участках Азиатских автомобильных дорог. 44) Объем безвозмездной помощи из международных источников на повышение безопасности Азиатских автомобильных дорог.
d) превращение принадлежащих к Сети участков дорог в «щадящие» по отношению к участникам дорожного движения в случае столкновения. Примеры успешной практики.	45) Разработать программу присуждения рейтингов в области безопасности дорожного движения.
Цель 8: проведение эффективной информационно-просветительской работы среди общественности, молодежи и водителей	
a) осуществлять целенаправленные просветительские кампании и учебные программы.	46) Информация об осуществленных просветительских кампаниях и учебных программах.

Таблица 3. Набор целей, задач и показателей ЭСКАТО в области безопасности дорожного движения на период 2007-2015 годов. Здесь представлен незначительно пересмотренный вариант такого набора, содержащегося в документе ЭСКАТО E/ESCAP/MCT/SGO/9 от ноября 2006 года, и отражены комментарии, полученные со стороны участников Совещания группы экспертов по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах (Бангкок, 21-22 июня 2007 года)

Глобальный фонд безопасности дорожного движения и другие внешние доноры

51. Поддержка со стороны двусторонних и многосторонних доноров имела большую важность для некоторых развивающихся и наименее развитых стран ЭСКАТО. Хотя такие ресурсы, предназначенные для обеспечения безопасности дорожного движения, были довольно ограниченными по объему в прошлом, учреждение в недавнее время Глобального фонда безопасности дорожного движения породило серьезную надежду на улучшение данной ситуации.

52. Глобальный фонд безопасности дорожного движения (ГФБДД), администрируемый Всемирным банком, предоставляет средства для мероприятий в области безопасности дорожного движения с постановкой основного акцента на наращивании потенциала и управлении¹⁵. Его донорами-учредителями явились Фонд «За автомобиль и общество» ФИА, правительство Нидерландов, Шведское международное агентство по сотрудничеству в области развития (СИДА), Фонд по предоставлению стипендий в области развития Всемирного банка. Цели Фонда в отношении стран с низким и средним уровнем доходов заключаются в следующем: а) укрепить глобальный, региональный и страновой потенциал в поддержку устойчивого сокращения жертв и увечий при дорожно-транспортных происшествиях; б) увеличить инвестиции на цели безопасности дорожного движения; в) ускорить передачу знаний в области безопасности; г) поддерживать новаторские инфраструктурные решения, предназначенные для повышения безопасности в условиях неоднородной транспортной среды. Национальные учреждения, а также глобальные и региональные партнеры могут обращаться в фонд за получением средств на непрерывной основе. Следует, однако, отметить, что фонд не достиг своей первоначальной цели, заключающейся в привлечении донорского капитала в размере порядка 300 млн. долл. США. Потребуются особые усилия доноров для достижения данной цели.

53. Даже если эта цель будет достигнута, данная сумма будет небольшой по сравнению с приблизительно 10 млрд. долл. США в год, которые, согласно подсчетам секретариата, необходимы для улучшения положения с безопасностью дорожного движения в регионе ЭСКАТО. Это сопоставимо с ежегодным ущербом, наносимым автомобильными авариями региону и составляющим примерно 100 млрд. долл. США, что свидетельствует об экономической целесообразности профилактических действий. По сути дела, в настоящий момент большинство средств для обеспечения безопасности дорожного движения поступает в форме компонентов безопасности, включаемых в дорожные проекты, в особенности проекты занимающихся финансированием развития банков, таких, как Азиатский банк развития и Всемирный банк. Лишь небольшое количество займов было предоставлено *исключительно* для целей безопасности дорожного движения, например, в случае Вьетнама и Исламской Республики Иран.

