



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Совещание старших государственных должностных лиц по подготовке
к Конференции министров по транспорту

6-8 ноября 2006 года
Пусан, Республика Корея

**БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ**

(Пункт 6 предварительной повестки дня)

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

В настоящем документе дается описание и анализ а) состояния безопасности на дорогах в регионе ЭСКАТО и б) национальной и региональной деятельности по улучшению ситуации. В нем содержится обзор мировой и региональной ситуации в области безопасности на дорогах и приводятся соответствующие решения о совместной деятельности на международном уровне. В документе содержится описание отдельных проблем, накопленного опыта и сделанных выводов по результатам национальной деятельности, направленной на повышение безопасности на дорогах в регионе ЭСКАТО, включая информацию, непосредственно относящуюся к сети Азиатских автомобильных дорог и той важной роли, которую играют установленные странами цели повышения безопасности на дорогах. В нем также дается обзор мирового, регионального и субрегионального сотрудничества в деле повышения безопасности на дорогах в регионе ЭСКАТО и предлагаются вопросы для рассмотрения.

Секретариатом подготовлен проект текста о повышении дорожной безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/MCT/SGO/10), который предлагается Совещанию для рассмотрения в качестве основы для декларации министров.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
I. ИСТОРИЯ ВОПРОСА	1
А. Мировой кризис в области безопасности дорожного движения и Генеральная Ассамблея	1
В. Обзор вопросов безопасности на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона	2
II. ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ВЫВОДЫ И УРОКИ В СТРАНАХ – ЧЛЕНАХ ЭСКАТО	5
А. Политика правительства, задачи повышения безопасности на дорогах и ресурсы	6
В. Безопасное использование дорог	11
С. Безопасные дороги	13
D. Безопасные транспортные средства	14
E. Технология, безопасные системы и сотрудничество	14
F. Безопасные Азиатские автомобильные дороги	15
G. Повышение безопасности благодаря переходу на другой вид транспорта	17
H. Многосекторальный подход	17
III. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	19
А. Глобальное сотрудничество	19
В. Региональное сотрудничество	20
С. Субрегиональное сотрудничество	22
D. Выводы	23
IV. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ	23
А. Местный и национальный уровень	23
В. Субрегиональный уровень	24
С. Региональный уровень	24

ПРИЛОЖЕНИЯ

I.	Основные показатели безопасности дорожного движения по отдельным странам – членам ЭСКАТО	26
II.	Цели повышения безопасности на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона, 2007-2015 годы	27

СПИСОК ДИАГРАММ

1.	Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях с 1990 по 2020 годы	3
2.	Количество механических транспортных средств и количество погибших в ДТП	4
3.	Число происшествий со смертельным исходом и контрмеры в Республике Корея, 1970-2000 годы	18
Таблица.	Текущие национальные цели безопасности дорожного движения в странах – членах ЭСКАТО	8

I. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1. В настоящем документе дается описание и анализ а) состояния безопасности на дорогах в регионе ЭСКАТО и б) национальной и региональной деятельности по улучшению ситуации. В нем содержится справочная информация, представленная для обсуждения готовящейся Декларации министров о повышении безопасности на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/MCT/SGO/10).

2. В разделе I дается обзор мировой и региональной ситуации с безопасностью на дорогах, а также соответствующих положений о международном сотрудничестве. В разделе II проиллюстрированы отдельные проблемы, накопленный опыт и сделанные выводы на основе национальной деятельности по повышению безопасности на дорогах региона ЭСКАТО, включая информацию, непосредственно относящуюся к сети Азиатских автомобильных дорог. В разделе III приводится обзор мирового, регионального и субрегионального сотрудничества в деле повышения безопасности на дорогах региона ЭСКАТО. В разделе IV предлагаются вопросы для рассмотрения на Конференции министров по транспорту.

A. Мировой кризис в области безопасности дорожного движения и Генеральная Ассамблея

3. Во всем мире, по имеющимся данным, в результате дорожно-транспортных происшествий приблизительно 1,2 млн. человек гибнут и до 50 млн. человек получают травмы или теряют трудоспособность, в результате чего ежегодные потери превышают 500 млрд. долл. США. В настоящее время аварии на дорогах занимают одиннадцатое место в списке основных причин смерти, наравне с малярией, а травматизм на дорогах к 2020 году, по прогнозам, станет третьей крупнейшей причиной нетрудоспособности в мире, опережая ВИЧ или туберкулез. В настоящее время дорожный травматизм является второй крупнейшей причиной смерти молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет.¹ В этой возрастной группе молодые мужчины, будь то пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, водители-новички или пассажиры, имеют почти в три раза больше шансов погибнуть или получить травму на дорогах, чем молодые женщины.

