

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана****Семьдесят четвертая сессия**

Бангкок, 11-16 мая 2018 года

Пункт 3с предварительной повестки дня**

**Рассмотрение вопросов, касающихся
вспомогательной структуры Комиссии,
включая работу региональных учреждений: транспорт****Укрепление региональных усилий по повышению
безопасности дорожного движения***Резюме*

В результате дорожно-транспортных происшествий в Азиатско-Тихоокеанском регионе ежегодно гибнет свыше 730 000 человек. Одной из задач цели 3 в области устойчивого развития является двукратное сокращение числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году. Вместе с тем наблюдаемые в настоящий момент темпы достижения прогресса в этой области делают практически невозможным осуществление этой цели в регионе.

В настоящем документе приводится обзор общей ситуации и достигнутого в регионе прогресса, а также факторов, препятствующих усилиям по повышению безопасности дорожного движения. В нем также приводится информация о региональных инициативах и усилиях, направленных на оказание государствам-членам содействия в решении проблем в области безопасности дорожного движения. Задачей настоящего документа является привлечение внимания Комиссии к этой важнейшей проблеме в регионе.

I. Справочная информация о безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе

1. Во всем мире в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно гибнет около 1,25 млн. человек¹. Дорожно-транспортные происшествия приводят не только к трагической гибели людей, но и к

* Третье переиздание по техническим причинам 1 мая 2018 года.

** ESCAP/74/L.1/Rev.1.

¹ World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2015* (Geneva, 2015).
См. www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/.



существенным экономическим потерям для стран, они наносят катастрофический финансовый, социальный и моральный ущерб потерпевшим и их семьям. В связи с этим проблема безопасности дорожного движения привлекла внимание мирового сообщества и была включена в глобальную повестку дня в области развития. С 2003 года Генеральная Ассамблея приняла семь резолюций, содержащих призыв к повышению эффективности международного сотрудничества и многосекторальных национальных мер по повышению безопасности дорожного движения во всем мире. В своей резолюции 64/255 от 2 марта 2010 года Ассамблея провозгласила 2011-2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Проблема безопасности дорожного движения затем нашла свое отражение в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, а именно в задачах 3.6 и 11.2 целей в области устойчивого развития. Задача 3.6 заключается в том, чтобы вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году, а задача 11.2 состоит в том, чтобы к 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

2. Проблема безопасности дорожного движения также привлекла внимание директивных органов высокого уровня государств – членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). В целях обеспечения высокого уровня осведомленности о проблеме безопасности дорожного движения и высокой степени приверженности соответствующим усилиям в регионе, первая Конференция министров по транспорту, которая состоялась в Пусане, Республика Корея, 6-11 ноября 2006 года, приняла Декларацию министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе². В декабре 2016 года в ходе третьей Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Москве, министры транспорта стран Азиатско-Тихоокеанского региона вновь подтвердили свою приверженность делу повышения безопасности дорожного движения путем принятия обновленных региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016-2020 годов посредством Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Эта декларация, одобренная Комиссией в ее резолюции 73/4 от 19 мая 2017 года, содержит мандат, предусматривающий оказание секретариатом государствам-членам помощи в выполнении своих обязательств, связанных с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 годы) и целями в области устойчивого развития.

А. Смерти в результате дорожно-транспортных происшествий

3. В регионе ЭСКАТО в результате дорожно-транспортных происшествий каждые 40 секунд погибает один человек (2 000 людей в день). Это приводит к существенным экономическим издержкам и неизмеримым социальным потерям. Стоит также отметить, что дорожно-транспортные происшествия, происходящие в регионе, приводят не только к большому числу погибших, но и к еще более

² E/ESCAP/63/13, глава IV.

значительному числу получивших травмы. В ходе недавнего исследования было установлено, что большинство выживших в результате дорожно-транспортных происшествий впоследствии сталкиваются с социальными и экономическими трудностями. Большое число выживших в результате дорожно-транспортных происшествий потеряли работу. Почти половина из тех, кто стал инвалидами, потеряли свои дома. Кроме того, для более чем трети этих людей их браки закончились разводом, вызванным экономическими и психологическими трудностями³. Также стоит отметить, что лица, получившие травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, занимают тысячи больничных койко-мест.

4. Согласно данным, полученным из *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год»), опубликованного Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), и расчетам ЭСКАТО, в 2013 году в Азиатско-Тихоокеанском регионе в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 733 000 человек, что составляет более чем 58 процентов от общего числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в течение этого года (1,25 млн. человек)⁴.