Внутреннее финансирование безопасности дорожного движения

54. Совершенно очевидно, что во всех странах основная часть средств для целей безопасности дорожного движения должна быть мобилизована внутри самих стран. В 2006 году Немецкое ГТЗ опубликовало учебное пособие по финансированию безопасности дорожного движения, озаглавленное «Цент на дорожную безопасность»¹⁶. В этой публикации вопрос нехватки средств для финансирования безопасности дорожного

¹⁵ <http://go.worldbank.org/9QZJ0GF1E0>

¹⁶ <http://www.gtz.de/de/dokumente/en-Road-Safety-Cent-2006.pdf>

движения рассматривается в качестве самой труднопреодолимой проблемы, без решения которой невозможно будет решить другие ключевые проблемы, связанные с недостаточной информированностью и нехваткой институционального потенциала. Оно опирается на опыт Новой Зеландии и многих других стран и содержит перечисление семи конкретных «извлеченных уроков»:

- a) участников дорожного движения и другие заинтересованные стороны необходимо убедить в том, что всего лишь малая толика той суммы, которая в настоящее время расходуется на дорожно-транспортные происшествия, может сэкономить много денег и здоровья участникам дорожного движения и обществу;
- b) фонды дорожной безопасности или советы по безопасности дорожного движения могут стать эффективными и действенными институтами, если они будут опираться на надежную правовую основу, подвергаться строгой проверке частно-государственным органом, использовать разумное финансовое управление, получать средства в виде прямых сборов с пользователей и подвергаться регулярным техническим и финансовым проверкам;
- c) финансовые средства будут получены по каналам имеющихся дорожных фондов. Если такой вариант действий неприемлем, то средства на безопасность дорожного движения могут быть получены за счет взимания дополнительного налога с автомобильного топлива или выплат за страхование автомобилей при дополнительном финансировании со стороны государственного и частного секторов;
- d) для реализации инженерных мер по обеспечению безопасности дорожного движения можно использовать такой же механизм финансирования, что и тот, который используется для строительства и содержания дорог, для чего потребуется примерно 10-15 процентов от объема средств, выделяемых на улучшение дорожного строительства, реабилитацию и содержание дорог;
- e) для финансирования других программ в области безопасности дорожного движения потребуется взимать примерно 1 цент США за один литр автомобильного топлива или 5-10 центов США с выплат за страхование транспортных средств;
- f) для обеспечения соблюдения правил и положений дорожного движения эффективным инструментом может стать специальная отвечающая за безопасность дорожного движения полиция, финансируемая из фонда безопасности дорожного движения и контролируемая им;
- g) международные и двусторонние доноры могут сыграть важную роль в оказании развивающимся странам помощи в проведении реформ механизмов финансирования и управления в области безопасности дорожного движения. Все дорожные проекты, финансируемые сообществом доноров, должны включать компонент безопасности дорожного движения как на проектном, так и на секторальном уровнях.

55. Недавнее СГЭ ЭСКАТО по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах одобрило рекомендации ГТЗ и призвало членов ЭСКАТО изучить полный спектр вариантов финансирования.

56. В таблице 4 показана общая сумма средств на безопасность дорожного движения, которые могли бы быть получены в отдельных странах – членах ЭСКАТО в 2003 году, если бы в этих странах был введен дополнительный налог в размере 1 цента США на каждый литр бензинового и дизельного топлива, используемого автотранспортными средствами. Хотя этих сумм необязательно хватает во всех случаях, они представляли бы собой существенное увеличение ресурсов, предназначенных для повышения безопасности дорожного движения. В таблице 5 перечислены типичные преимущества и недостатки различных источников финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в развивающихся странах, которые, безусловно, могут отличаться от страны к стране.

Таблица 4. Общий объем средств на цели безопасности дорожного движения, которые могли бы быть получены в отдельных странах – членах ЭСКАТО в 2003 году, если бы в них был введен дополнительный налог в размере 1 цента США на каждый литр бензинового и дизельного топлива, используемого автотранспортными средствами

Страна	Дополнительные сборы на цели безопасности дорожного движения в млн. долл. США в 2003 году
Китай	846
Индия	361
Индонезия	210
Казахстан	34
Малайзия	17
Пакистан	34

Источник: ГТЗ (2005 год) «Цент на дорожную безопасность»¹⁶.