4. Начиная с 90-х годов в мире растет обеспокоенность быстрым ростом количества погибших на дорогах по мере того, как развивающиеся страны, включая густонаселенные Китай и Индию, а также другие страны – члены ЭСКАТО вступают в эпоху быстрой моторизации.² В настоящее время более 90 процентов гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях происходит в странах с низким и средним уровнем доходов. Общеизвестно, что многие дорожные аварии можно избежать и что для многих стран проблема безопасности на дорогах является вопросом развития.

5. Генеральная Ассамблея приняла несколько резолюций, в которых она призвала страны-члены, Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и региональные комиссии решать проблему, которая была названа ею глобальным кризисом дорожной безопасности.

¹ M. Peden, et al, (eds.), *World Report on Road Traffic Injury Prevention* (Geneva, WHO, 2004).

² Следует отметить, однако, что безопасность на дорогах вряд ли является новой проблемой: «В эпоху максимального развития конного транспорта езда на лошадях приводила к гибели до 25 000 человек в год. Сегодня общее количество гибнущих в автомобильных авариях в США составляет приблизительно 50 000 человек в год на количество дорожных транспортных средств, превышающее это число не менее, чем в 10 раз». И это несмотря на то, что автомобили приблизительно в 10 раз безопаснее, чем лошади в расчете на километр пути. Источник: A. Gruebler, *Technology and Global Change* (London, Cambridge University Press, 1998).

С 2003 года было принято четыре таких резолюции по дорожной безопасности: 57/309 от 22 мая 2003 года, 58/9 от 5 ноября 2003 года, 58/289 от 14 апреля 2004 года и 60/5 от 26 октября 2005 года. В резолюции 58/289 от 14 апреля 2004 года по повышению безопасности на дорогах мира Генеральная Ассамблея подчеркнула необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества для решения вопросов дорожной безопасности, принимая во внимание потребности развивающихся стран.

6. Принимая эту резолюцию, Генеральная Ассамблея отметила рекомендацию, содержащуюся в докладе Генерального секретаря о глобальном кризисе дорожной безопасности,³ о том, чтобы региональные комиссии Организации Объединенных Наций дополнили свои программы работы мероприятиями, которые, среди прочего, позволят разработать краткосрочные и долгосрочные стратегии решения приоритетных задач повышения безопасности дорожного движения.

7. Самая последняя резолюция Генеральной Ассамблеи – 60/5 от 26 октября 2005 года по повышению глобальной дорожной безопасности – была внесена 85 государствами-членами, 27 из которых являются членами ЭСКАТО.⁴ Генеральная Ассамблея определила ряд конкретных мер, которые было предложено принять государствам-членам. В их числе выполнение рекомендаций, содержащихся в докладе ВОЗ о глобальном кризисе дорожной безопасности⁵, которые относятся к использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств, ношению шлемов, вождению в нетрезвом состоянии, неправильно выбранной скорости движения или ее превышению, а также отсутствию надлежащей инфраструктуры. Государствам-членам в ней также было предложено учредить на национальном уровне головное учреждение по проблемам дорожной безопасности и разработать национальные планы действий в целях сокращения травматизма на дорогах путем принятия законов и осуществления контроля за их соблюдением, проведения необходимых информационных кампаний и внедрения надлежащих методов мониторинга и оценки принятых мер.

В. Обзор вопросов безопасности на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона

8. По оценкам секретариата ЭСКАТО, в 2005 году в авариях на дорогах региона ЭСКАТО 440 000 человек погибли⁶ и не менее 2 млн. человек получили различные травмы.⁷

³ A/58/228.

⁴ Это: Австралия, Азербайджан, Армения, Афганистан, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Вьетнам, Индия, Индонезия, Иран (Исламская Республика), 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.

⁵ A/60/181 и Согг.1.