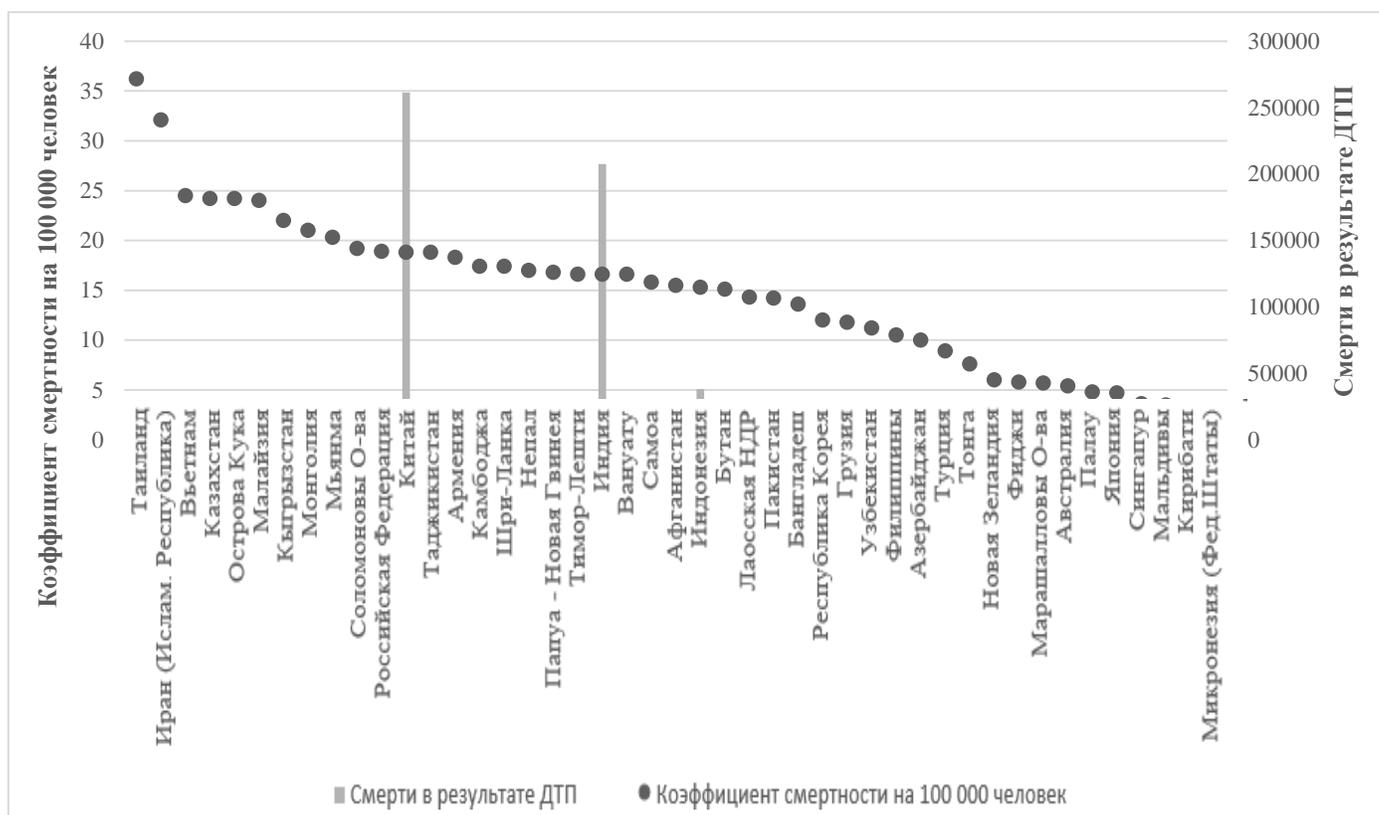
5. Что касается среднего показателя смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, то в 2013 году в регионе ЭСКАТО он составил 18,99 смертей на 100 000 человек, что превышает среднее мировое значение – 17,4 смертей на 100 000 человек. Значительно более высокое значение этого показателя отмечается в Таиланде или Исламской Республике Иран – 36,2 и 32,1 смертей на 100 000 человек соответственно. В диаграмме 1, подготовленной на основе данных, полученных из оценок ВОЗ, приводится сравнение числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий и соответствующих показателей смертности на 100 000 человек в странах региона.

6. Более половины от общего числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе ЭСКАТО приходится на уязвимых участников дорожного движения, в частности на мотоциклистов, велосипедистов и пешеходов. В мире доля уязвимых участников дорожного движения в общем числе смертей в результате дорожно-транспортных происшествий составляет 47 процентов, аналогичный показатель в регионе ЭСКАТО – 55 процентов.

³ Namji Jung and Jaehoon Sul, *Handbook of Measuring Socio-economic Consequences of Traffic Crashes* (Gyeonggi-do, Republic of Korea, Korea Transport Institute, 2014).

⁴ WHO, *Global Status Report on Road Safety 2015* (Geneva, 2015). См. www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/.

Диаграмма 1
Число смертей и коэффициент смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в Азиатско-Тихоокеанском регионе за 2013 год, согласно соответствующим оценкам



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе данных, полученных из доклада ВОЗ *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год») (Женева, 2015 год). Материал доступен по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

7. Дорожно-транспортные происшествия, которые приводят к смертям уязвимых участников дорожного движения, являются вопросом, вызывающим серьезную озабоченность во многих странах, прежде всего Восточной и Северо-Восточной Азии и Юго-Восточной Азии. В этих субрегионах около двух третей от общего числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на уязвимых участников дорожного движения: 68,56 процента в Юго-Восточной Азии и 61,11 процента в Восточной и Северо-Восточной Азии. При этом в Северной и Центральной Азии и Тихоокеанском субрегионе основная часть смертей в результате дорожно-транспортных происшествий связана с четырехколесными транспортными средствами. Эти статистические данные свидетельствуют о том, что в разных субрегионах отмечаются различные ключевые факторы риска.

Смерти в результате дорожно-транспортных происшествий на маршрутах Азиатских автомобильных дорог

8. В базе данных сети Азиатских автомобильных дорог содержится информация о безопасности дорожного движения, включая число дорожно-

транспортных происшествий и смертельных случаев на разных участках сети Азиатских автомобильных дорог⁵. Информация, приводимая в диаграмме II, которая была подготовлена на основании последних имеющихся данных за 2017 год, свидетельствует о том, что наиболее высоким показателем безопасности характеризуются маршруты Азиатских автомобильных дорог класса «Автомагистраль» (4,09 смертей на миллиард км, пройденных транспортным средством), а наихудшие показатели демонстрируют маршруты, относящиеся к более низкой категории, чем «класс III» (129,25 смертей на миллиард км, пройденных транспортным средством). По другим классам маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог средний коэффициент смертности составляет: 25,69 смертей на миллиард км, пройденных транспортным средством, для класса I, 58,41 смертей на миллиард км, пройденных транспортным средством, для класса II и 62,87 смертей на миллиард км, пройденных транспортным средством, для класса III. Это свидетельствует о том, что модернизация дорог всех классов, в первую очередь в целях обеспечения соответствия дорог минимальным стандартам, позволяющим отнести их к классу III, с большой вероятностью приведет к сокращению числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог и что модернизация дорог, направленная на их превращение в автомагистрали с контролируемым въездом, приводит к значительному сокращению числа смертей.