Таблица 5. Типичные преимущества и недостатки различных источников финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в развивающихся странах

Источник финансирования	Преимущества	Недостатки
Дополнительные налоги на автомобильное топливо	Низкая степень уклоняемости, низкая сумма сбора	Сложности с повышением цен на топливо
Дополнительный налог на средства, взимаемые в соответствии с весом и расстоянием	Приемлемо в качестве сбора с пользователей	Высокая степень уклоняемости
Дополнительные сборы с выплат за обязательное страхование транспортных средств	Лучше всего соотносится с безопасностью дорожного движения	Высокая степень уклоняемости

Источник финансирования	Преимущества	Недостатки
Дополнительные сборы с платы за лицензирование транспортных средств	Низкая сумма сборов	Высокая степень уклоняемости
Дополнительный налог на дорожные сборы	Низкая степень уклоняемости, приемлемо в качестве сборов с пользователей	Платные дороги составляют лишь небольшую часть сети автомобильных дорог
Поступления от частного сектора	Могут дополнять ассигнования на безопасность дорожного движения и могут опираться на управленческую эффективность и действенность частного сектора	Могут обеспечивать поступления лишь ограниченных по объему средств и могут не являться устойчивыми
Займы и стипендии на цели развития	Могут обеспечить развертывание эффективных программ и схем финансирования в области безопасности дорожного движения	Не устойчивы

Источник: ГТЗ (2005 год) «Центр на дорожную безопасность»¹⁶.

57. Следует также отметить, что рекомендации ГТЗ, по сути дела, являются расширенным вариантом деятельности по непосредственному продолжению осуществлявшихся ранее ЭСКАТО мер по содействию целенаправленному использованию дорожных фондов для содержания автомобильных дорог. С 1996 года по 2001 год секретариат в сотрудничестве с АБР и Всемирным банком провел пять региональных практикумов и пять практикумов странового уровня в 10 странах. Сегодня специальные дорожные фонды существуют в Индии, Японии, Казахстане, Лаосской Народно-Демократической Республике, Монголии, Непале, Новой Зеландии, Пакистане, Папуа – Новой Гвинее, а также в индийских штатах Керала, Мадхья-Прадеш, Карнатака, Уттар-Прадеш¹⁷. С учетом серьезности положения в области безопасности дорожного движения во многих странах – членах ЭСКАТО можно было бы рассмотреть вопрос о продолжении реализации осуществлявшейся ранее рекомендации ЭСКАТО о включении в сферу деятельности фондов вопросов безопасности дорожного движения.

С. Международная программа оценки состояния дорог и шведская «Нулевая концепция»

58. С учетом ограниченности финансовых и людских ресурсов, имеющихся для осуществления мер по безопасности дорожного движения, задача первоочередности и оптимального распределения средств также становится одной из серьезных проблем для многих развивающихся стран, которые зачастую не имеют всеобъемлющей системы сбора и

¹⁷ См. также ESCAP Transport and Communications Bulletin, No. 75 (2005) on Road Maintenance Funds, ST/ESCAP/SER.E/75, <http://www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=181>

предоставления данных. В данной связи на СГЭ по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах обсуждалось два примера: Международная программа оценки состояния дорог и шведская «Нулевая концепция».

Международная программа оценка состояния дорог

59. Ввиду успешного осуществления ЕвроРАП, АвстралРАП и сшаРАП, соответственно в Европе, Австралии и США недавно была развернута Международная программа оценки состояния дорог (ИРАП) в целях оказания заинтересованным развивающимся странам и странам с переходной экономикой помощи в извлечении выгод из аналогичной стандартизированной и международно сопоставимой оценки состояния дорог¹⁸. Программы РАП были созданы для предоставления возможностей по типовой систематической и независимой оценке безопасности дорог по аналогии с тем, как это было сделано в рамках Программы оценки новых автомобилей (НКАП)¹⁹ в отношении автотранспортных средств, с тем чтобы в целом повысить стандарты безопасности автомобильных дорог.

60. При оценке состояния дорог ИРАП учитывает поведение водителей и безопасность транспортных средств. Оценка осуществляет на основе сбора информации о соответствующих дорожных характеристиках (разметка полос, состояние обочин, пешеходное оснащение и т.д.) путем видеосъемки и объездных инспекций, которые затем подвергаются дальнейшему анализу, с тем чтобы в конечном счете подготовить карты угроз безопасности, рейтинги с присвоением звезд, диаграммы, таблицы и комплекты инженерных средств. Такие конечные продукты могут помочь в первоочередности мер по улучшению состояния дорог, например, в форме разделения встречных полос с целью предотвращения лобовых столкновений, строительство круговых развязок с целью снижения тяжести боковых столкновений на перекрестках или создания заграждений для предотвращения аварий со сходом с дорожного полотна.