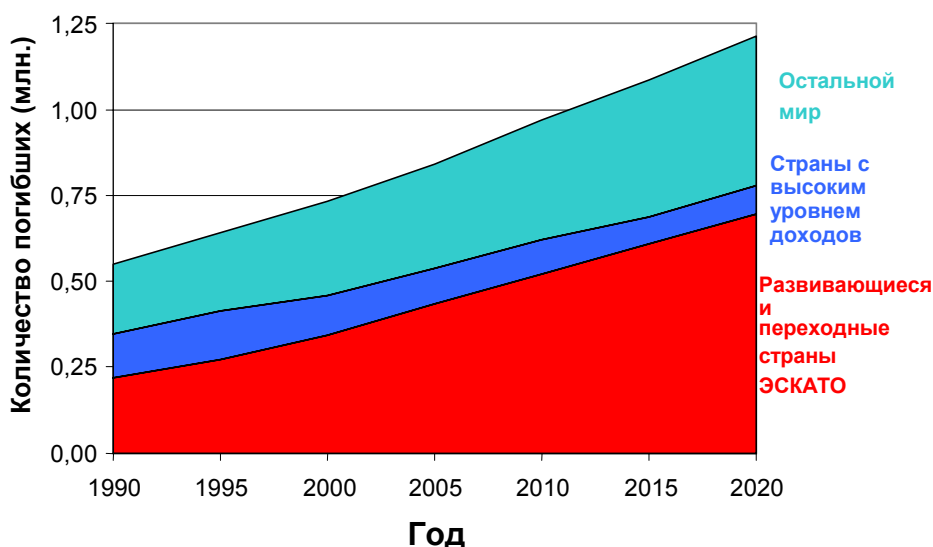
⁶ Имеются лишь грубые подсчеты количества погибших на дорогах и, в частности, ДТП в регионе ЭСКАТО. Это связано с тем, что система регистрации аварий имеет не полный охват, а полиция представляет заниженные данные об авариях. В цифру в 440 000 смертельных случаев на дорогах уже внесена поправка на заниженность данных. Она основана на данных, сообщенных полицией, с применением методологии, описанной в работе E. Korits, M. Cropper, "Traffic fatalities and economic growth", (Washington DC, World Bank, 2003), Policy Research Working Paper No. 3035. Она приводится на стр. 38 работы M. Peden, et al, (eds.), *The World Report on Road Traffic Injury Prevention* (Geneva, WHO, 2004). Следует отметить, что в 2005 году по представленным полицией данным (имевшимся только по 26 странам) количество погибших в ДТП в регионе ЭСКАТО составило в 2005 году 299 446 человек. Тем не менее, цифра 440 000 является достаточно консервативной по сравнению с оценками, приведенными в вышеуказанном докладе (где сообщается об 1,2 млн. погибших на дорогах всего мира, из которых 650 000 в регионе ЭСКАТО).

⁷ Эта цифра основана на зарегистрированных авариях.

В последних докладах предлагаются более высокие оценки в 20-30 млн. травм в регионе.⁸ Несмотря на то, что имеются серьезные проблемы с данными, можно без опасений утверждать, что более половины ДТП со смертельным исходом в мире происходят в регионе ЭСКАТО, несмотря на то, что лишь одно из пяти автотранспортных средств в мире зарегистрировано в этом регионе. Также следует отметить, что приблизительно половина всех ДТП со смертельным исходом в регионе ЭСКАТО произошла в Китае и Индии.

9. Количество погибших в авариях участников дорожного движения в Азии в последние десятилетия быстро возросло в основном в связи с высокими темпами моторизации. Рост смертности продолжается, несмотря на то, что автомобили стали безопаснее. По оценкам секретариата ЭСКАТО, к 2020 году приблизительно две трети (или 610 000) смертей на дорогах мира могут прийти на регион ЭСКАТО (диаграмма 1).⁹

Диаграмма 1. Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях с 1990 по 2020 годы



Источник: Секретариат ЭСКАТО.

^a Количество случаев со смертельным исходом после 2005 года подсчитано исходя из сохранения динамики с поправкой на заниженность данных и следуя методологии и прогнозам ВВП по Е. Kopits, M. Croppers, "Traffic fatalities and economic growth", World Bank Policy Research Working Paper No. 3035 (Washington DC, World Bank, 2005).