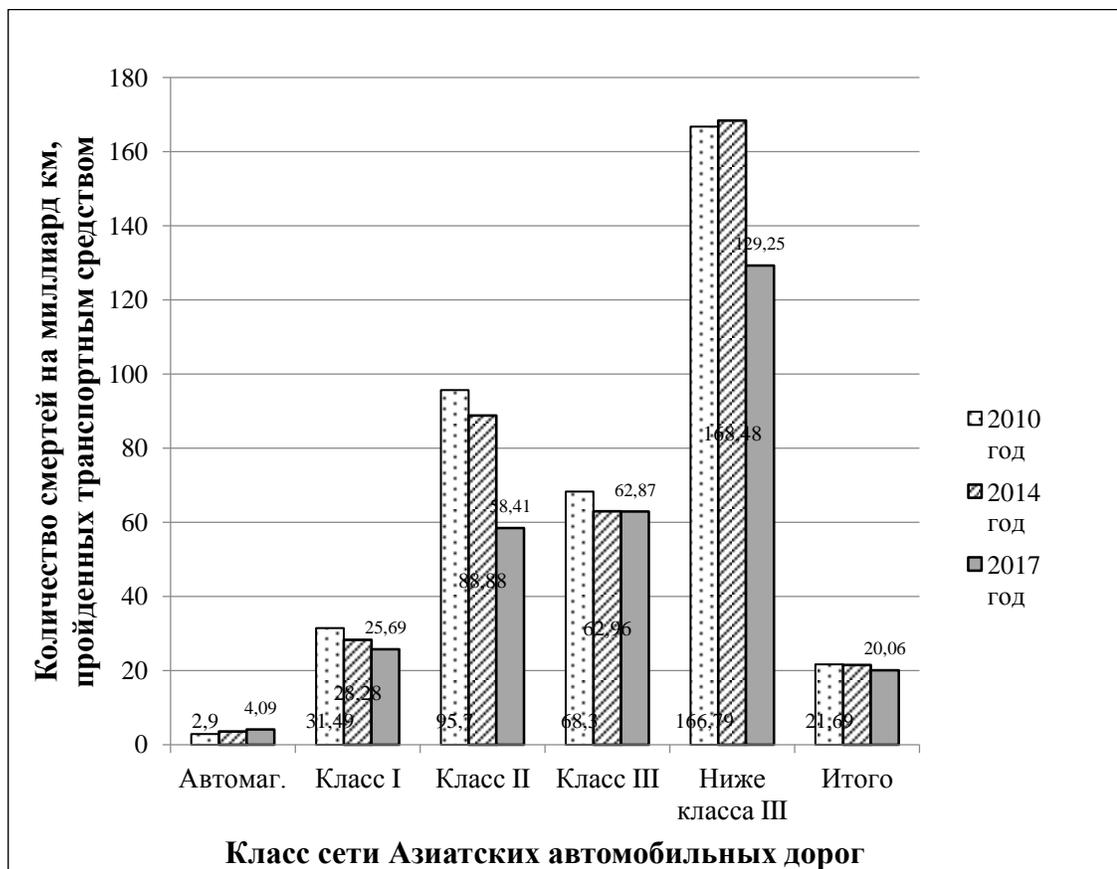
В. Потери, вызванные дорожно-транспортными происшествиями

9. Дорожно-транспортные происшествия приводят к тому, что правительства региона теряют до 6 процентов валового внутреннего продукта (ВВП)⁴. Согласно соответствующим оценкам, экономические потери от дорожно-транспортных происшествий составляют от 1 процента ВВП в Мьянме до 6 процентов ВВП в Исламской Республике Иран. Из 19 стран, по которым имеются соответствующие данные, наибольшие потери от дорожно-транспортных происшествий несет Япония (почти 64 млрд. долл. США), за которой следует Индия – около 58 млрд. долл. США. Объем экономических потерь региона от дорожно-транспортных происшествий составляет, по разным оценкам, от 293 до 527 млрд. долл. США⁶, что эквивалентно совокупному ВВП Кирибати, Маршалловых Островов, Науру и Тувалу. В таблице 1 приводятся расчетные потери ВВП некоторых стран региона, вызванные дорожно-транспортными происшествиями.

⁵ По состоянию на декабрь 2017 года данные по безопасности дорожного движения были доступны по 1 492 участкам сети Азиатских автомобильных дорог в 26 государствах-членах. Общая протяженность этих участков составляет 61 254 км, или 42,9 процентов всей сети Азиатских автомобильных дорог.

⁶ Рассчитано посредством умножения общего показателя потерь, понесенных в 2013 году в 19 странах, в процентах от ВВП на ВВП региона за 2013 год.

Диаграмма П
Средний коэффициент смертности на миллиард км, пройденных транспортным средством, в разбивке по классам Азиатских автомобильных дорог



Источник: на основе информации, полученной из базы данных сети Азиатских автомобильных дорог; база данных доступна по адресу: www.unescap.org/resources/asian-highway-database (последнее посещение - 5 января 2018 года).