61. Первый экспериментальный проект ИРАП в Азии осуществляется в настоящее время в Малайзии, где 3 000 км магистральных дорог, включая расположенные в этой стране участки Азиатских автомобильных дорог, были проинспектированы при поддержке со стороны АвстралРАП и Малайзийской автомобильной ассоциации. Аналогичные экспериментальные проекты находятся на этапе обсуждения/подготовки в отношении участков Азиатских автомобильных дорог в Армении и Грузии, а также во Вьетнаме. Следует также отметить, что секретариат ЭСКАТО в настоящий момент изучает возможность расширения сотрудничества с ИРАП, с тем чтобы содействовать оценке безопасности сети Азиатских автомобильных дорог. Кроме того, СГЭ по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах предложило изучить возможность использования оценок ИРАП для национальных магистральных дорог и работать вместе в целях проведения аналогичной оценки сети Азиатских автомобильных дорог.

Шведская «Нулевая концепция»

62. «Нулевая концепция» стала официальной политикой Швеции в области безопасности дорожного движения в 1997 году. В ее рамках была установлена долгосрочная цель, заключающаяся в том, что *«на шведских автомобильных дорогах не должно быть погибших или раненых»*. «Нулевая концепция» опирается на системную идею, предусматривающую

¹⁸ <http://www.irap.net>

¹⁹ См., например, <http://www.euroncap.com>

сочетание «добрых старых» методов, обеспечивающих последовательность деятельности с новаторскими и более радикальными мерами. Она пропагандирует подход разделенной ответственности между проектировщиками дорог и их пользователями.

63. В отличие от традиционных подходов, которые перекалывают значительную часть вины на пользователей дорог, в шведском подходе гораздо больше ответственности перекалывается на плечи проектировщиков дорог. Например, с учетом того, что «кинетическая энергия» убивает и что среднестатистический человек не способен адекватно оценить потенциальные последствия аварии, задачу регулирования кинетической энергии лучше возложить на «профессионалов». Аналогичным образом, в отличие от большинства других стран, образование по вопросам безопасности дорожного движения фокусируется не на воспитании детей, а на информировании их родителей об их соответствующих обязанностях. Предпринимаемые меры направлены на просвещение занимающихся вопросами транспортного движения инженеров, создание безопасной среды (например, полос для велосипедистов) и обеспечение гарантирующей безопасность оборудованием (например, шлемами, ремнями безопасности).

64. Шведский подход опирается на «Интеграцию и разделение», которые воплощаются в простые рекомендации, увязанные с интересами различных групп участников дорожного движения, например, «уязвимые участники дорожного движения не должны подвергаться воздействию моторизованных транспортных средств, двигающихся со скоростью свыше 30 км/час.» Там, где такие цели не могут быть достигнуты, предоставляются рекомендации по улучшению ситуации, например, заключающиеся в «создании разделительных полос или ограничений скорости движения транспортных средств 30 км/час.»

65. В результате реализации шведской системной идеи транспортная система становится более терпимой к ошибкам и обеспечивает снижение тяжести дорожно-транспортных происшествий в тех случаях, когда они происходят («щадающие дороги»). Данный подход оказался весьма успешным в Швеции, где в настоящий момент в автомобильных авариях погибает менее 10 детей в год²⁰.

66. СГЭ предложило членам ЭСКАТО ознакомиться с передовым опытом Швеции и изучить возможности использования специальных дорожных инженерных мер («щадающие дороги»), например, в виде создания «дорог по принципу 2+1 полосы» с проволочными барьерами, разделяющими полосы, предназначенные для различных транспортных средств (например, мотоциклов, велосипедов, автобусов), а также систематическое использование круговых развязок.

VI. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ

67. Комитету предлагается рассмотреть вопросы, поднятые в настоящем документе, и представить дальнейшие указания секретариату в отношении того, как оказывать поддержку осуществлению *Декларации министров ЭСКАТО по повышению безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе* и, в частности, задачи достижения ее цели, заключающейся в «развитии Азиатских автомобильных дорог как модели безопасности дорожного движения». В данной связи Комитет, возможно, примет к сведению связанные с безопасностью дорожного движения мероприятия, которые перечислены в Региональной программе действий на 2007-2011 годы (резолюция 63/9 Комиссии).