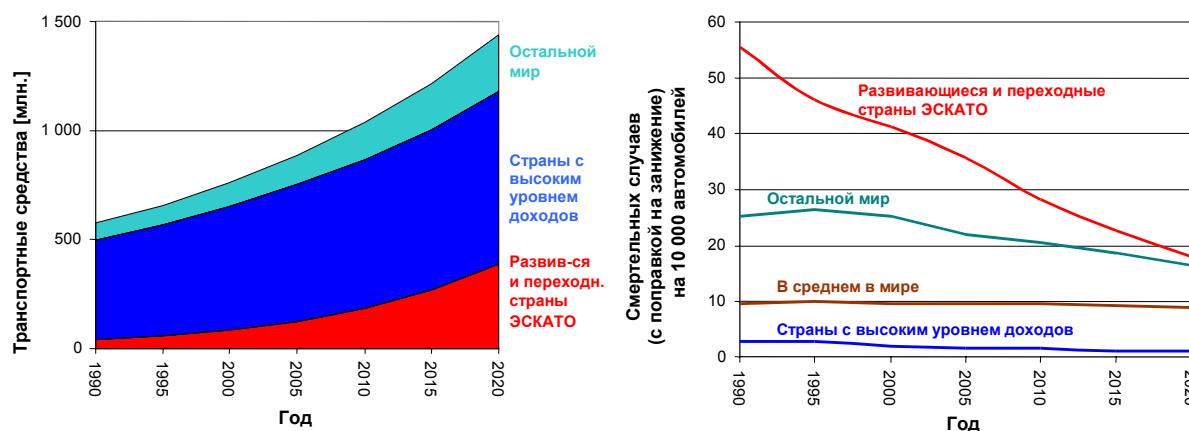
^b Страна с высоким уровнем доходов – страна, имевшая в 2003 году годовой подушный валовой национальный продукт (ВНП) равный или превышающий 9 206 долл. США. В настоящее время в мире имеется около 29 стран с высоким уровнем доходов с населением миллион человек или более. Их совокупное население составляет приблизительно 0,9 млрд., менее одной шестой части населения мира.

⁸ Цифра примерно в 20 млн. травм предлагается в опубликованном в 2004 году докладе ВОЗ (сноска 1). 30 млн. травм в 2005 году получены на основе предположения о том, что отношение количества травм к количеству смертей в регионе ЭСКАТО такое же, как в регионе АСЕАН. А. Ross, C. Melhuish, "Road Safety in ASEAN: Introducing a regional approach", *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, No. 74 (Road Safety), Bangkok, ESCAP, 2005), p. 1-15.

⁹ Расчеты основаны на тех же предположениях и методологии, как в сценарии неменяющейся динамики, опубликованной в работе Kopits and Cropper, op. cit. (см. сноску 6).

10. Диаграмма 2 показывает, что рост количества погибших на дорогах Азии почти целиком связан с быстрой автомобилизацией. Общее количество погибших в ДТП (с поправкой на заниженность данных и исключая двух- и трехколесные транспортные средства) на 10 000 автотранспортных средств¹⁰ в регионе ЭСКАТО с начала 90-х годов оставалось стабильным на уровне примерно 20, что в два раза выше общемирового показателя.¹¹ В приложении I приводятся более подробно основные показатели, связанные с безопасностью дорожного движения в отдельных странах – членах ЭСКАТО.

Диаграмма 2. Количество механических транспортных средств и количество погибших в ДТП



Источник: ЭСКАТО (азиатско-тихоокеанская база данных по безопасности на дорогах <http://www.unescap.org/ttdw/data/aprad.aspx>), оценки секретариата ЭСКАТО; М. Peden, et al (eds.) *World Report on Road Traffic Injury Prevention* (Geneva, WHO, 2004).

* С поправкой на заниженность данных.

^a Здесь используется официальное определение автотранспортного средства Статистического отдела Организации Объединенных Наций: «Автомобили и автобусы, пассажирские механические транспортные средства, предназначенные для специфических условий, такие, как снегоходы и карты для гольфа, грузовые механические транспортные средства, транспортные средства специального назначения, такие, как пожарные автомобили и мобильные клиники». Таким образом, это определение не включает двух- и трехколесные транспортные средства, широко распространенные в развивающихся странах ЭСКАТО. На практике, однако, статистические управления в странах ЭСКАТО используют различные иные определения. Подробнее см. http://unstats.un.org/unsd/cdb/cdb_dict_xrxx.asp?def_code=98

11. Количество погибших в ДТП участников дорожного движения было особенно высоким в странах со средним уровнем доходов и новых индустриальных странах. Более