Таблица 1
Оценка потерь, понесенных в результате дорожно-транспортных происшествий в отдельных странах региона, 2013 год

	<i>Потери валового внутреннего продукта (проценты)</i>	<i>Показатель национального валового продукта за 2013 год в текущих ценах</i>	<i>Оценка потерь</i>
			<i>Млн. долл. США</i>
Армения	1,0	10 439	104,39
Австралия	2,1	1 528 761	32 103,98
Бангладеш	1,6	153 505	2 456,08
Камбоджа	2,1	15 450	324,45
Индия	3,0	1 936 088	58 082,64
Индонезия ^а	2,9–3,0	755 094	22 652,82
Иран (Исламская Республика)	6,0	511 621	30 697,26
Япония	1,3	4 919 588	63 954,64
Лаосская Нар.-Дем. Республика	2,7	10 760	290,52
Малайзия	1,5	313 158	4 697,37
Мьянма	0,5	62 141	310,71
Непал	0,8	18 227	145,82
Новая Зеландия	1,6	189 494	3 031,90
Филиппины	2,6	272 067	7 073,74
Республика Корея	1,0	1 305 605	13 056,05
Российская Федерация ^а	1,9	1 524 917	28 973,42
Таиланд	3,0	420 167	12 605,01
Турция ^а	1,1	731 144	8 042,58
Вьетнам	2,9	171 222	4 965,44
Общая оценка потерь			293 568,83

Источники: расчетный процентный показатель потерь валового внутреннего продукта, содержащийся в докладе ВОЗ *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2013 год: поддержка Десятилетия действий») (Женева, 2013 год), материал доступен по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/, и докладе ВТО *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год») (Женева, 2015 год), материал доступен по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/. Данные по ВВП за 2010 и 2013 годы получены из онлайн-базы Статистической базы данных ЭСКАТО, доступной по адресу: www.unescap.org/resources/asian-highway-database (последнее посещение – 2 июня 2016 года).

^а Данные за 2010 год.

II. Проблемы, с которыми сталкивается регион

A. Основные причины дорожно-транспортных происшествий на национальном уровне

10. В контексте дорожно-транспортных происшествий страны региона сталкиваются с широким кругом проблем и ключевых факторов риска различной интенсивности. Определение основных причин дорожно-транспортных происшествий может способствовать установлению приоритетов эффективных стратегий и мер и выявлению тех областей, в которых можно сосредоточить финансовые ресурсы для достижения оптимальных результатов. Несмотря на то, что основные сообщаемые причины дорожно-транспортных происшествий в разных странах отличаются, стоит также отметить и наличие определенных общих черт. В таблице 2 приводятся основные причины дорожно-транспортных происшествий в отдельных странах ЭСКАТО. Двумя наиболее распространенными причинами являются халатность и нарушение водителями правил дорожного движения, включая обгоны, опасные перестроения и несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства. Двумя другими наиболее распространенными причинами дорожно-транспортных происшествий являются превышение скорости и вождение в нетрезвом виде. В следующем разделе приводятся некоторые статистические данные и факты об этих основных причинах.

11. Халатность и нарушение водителями правил дорожного движения, по сообщениям, являются двумя основными причинами дорожно-транспортных происшествий во многих странах региона. Ошибка водителя является причиной 89 процентов дорожно-транспортных происшествий в Турции и 79 процентов аналогичных происшествий на Филиппинах. Почти 30 процентов дорожно-транспортных происшествий в Японии происходит из-за неосторожного вождения и отвлечения внимания водителя во время управления транспортным средством. В Непале к 44 процентам дорожно-транспортных происшествий привела халатность со стороны водителей и пешеходов, а в Пакистане причиной более чем 28 процентов дорожно-транспортных происшествий стало неосторожное вождение. Изменение поведения водителей и других участников дорожного движения представляет собой сложный и долгосрочный непрерывный процесс, предполагающий повышение осведомленности, совершенствование соответствующей подготовки и обеспечение последовательного и строгого соблюдения законов и правил в области дорожного движения.

12. Превышение скорости указывается в качестве основной причины дорожно-транспортных происшествий во многих странах ЭСКАТО, в том числе в Индии (37 процентов), Китае (14 процентов) и Шри-Ланке (30 процентов). Несмотря на это, многие водители до сих пор не осведомлены о том, что слишком быстрая езда повышает риск не справиться с управлением и попасть в дорожно-транспортное происшествие. По данным *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год»), превышение скорости транспортным средством в первую очередь подвергает опасности пешеходов и велосипедистов. Из другого исследования ВОЗ следует, что 5-процентное снижение средней скорости движения может привести к сокращению числа дорожно-транспортных происшествий со

смертельным исходом на целых 30 процентов⁷. Таким образом, меры, направленные на снижение скорости движения, в частности в городских районах, для которых характерна высокая концентрация уязвимых участников дорожного движения, могут в значительной степени способствовать спасению жизни людей и предотвращению травм⁴. Например, в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии создание в жилых районах зон, скорость движения в которых ограничена 30 км в час, привело к общему снижению скорости транспортных средств на 15 км в час и сокращению дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних пешеходов и велосипедистов на 67 процентов⁸.

13. По оценкам, из-за вождения в нетрезвом виде в регионе каждый год погибают от 41 000 до 51 000 человек⁹. На Маршалловых Островах 100 процентов дорожно-транспортных происшествий связаны с употреблением алкоголя, однако в стране до сих пор отсутствуют законы, запрещающие вождение в нетрезвом виде. В некоторых странах, расположенных в Центральной Азии и на островах Тихого океана, до сих пор юридически не определен максимальный уровень содержания алкоголя в крови, при котором разрешается управление транспортным средством; среди этих стран Азербайджан и Папуа – Новая Гвинея входят в число пяти государств с наиболее высокой долей дорожно-транспортных происшествий, вызванных вождением в нетрезвом виде. Из тех стран, в которых максимальный уровень содержания алкоголя в крови, при котором разрешается управление транспортным средством, юридически определен, лишь в Армении, Малайзии и Сингапуре этот уровень превышает 0,05 г на децилитр.

⁷ WHO, *Managing Speed* (Geneva, 2017).
См. www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/managing-speed/en/.

⁸ United Kingdom, Department of the Environment, Transport and the Regions, *Review of traffic calming schemes in 20mph zones* (London, 1996).

⁹ Расчеты ЭСКАТО на основании данных из доклада ВТО *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год»).