²⁰ Данный коэффициент эквивалентен показателю в менее одного ребенка (в возрасте от 0 до 14 лет) на 100 000 детей в год.

68. Правительствам предлагается представить Комитету доклады, содержащие новейшую информацию о прогрессе, который был достигнут в деле повышения безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог и на других автомобильных дорогах, а также предлагается рассмотреть следующие вопросы на национальном уровне:

- a) сохранить свою приверженность на высоком уровне задаче повышения безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог и на других дорогах;
- b) серьезно рассмотреть и изучить *все* варианты внутреннего финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с рекомендациями, содержащимися в выпущенном недавно учебном пособии ГТЗ под названием «Цент на дорожную безопасность»¹⁶ (см. пункт 54 настоящего документа), и более ранними рекомендациями ЭСКАТО в отношении фондов по содержанию автомобильных дорог;
- c) включать компоненты безопасности дорожного движения во все дорожные проекты и развертывать целенаправленные дорожные проекты там, где это уместно;
- d) содействовать партнерству между государственным и частным секторами в интересах повышения безопасности дорожного движения;
- e) изучить вопрос о целесообразности использования системного подхода, аналогичного «Нулевой концепции» дорожной администрации Швеции;
- f) систематически использовать специальные инженерные меры с целью превращения дорог в более «щадящие» (в случае аварий), в том числе, например, при помощи кольцевых развязок, «дорог с полосным принципом 2+1» с проволочными барьерами, физического разделения дорожного транспорта по различным видам транспортных средств (например, полосы для мотоциклов, велосипедов, автобусов);
- g) включать задачи обеспечения безопасности дорожного движения в политику по устойчивому развитию транспорта в качестве неотъемлемой части, принимая во внимание те выгоды в плане безопасности, которые несет с собой переход от одного вида транспорта к другому; и
- h) усовершенствовать системы сбора и предоставления данных и каждый год предоставлять секретариату базовые данные по вопросам безопасности по аналогии с хранящимися в базе данных Азиатских автомобильных дорог, а также данные для расчета показателей, перечисленных в таблице 3.

69. На региональном уровне и в соответствии с Региональной программой действий на 2007-2011 годы правительствам предлагается, в частности, рассмотреть следующие предложения:

- a) согласовать предлагаемые целевые задания и показатели в отношении целей 3 и 7 в области безопасности (см. таблицу 3), которые касаются автомобильных дорог и сети Азиатских автомобильных дорог и которые были предложены на

недавнем СГЭ по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах, а также поддержать дальнейший процесс придания им «официального статуса» по каналам Комиссии; и аналогичным образом согласовать целевые задания и показатели в отношении остающихся целей 1, 2, 4, 5 и 8 (см. таблицу 3) или представить дальнейшие указания секретариату в отношении будущего процесса доработки этих целей в сотрудничестве с государствами-членами в соответствии с запросом, содержащимся в *Декларации министров ЭСКАТО по повышению безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе*;

- b) систематически делиться опытом по вопросам использования системного подхода и, в особенности дорожных инженерных мер в соответствии с концепцией «щадящих дорог»;
- c) поддержать деятельность по оценке безопасности дорог, включая ИРАП для сети Азиатских автомобильных дорог, и делиться опытом и ресурсами в региональном масштабе; и
- d) призвать доноров оказать поддержку инициативам в области безопасности дорожного движения в регионе.

70. На глобальном уровне правительствам предлагается продолжить обсуждение вопроса о безопасности дорожного движения в рамках повестки дня Генеральной Ассамблеи и рассмотреть вопрос об оказании поддержки идее возможного созыва Глобальной конференции министров по безопасности дорожного движения, которую предлагается организовать под эгидой Организации Объединенных Наций и на межсекторальной основе. В таком контексте следует отметить, что 27 из 85 членов Организации Объединенных Наций, поддержавших принятую совсем недавно резолюцию 60/5 Генеральной Ассамблеи о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения, являются членами ЭСКАТО.