¹⁰ Здесь используется официальное определение автотранспортного средства Статистического отдела Организации Объединенных Наций: «Автомобили и автобусы, пассажирские механические транспортные средства, предназначенные для специфических условий, такие, как снегоходы и карты для гольфа, грузовые механические транспортные средства, транспортные средства специального назначения, такие, как пожарные автомобили и мобильные клиники». Таким образом, это определение не включает двух- и трехколесные транспортные средства, широко распространенные в развивающихся странах ЭСКАТО. На практике, однако, статистические управления в странах ЭСКАТО используют различные иные определения. Подробнее см. http://unstats.un.org/unsd/cdb/cdb_dict_xrxx.asp?def_code=98

¹¹ Приводимые развивающимися странами ЭСКАТО данные о ДТП со смертельным исходом зачастую ниже, чем на диаграмме 2. Это связано с тем, что а) эти страны могут включать большое количество двух- и трехколесных транспортных средств в используемое ими определение «транспортного средства» в отличие от определения Организации Объединенных Наций (сноска 10); и б) в этих странах могут использоваться данные полиции (являющиеся неполными).

высокие уровни смертности на единицу населения также связаны с большей плотностью транспортных средств (измеряемой количеством автомобилей на км дорог) независимо от уровня автомобилизации. Это свидетельствует о наличии тесной связи между безопасностью на дорогах и развитием инфраструктуры в целом.

12. Характер проблем безопасности на дорогах развивающихся стран ЭСКАТО значительным образом отличается от таковых в развитых странах. В Азии большинство погибших или получивших травму в ДТП являются такие малозащищенные участники дорожного движения, как пешеходы и мотоциклисты. В странах Южной Азии более 50 процентов погибших на дорогах – пешеходы. В странах Восточной и Юго-Восточной Азии более двух третей жертв аварий – мотоциклисты. В отличие от них в странах Северной и Центральной Азии типичный уровень пострадавших в ДТП аналогичен странам Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). Тем не менее, во всех развивающихся странах ЭСКАТО уровень смертности выше, чем в странах ОЭСР.

13. Степень автомобилизации значительно различается в регионе ЭСКАТО, и количество личных автомобилей на тысячу человек колеблется от 11 до 684.¹² Двух- и трехколесные транспортные средства составляют более двух третей всех механизированных транспортных средств в Камбодже, Бангладеш, Непале, Шри-Ланке, Индонезии, Лаосской Народно-Демократической Республике, Мьянме, Таиланде, Вьетнаме и других развивающихся странах – членах ЭСКАТО. Сравнительно большая подверженность ДТП уязвимых групп населения развивающихся стран ЭСКАТО, однако, обусловлена не только иным составом парка транспортных средств, но, как представляется, является системной проблемой, из-за которой аварийность непропорционально больше сказывается на группах с низкими уровнями доходов и молодежи.

14. Экономические издержки от аварий на дорогах составляют порядка 1-3 процентов ВВП каждой из стран – членов ЭСКАТО, что свидетельствует о потенциально высокой отдаче инвестиций в мероприятия по повышению безопасности на дорогах.¹³ По подсчетам секретариата, экономические потери составляют 106 млрд. долл. США, или эквивалент 2,3 процента ВВП развивающихся стран и стран с переходной экономикой в регионе ЭСКАТО.

II. ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ВЫВОДЫ И УРОКИ В СТРАНАХ – ЧЛЕНАХ ЭСКАТО

15. В настоящем разделе в порядке иллюстрации приведены отдельные проблемы, выводы и уроки, основанные на национальной деятельности по повышению безопасности на дорогах в регионе ЭСКАТО, включая информацию, непосредственно относящуюся к сети Азиатских автомобильных дорог.¹⁴ В ней показано значительное продвижение вперед в деле повышения безопасности на дорогах во многих странах ЭСКАТО. Тем не менее, важно

¹² По 22 странам соглашения о сети Азиатских автомобильных дорог, в отношении которых секретариату ЭСКАТО были представлены данные для совещания группы экспертов, состоявшегося 8-10 мая 2006 года, см. http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp.

¹³ Экономический ущерб от аварий на дорогах, выраженный в процентном отношении к ВВП, похоже, приблизительно отвечает следующей зависимости: потери [% от ВВП] = $0,0297 * \text{EXP}(-8 * 10^{(-5)} * (\text{ВВП на душу}))$. Иными словами, потери составляют приблизительно 3 процента в более бедных развивающихся странах и получаются менее 1 процента в развитых странах.