Таблица 2
Основные причины дорожно-транспортных происшествий в отдельных странах Азиатско-Тихоокеанского региона

<i>Страна</i>	<i>Основные причины дорожно-транспортных происшествий</i>
Бангладеш	Опасное вождение, превышение скорости, перегрузка транспортного средства, техническая неисправность
Бутан	Неопытные водители, превышение скорости, вождение в нетрезвом виде, перегрузка транспортного средства, техническая неисправность
Камбоджа	Превышение скорости, вождение в нетрезвом виде
Фиджи	Превышение скорости, опасное вождение
Индия	Превышение скорости
Япония	Несоблюдение принципов безопасного вождения (неосторожное вождение, неправильное управление автомобилем или торможение)
Лаосская Нар.-Дем. Республика	Нарушение правил дорожного движения водителями, вождение в нетрезвом виде, нарушение скорости
Мьянма	Нарушение правил дорожного движения, халатность пешеходов
Непал	Халатность со стороны водителей и пешеходов, превышение скорости, обгоны, вождение в нетрезвом виде
Пакистан	Неосторожное вождение, засыпание водителя за рулем
Филиппины	Ошибки водителя, неисправность транспортных средств, плохие дорожные условия
Республика Корея	Несоблюдение принципов осторожного вождения, проезд на запрещающий сигнал светофора
Шри-Ланка	Обгон, совершение поворотов, превышение скорости, вождение в нетрезвом виде
Вьетнам	Движение по неправильной полосе, превышение скорости, неправильное построение маршрута

Источники: Бангладеш, доклад, представленный страной в рамках Евро-азиатского форума по безопасности дорожного движения, Нью Дели, 4-6 декабря 2013 года. Бутан, Индия, Непал, Пакистан, Фиджи и Филиппины, доклады стран, представленные в рамках Регионального совещания по обновлению региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения, Сеул, 28-29 июля 2016 года. Вьетнам, Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Мьянма, доклады стран, представленные в рамках посвященного странам Юго-Восточной Азии субрегионального семинара по обновленным региональным целям, задачам и показателям обеспечения безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона на 2016-2020 годы, Пномпень, 27-28 сентября 2017 года. Япония, данные за 2016 год, которые доступны по адресу: www.e-stat.go.jp/SG1/estat/ListE.do?lid=000001174329 (последнее посещение – 14 декабря 2017 года). Республика Корея, данные за 2014 год, которые доступны по адресу: www.police.go.kr/eng/main/contents.do?menuNo=500133 (последнее посещение – 7 марта 2018 года). Шри-Ланка, данные за 2014-2015 годы, которые доступны по адресу: www.unescap.org/sites/default/files/20.%20%20Road%20Safety%20Situation%20in%20Sri%20Lanka.pdf (последнее посещение – 7 марта 2018 года).

14. Несмотря на то, что отказ от ношения шлемов не входит в число основных причин дорожно-транспортных происшествий, этот вопрос является особенно актуальным для Азиатско-Тихоокеанского региона, в котором большинство смертей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на уязвимых участников дорожного движения. Эта проблема имеет особое значение в Южной и Юго-Западной Азии и Юго-Восточной Азии, где двух- и трехколесные транспортные средства являются участниками от 30 до 50 процентов дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Законы, предписывающие ношение шлемов, приняты в общей сложности в 42 странах Азиатско-Тихоокеанского региона. В то же время в различных странах показатель ношения шлемов находится в диапазоне от 6,6 процента до 99 процентов. Кроме того, лишь в 23 странах региона существуют минимальные стандарты, которым должны соответствовать защитные шлемы. Эти стандарты могут быть вопросом жизни и смерти, так как ношение высококачественных шлемов может снизить риск в результате дорожно-транспортных происшествий на 40 процентов, а риск получения серьезной травмы – более чем на 70 процентов¹⁰. Во многих случаях мотоциклисты носят шлемы низкого качества в целях формального соблюдения правил техники безопасности, однако эти низкокачественные шлемы не могут защитить их от гибели или получения травм.

15. Все более серьезной проблемой в контексте повышения безопасности дорожного движения становятся отвлечение внимания водителя во время управления транспортным средством и использование мобильных телефонов во время вождения. Обзор данных, приведенных в *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год»), позволяет сделать вывод о том, что разговор по мобильному телефону (с или без использования гарнитур или устройств громкой связи) при управлении транспортным средством повышает риск дорожно-транспортного происшествия в четыре раза. Несмотря на то что многие страны региона ввели в действие законодательные положения, запрещающие использование мобильных телефонов во время управления транспортным средством, мало что свидетельствует об эффективности этих мер, вероятно, ввиду трудности по обеспечению соблюдения соответствующих запретов.

¹⁰ Статья на сайте ВОЗ, материал доступен по адресу: www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index5.html (последнее посещение – 7 марта 2018 года).

Диаграмма III
Динамика числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, 2010-2013 годы



Источники: расчеты ЭСКАТО на основе данных, приводимых в докладе ВТО *Global Status Report on Road Safety 2013* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2013 год») и докладе ВТО *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год»).