¹⁴ Эта информация главным образом основана на выборке по Фиджи и 22 странам сети Азиатских автомобильных дорог, по которым в секретариате имелись такие данные. Эта выборка является репрезентативной для всего региона ЭСКАТО, охватывая значительное большинство населения (примерно 3,3 из 3,8 млрд.) региона.

отметить, что в большинстве случаев такой прогресс позволяет лишь сдерживать быстрый рост смертности и травматизма, вызванных высокими темпами автомобилизации.

А. Политика правительства, задачи повышения безопасности на дорогах и ресурсы

1. Политика, программы и планы

16. На фоне столь насущной проблемы, описанной выше, большинство стран – членов ЭСКАТО осознали важность уделять особое внимание на политическом уровне вопросам повышения безопасности на дорогах. Многие из них добились значительных успехов в последние годы. Тем не менее, возможности для дальнейшей деятельности остаются большими.

17. Повышение безопасности на дорогах является важным вопросом в повестке правительств, о чем свидетельствует тот факт, что большинство стран – членов ЭСКАТО, можно сказать, уже имеют стратегию и/или политику, программы и планы действий в области дорожной безопасности.¹⁵ Известно, что страны ОЭСР и некоторые развивающиеся страны ЭСКАТО приступили к разработке политики повышения безопасности на дорогах после того, как в этих странах начался быстрый рост количества личных автомобилей.¹⁶ Однако в ряде развивающихся стран региона ЭСКАТО произошло иначе. Они приступили к разработке планов повышения безопасности на дорогах либо раньше других, в 90-е годы, либо позднее, когда в этих странах началось быстрый рост количества мотоциклов.

18. В Японии благодаря ряду пятилетних фундаментальных программ и целей в области дорожной безопасности, первая из которых началась в 1971 году, смертность в дорожных авариях сократилась с 16 765 человек в 1970 году до 6 871 человека в 2005 году. В Республике Корея общенациональные кампании дорожной безопасности позволили сократить количество погибших в авариях на дорогах с 13 429 человек в 1991 году до 6 563 человек в 2004 году. Первая стратегия дорожной безопасности в Непале была подготовлена в 1994 году. В национальном дорожном кодексе Вьетнама все граждане считаются его участниками, что обеспечивает своевременное поступление информации о дорожной безопасности от местных участников в директивные органы благодаря целенаправленному стимулированию участия. В результате этого количество аварий после 2002 года резко сократилось.

19. Недавние рекомендации ОЭСР в отношении планов действий в области дорожной безопасности актуальны и для региона ЭСКАТО:¹⁷ планы действий должны быть всеобъемлющими, но предметными, и должны разрабатываться с участием всех заинтересованных сторон. Предпочтительнее, чтобы общие политические и технические вопросы повышения безопасности на дорогах решались на национальном уровне. Предпочтение следует отдавать долгосрочному планированию, при котором основное внимание должно уделяться снижению рисков и подверженности им. Необходимо установить главенство/приоритетность возможных мер по повышению безопасности на

¹⁵ За дополнительной информацией следует обращаться к материалам совещания Группы экспертов по сети Азиатских автомобильных дорог http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp

¹⁶ Например, Япония достигла этой стадии в 1971 году, а Республика Корея в 1992 году, когда ППС в этих странах, измеряемый в Международных долларах Гири-Хамиса (1990) составил 9 000 долл. США. Австралийский совет безопасности дорожного движения был создан еще в 1947 году.

¹⁷ OECD, *Safety on Roads: What's the Vision?* (Paris, OECD, 2002).

дорогах на основе анализа общественных издержек и выгод. Это потребует подготовки данных высокого качества.