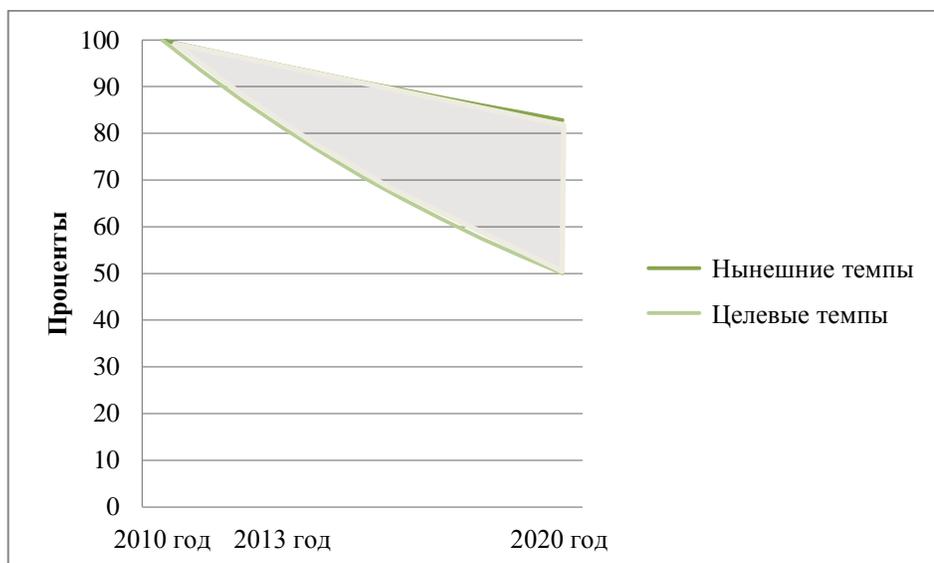
В. Соблюдение требований, проистекающих из задач целей в области устойчивого развития: достигнутый в настоящее время прогресс

16. Достигнутые на национальном уровне с начала Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения в 2011 году результаты в области сокращения числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий являются неоднозначными. В 23 государствах-членах отмечается прогресс в области сокращения смертей в результате дорожно-транспортных происшествий, при этом в 18 из них соответствующие показатели прогресса выше, чем в среднем по региону. Четыре страны, которые возглавляют список из десяти стран, достигших наибольшего прогресса в данной области, находятся в Тихоокеанском субрегионе (Палау, Кирибати, Новая Зеландия, Маршалловы Острова). Шестью следующими странами в этом списке являются Грузия, Сингапур, Афганистан, Турция, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Азербайджан. На диаграмме III показана динамика числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в странах региона.

17. На региональном уровне в период с 2010 по 2013 год удалось достичь сокращения числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий лишь на 5,6 процента. Наблюдаемые в настоящий момент в регионе средние темпы сокращения соответствующего показателя на 1,9 процента в год являются слишком низкими для обеспечения решения задачи 3.6 целей в области устойчивого развития. При сохранении текущих темпов к 2020 году региону удастся достичь лишь 20-процентного сокращения соответствующего показателя (диаграмма IV). Кроме того, решение этой задачи будет осложнено ростом автомобилизации в регионе, которая за период с 2010 по 2013 год в среднем увеличивалась на 7,2 процента в год.

Диаграмма IV

Расчетное сокращение числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий, 2010-2020 годы



Ш. Региональные инициативы и усилия, направленные на оказание государствам-членам помощи в деле повышения безопасности дорожного движения

А. Региональные цели, задачи и показатели обеспечения безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона

18. Проблема безопасности дорожного движения вызывала серьезную обеспокоенность директивных органов в регионе и до начала проведения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и осуществления Повестки дня на период до 2030 года. Для решения этой проблемы в ноябре 2006 года первая Конференция министров по транспорту приняла Декларацию министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В этой декларации министров содержится цель, предполагающая спасение 600 000 жизней и предотвращение сопоставимого числа серьезных травм на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в период с 2007 по 2015 годы. К 2015 году, который является концом периода, охватываемого этой декларацией, упомянутые выше цели достигнуты не были. С учетом глобального мандата по вопросам безопасности дорожного движения, проистекающего из Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, возникла острая необходимость обновления региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения.

19. Третья Конференция министров по транспорту приняла обновленные региональные цели, задачи и показатели обеспечения безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона (2016-2020 годы), которые были подготовлены на основе сопоставления действий, рекомендованных в рамках Бразилианской декларации безопасности дорожного движения, Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и предыдущих региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона и с учетом необходимости достижения задачи 3.6 цели 3 в области устойчивого развития. В этот решающий период обновленные региональные цели, задачи и показатели обеспечения безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона, 2016-2020 годы¹¹, являются имеющим большое значение ориентиром для разработки и осуществления соответствующих стратегий, и обеспечивают наличие инструментов по оценке прогресса в области повышения безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях. Этот документ направлен на достижения 50-процентного сокращения числа смертей и серьезных травм на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в период с 2011 по 2020 год и включает в себя следующие восемь целей:

а) уделять в политике первоочередное внимание обеспечению безопасности дорожного движения;

б) сделать дороги более безопасными для уязвимых участников дорожного движения, в том числе детей, престарелых, пешеходов,

¹¹ E/ESCAP/73/15/Add.1, приложение VI.

пользователей немоторизированных транспортных средств, мотоциклистов и инвалидов;

с) сделать дороги более безопасными и снизить вероятность тяжелых дорожно-транспортных происшествий («не требующие разъяснений дороги» и «щадающие дороги»);

д) сделать транспортные средства более безопасными и поощрять ответственную рекламу транспортных средств;

е) совершенствовать национальные и региональные системы, управление и обеспечение соблюдения законности применительно к безопасности дорожного движения;

ф) расширять сотрудничество и стимулировать партнерство;

г) сделать сеть Азиатских автомобильных дорог примером обеспечения безопасности дорожного движения;

h) организовать эффективную подготовку в вопросах повышения информированности о безопасности дорожного движения среди общественности, молодежи и водителей.

В. Нормы проектирования автомобильных дорог сети Азиатских автомобильных дорог

20. Секретариат во взаимодействии с Korea Expressway Corporation осуществил трехлетний проект, который был завершен в декабре 2017 года и посвящен разработке технических стандартов для объектов дорожной инфраструктуры по обеспечению безопасности и развертыванию моделей интеллектуальных транспортных систем в рамках сети Азиатских автомобильных дорог. Этот проект обеспечил возможность сетевого взаимодействия и обширных дискуссий между экспертами по вопросам безопасности дорожного движения в регионе, результатом чего стало признание Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог в качестве институциональной площадки для скоординированного развития объектов дорожной инфраструктуры по обеспечению безопасности, отвечающих согласованным стандартам стран – членов сети Азиатских автомобильных дорог. В рамках этого проекта секретариат провел исследование по разработке технических стандартов для объектов дорожной инфраструктуры по обеспечению безопасности сети Азиатских автомобильных дорог. Был сделан вывод о том, что в приложении II к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог охватывается лишь ограниченное число объектов дорожной инфраструктуры по обеспечению безопасности. В связи с этим было принято решение о подготовке секретариатом нового приложения к этому соглашению под названием «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения» в целях оказания специалистам региона по обеспечению безопасности дорожного движения содействия в создании единообразных и предсказуемых условий вождения для снижения рисков, связанных со значительным и быстро растущим объемом автомобильных перевозок во всем регионе и за его пределами.