20. ВОЗ подчеркивает, насколько необходима политическая воля, а также взаимный обмен информацией, общие цели и бюджеты для успешного выполнения планов повышения безопасности на дорогах. Поскольку вопросы дорожной безопасности имеют многосекторальный характер, основная проблема заключается в том, как, принимая новые меры, не нарушить равновесие между ними. Например, во многих странах – членах ЭСКАТО по-прежнему не решена задача назначения головного ведомства или создания координационного механизма. В некоторых странах организационные подразделения, занимающиеся вопросами дорог, здравоохранения и правоохранной деятельностью, вместо того, чтобы сотрудничать, конкурируют друг с другом. Следует отметить также, что в некоторых случаях более сложная организация политической ответственности на различных уровнях оказалась успешнее, чем назначение головного ведомства. Примерами тому являются Индия, Вьетнам и Япония. В Индии организационная структура высокого уровня и политическое руководство обеспечиваются Национальным советом дорожной безопасности, в состав которого входят представители центрального правительства и правительств штатов.¹⁸

2. Национальные перспективы и цели в области дорожной безопасности

21. В некоторых странах или областях были разработаны долгосрочные перспективы повышения безопасности на дорогах, среди прочего, для того чтобы вопросы дорожной безопасности заняли видное место в транспортной политике. Например, правительства Канады и Японии приняли перспективу «самых безопасных дорог в мире», в Швеции принята «нулевая перспектива», а в Нидерландах перспектива «устойчивой безопасности». Правительство Монголии предложило, чтобы 2004 год стал «годом без единой аварии», а Гонконг (Китай) добивается «нулевой смертности на дорогах».

22. В одном исследовании ОЭСР¹⁹ показано, насколько важны количественно определенные цели повышения дорожной безопасности: «Представляется, что устанавливаемые цели доказали свою ценность в качестве инструмента разработки эффективных программ дорожной безопасности. Независимо от того, устанавливаются ли они сверху вниз или снизу вверх, измеримые, четкие и амбициозные цели позволяют стимулировать всех участников программ дорожной безопасности и значительно повышают вероятность разработки эффективных программ и повышения дорожной безопасности на национальном, региональном и местном уровнях». Во многих странах ОЭСР уже имеются далеко идущие количественные цели, предусматривающие плановые (ежегодные) сокращения в абсолютном выражении смертельных случаев от 1,5 до 13,9 процентов в год.

¹⁸ В будущем эта структура, возможно, будет дополнена созданием постоянного национального органа экспертов на рабочем уровне.

¹⁹ OECD, *Safety on Roads: What's the Vision?* (Paris, OECD, 2002).

**Таблица. Текущие национальные цели безопасности дорожного движения
в странах – членах ЭСКАТО**

<i>Члены и ассоциированные члены ЭСКАТО</i>	<i>Общая цель</i>	<i>Ежегодные сокращения [% от общего числа смертельных случаев]</i>
Армения	Сократить количество дорожно-транспортных происшествий.	
Австралия	2001-2010: «Цель стратегии – сократить на 40 процентов ежегодное количество ДТП со смертельным исходом на 100 000 человек, с 9,3 в 1999 году до не более 5,6 в 2010 году».	-4,6 в абсолютном выражении
Бутан	Основное внимание уделяется воспитанию, информированию привычкам и правоприменению.	
Бруней-Даруссалам	Спаси жизнь более 56 человек в ходе осуществления пятилетнего плана действий (на 2008) [сокращение на 45 случаев со смертельным исходом и 2028 случаев получения травм (2005-2010)].	
Камбоджа	«Сократить смертность на дорогах путем обучения людей с помощью плакатов с иллюстрациями, телевизионных роликов и радиопередач о программе дорожной безопасности»; цель АБР-АСЕАН сохранить жизнь 1 800 человек и предотвратить 36 000 случаев травматизма в 2005-2010.	
Франция	Сократить наполовину смертность на дорогах с 1997 по 2002 годы	-13,9% в абсолютном выражении
Индия	Различные цели правительств штатов.	
Индонезия	На 2005-2010 годы: спасти жизнь 20 411 человек, 3,4 процента смертельных случаев на 10 000 транспортных средств, увеличить использование ремня безопасности и шлема до 90 процентов; цель АБР-АСЕАН сохранить жизнь 12 000 человек и предотвратить 996 000 случаев получения травм в 2005-2010 годах.	
Япония	2006-2010 годы: а) «самые безопасные дороги в мире» (<5 500 погибших); б) менее 1 млн. получивших травмы и погибших	
Казахстан	Снизить число аварий и их тяжесть.	
Республика Корея	«Профилактика аварий на дорогах и развитие культуры вождения»; сокращение на 62 процента между 2000 и 2006 годами.	-8,0% в абсолютном выражении
Лаосская Народно-Демократическая Республика	Спаси жизнь 917 человек и предотвратить получение травм 21 000 человек к 2010 году, сократив наполовину предполагаемый рост смертности и травматизма; увеличить использование шлемов до 90 процентов	-9,9% от прогнозируемой смертности
Малайзия	К 2010 году сократить уровень смертности до 2 на 10 000 транспортных средств, 10 на 100 000 человек и 10 на миллиард транспортных средств – км; цель АБР-АСЕАН сохранить жизнь 3 000 человек и предотвратить травмы 21 900 человек в 2005-2010 годах.	
Мьянма	Цель АБР-АСЕАН спасти жизнь 940 человек и предотвратить получение травм 32 900 человек в 2005-2010 годах.	
Непал	Сократить наполовину число пострадавших на дорогах за 10 лет.	-6,9% в абсолютном выражении
Нидерланды	Сократить смертность на дорогах на 25 процентов в период 1985-2000 годов и на 50 процентов в период 1986-2010 годов.	-1,5% и -2,9% в абсолютном выражении
Новая Зеландия	Сократить число пострадавших до не более 300 погибших и менее 4 500 госпитализированных в год к 2010 году (с 404 смертельных случаев и 6 670 госпитализаций в 2002 году).	-3,7% и -4,9% в абсолютном выражении
Филиппины	Цель АБР-АСЕАН сохранить жизнь 3 000 человек и предотвратить получение травм 258 000 человек в период 2005-2010 годов.	