21. Это приложение было представлено в качестве поправки для рассмотрения Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам на ее седьмом совещании, которое состоялось в Бангкоке 13-15 декабря 2017 года. Рабочая группа приняла эти нормы проектирования в качестве приложения II bis к Соглашению¹². Как указывается в приложении II к Соглашению, классификация и нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог составляют минимум стандартов и рекомендаций в отношении строительства, модернизации и содержания маршрутов Азиатских автомобильных дорог государствами-членами. Кроме того, принятие Рабочей группой приложения II bis, посвященного безопасности дорожного движения, является конкретным шагом государств-членов сети Азиатских автомобильных дорог по укреплению роли Соглашения в качестве институционального механизма, поддерживающего осуществление целей в области устойчивого развития. Это новое приложение было направлено Генеральным секретарем всем сторонам Соглашения¹³. В соответствии с пунктом 5 статьи 8 Соглашения это новое приложение вступит в силу через 12 месяцев после его принятия двумя третями сторон. Для удобства к настоящему документу прилагается типовой документ о принятии. Помимо внедрения норм проектирования, как это предусмотрено в Соглашении, государствам-членам при осуществлении их проектов строительства дорог рекомендуется использовать подробные «Руководящие принципы, касающиеся проектирования» в качестве справочных материалов¹³.

С. Деятельность по наращиванию потенциала в целях повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе

22. Безопасность дорожного движения является одной из тематических областей Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы). В рамках новой Региональной программы действий непосредственной задачей по теме безопасности дорожного движения является обеспечение оказания странам региона содействия в повышении безопасности дорожного движения и выполнении их обязательств в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и целей 3 и 11 в области устойчивого развития.

23. Для оказания странам-членам помощи в наращивании их потенциала по повышению безопасности дорожного движения в регионе ЭСКАТО был проведен ряд различных информационно-просветительских мероприятий и мероприятий по наращиванию потенциала. К числу недавних мероприятий относятся семинар по вопросам безопасности дорожного движения Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, который был организован ЭСКАТО и Азиатским банком развития в Бангкоке 18-19 апреля 2016 года; региональный семинар по мотоциклетным шлемам, состоявшийся в Куала-Лумпуре 7 апреля 2017 года и организованный для стран Южной и Юго-Восточной Азии во взаимодействии со Специальным посланником Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и Европейской экономической комиссией; субрегиональный семинар по осуществлению региональных целей, задач и показателей обеспечения

¹² www.unescap.org/resources/road-safety-infrastructure-its.

¹³ Депозитарное уведомление C.N.53.2018.TREATIES-XI.B.34.a от 26 января 2018 года, доступно по адресу: <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2018/CN.53.2018-Eng.pdf>.

безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016-2020 годов, который прошел в Пномпене 27-28 сентября 2017 года; и совещание консультативной группы по безопасности уязвимых участников дорожного движения в Юго-Восточной Азии, которое состоялось в Бангкоке 2 октября 2017 года. В рамках проекта Счета развития Организации Объединенных Наций секретариат организовал национальные семинары по наращиванию потенциала в области осуществления правовых документов в сфере безопасности дорожного движения (Ханой, 12-13 января 2017 года, и Хошимин, Вьетнам, 16-17 января 2017 года) и аудиты безопасности дорожного движения (Ханой, 12-18 июня 2017 года, и Хошимин, Вьетнам, 19-25 июня 2017 года).

24. В период 2018-2019 годов секретариат осуществляет проект, направленный на устранение основных причин дорожно-транспортных происшествий и соответствующих смертей и травм в странах Азиатско-Тихоокеанского региона для достижения задач в сфере безопасности дорожного движения, предусмотренных целями в области устойчивого развития; этот проект финансируется Глобальным фондом Российской Федерации. Целью этого проекта является оказание государствам – членам ЭСКАТО поддержки в плане повышения степени информированности и наращивания потенциала для разработки и осуществления комплексных стратегий и планов в области безопасности дорожного движения, направленных на устранение основных причин дорожно-транспортных происшествий (превышение скорости и вождение в нетрезвом виде) и соответствующих смертей и травм.

25. Секретариат также планирует совместно со Специальным посланником по безопасности дорожного движения организовывать на национальном уровне мероприятия по наращиванию потенциала. Эти мероприятия будут проводиться в отдельных странах-членах по их официальной просьбе.

IV. Возможности и направления дальнейшей работы

26. Учитывая масштабы и негативные последствия этой проблемы для экономики, здоровья и общего благосостояния населения, особенно групп с низким уровнем дохода, смерти и травмы в результате дорожно-транспортных происшествий являются вопросом, вызывающим серьезную озабоченность в контексте устойчивого развития. Каждая смерть и травма в результате дорожно-транспортного происшествия приводит к человеческим страданиям и значительным экономическим потерям, при этом большинство дорожно-транспортных происшествий в принципе являются предотвратимыми.

27. Несмотря на то что в регионе ЭСКАТО удалось достичь значительного прогресса в деле повышения безопасности дорожного движения, предстоит еще многое сделать для выполнения задачи, предполагающей 50-процентное сокращение соответствующего показателя. Для улучшения ситуации необходимо активизировать соответствующие усилия на национальном и региональном уровнях. Помимо упомянутой выше деятельности, осуществляемой секретариатом, существует и ряд других мер, которые могут способствовать повышению безопасности дорожного движения в регионе.

28. Сбор и использование точных данных о дорожно-транспортных происшествиях и степени тяжести их последствий имеют ключевое значение для

отслеживания прогресса в области повышения безопасности дорожного движения, обеспечения адресности профилактических усилий, оценки прогресса и сопоставления количества смертей в результате дорожно-транспортных происшествий с количеством смертей, вызванных иными причинами. Количество смертей в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 000 человек является одним из 10 показателей разработанного секретариатом в 2017 году индекса устойчивого развития городского транспорта, который для повышения сопоставимости результатов между городами в идеале предполагает применение согласованной процедуры сбора данных. Вместе с тем ограниченность данных и неточность систем представления данных препятствуют пониманию реальных масштабов проблемы безопасности дорожного движения. В данном контексте крайне важное значение имеет достижение дальнейшего прогресса в унификации систем сбора данных, мониторинга и отчетности.

29. При его эффективном осуществлении на систематической основе аудит безопасности дорог является полезным инструментом совершенствования объектов дорожной инфраструктуры по обеспечению безопасности. Если аудит проводится специалистом, который не является независимым и квалифицированным, то результаты этого аудита могут не оправдать соответствующих ожиданий. Кроме того, если аудит не является юридически обязательным, то может сложиться ситуация, при которой ответственные за дороги учреждения будут стремиться пропустить одну или более ступеней процесса аудита. Более того, совершенствование дорожной инфраструктуры в целях приведения ее в соответствие с установленными нормами проектирования возможно только при условии обеспечения должного соблюдения процедуры аудита безопасности дорог. С учетом различий в процедурах аудита безопасности дорог в разных странах ключевое значение имеет разработка модели руководящих принципов аудита безопасности дорог для региона, с тем чтобы государства-члены могли внедрять и использовать согласованную процедуру аудита безопасности дорог.

30. Полезным инструментом повышения безопасности дорожного движения в государствах-членах могут стать интеллектуальные транспортные системы. Использование таких механизмов сыграло значительную роль в совершенствовании традиционных способствующих повышению безопасности дорожного движения систем управления движением, таких как система предупреждения столкновений, система уведомления транспортных средств в случае чрезвычайных ситуаций и система обеспечения соблюдения правил дорожного движения и регулирования разрешенной скорости движения. Соответствующее исследование показало, что развернутая в Республике Корея автоматизированная система обеспечения соблюдения скоростного режима позволила сократить частоту дорожно-транспортных происшествий на 28 процентов и снизить количество смертей в результате дорожно-транспортных происшествий на 60 процентов¹⁴. Одной из последних концепций интеллектуальных транспортных систем являются автономные транспортные средства (так называемые беспилотные автомобили), которые используют спутниковые системы определения местоположения и различные датчики для

¹⁴ Jeong-Gyu Kang and Chang-Eui Hong, "A Study on the Effect of Automated Speed Enforcement Systems on Traffic Flow Characteristics", Seoul, paper presented at the 5th World Congress Conference on ITS, 1998.
См. www.itsbenefits.its.dot.gov/its/benecost.nsf/ID/E3D512F0F38DD85285256B6000627E82?OpenDocument&Query=Home.

анализа окружающей среды и передвижения в ней. Законодательство, необходимое для регулирования этих новых технологий, еще только обсуждается, и соответствующие технологии все еще находятся на стадии разработки, однако когда они станут полностью функциональными, они смогут способствовать сокращению числа дорожно-транспортных происшествий и повышению безопасности дорожного движения.

31. В контексте безопасности дорожного движения подход, предполагающий наличие безопасной системы, является концепцией, учитывающей следующие факторы: людям свойственно совершать ошибки, и дорожно-транспортные происшествия являются неизбежными; тело человека ограничено в своей способности выдерживать воздействие возникающих при столкновении сил; и разработчики и пользователи систем должны нести общую ответственность за снижение воздействия возникающих при столкновении сил до уровня, который не влечет за собой смерть или тяжелые травмы. В этой связи существует необходимость использования комплексного подхода, учитывающего все факторы, связанные с дорожно-транспортными происшествиями. Во многих странах – членах ЭСКАТО связанные с инфраструктурой меры по обеспечению безопасности дорожного движения по-прежнему осуществляются в качестве одного из компонентов общего проекта магистрали. Существует необходимость реализации проектов в области безопасности дорожного движения, предполагающих высокую степень координации и участие большого числа секторов.

Приложение

Типовой документ о принятии поправки

(подписывается либо главой государства и правительства, либо министром иностранных дел)

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог было принято в Бангкоке 18 ноября 2003 года и [государство] [ратифицировало, приняло, одобрило, окончательно подписало его или присоединилось к нему] [дата сдачи на хранение документа о ратификации, принятии и т.д.],

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам на своем седьмом совещании, состоявшемся в Бангкоке 13-15 декабря 2017 года, в соответствии со Статьей 8 Соглашения приняла следующие поправки:

Статья 10, название статьи: *после приложения II добавить II bis*

Статья 10, пункт 1: *после приложения II добавить II bis*

Статья 17: *после Приложения I, II добавить II bis*

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что эти поправки, результатом внесения которых является добавление нового Приложения II bis «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения», были доведены Генеральным секретарем до сведения всех Сторон посредством направления Депозитарного уведомления C.N.53.2018.TREATIES-XI.V.34.a 26 января 2018 года,

С УЧЕТОМ ИЗЛОЖЕННОГО ВЫШЕ я, [имя и должность главы государства, главы правительства или министра иностранных дел], заявляю, что Правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутые поправки, принимает их и обязуется добросовестно соблюдать и выполнять предусмотренные ими положения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о принятии в [место] [дата].

[Подпись]