<i>Члены и ассоциированные члены ЭСКАТО</i>	<i>Общая цель</i>	<i>Ежегодные сокращения [% от общего числа смертельных случаев]</i>
Российская Федерация	Местная цель по Красноярскому краю «сокращать смертность на 10-15 процентов и число пострадавших в ДТП на 10-12 процентов ежегодно».	
Сингапур	Сократить смертность на 100 с 2004 по 2008 год. Цель АБР-АСЕАН сохранить жизнь 100 человек и предотвратить получение травм 4 300 человек за 2005-2010 годы.	
Таиланд	Цель АБР-АСЕАН сохранить жизнь 13 000 человек и предотвратить получение травм 1 508 000 человек за 2005-2010 годы.	
Турция	Сократить смертность и травматизм на автомобильных дорогах на 40 процентов в течение пяти лет.	-6,7% в абсолютном выражении
Соединенное Королевство	Сократить количество погибших на дорогах и получивших серьезные травмы на 40 процентов в период 1998-2010 годов.	-2,8% в абсолютном выражении
Соединенные Штаты Америки	Сократить число всех случаев со смертельным исходом на 20 процентов в период 1996-2008 годов и сократить число аварий со смертельным исходом с участием тяжелых грузовиков на 50 процентов в 1998-2010 годах.	-1,5% и -3,4% в абсолютном выражении
Вьетнам	Цель АБР-АСЕАН спасти жизнь 7 000 человек и предотвратить получение травм 16 100 человек в 2005-2010 годах.	
<i>Прочие</i>		
Европейский Союз	Сократить смертность на дорогах на 15 процентов в 1995-2000 годах и на 40 процентов в 1995-2010 годах.	-2,8% и -3,4% в абсолютном выражении
Африканский Союз	Сократить наполовину уровень смертности на дорогах в период 2005-2015 годов (смертность на транспортное средство – км)	-6,9% смертность на транспортное средство-км
АСЕАН	Сократить прогнозируемую смертность и травматизм на дорогах на 12 процентов в 2005-2010 годах.	-2,3% прогнозируемой смертности

Источники:

^a Эта информация главным образом основана на выборке по Фиджи и 22 странам сети Азиатских автомобильных дорог, по которым в секретариате имелись такие данные. Эта выборка является репрезентативной для всего региона ЭСКАТО, охватывая значительное большинство населения (примерно 3,3 из 3,8 млрд.) региона.

^b За дополнительной информацией следует обращаться к материалам совещания группы экспертов по сети Азиатских автомобильных дорог http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/egm_may06.asp

^c OECD, *Safety on Roads: What's the Vision?* (Paris, OECD, 2002).

23. Аналогичным образом страны – члены ЭСКАТО, принявшие качественно и/или количество определенные цели дорожной безопасности, как правило, добиваются больших успехов, чем страны, не имеющие таких целей. Особо успешными примерами являются Япония, Республика Корея, Вьетнам и Непал. В таблице приводится выборка национальных целей в области безопасности на дорогах в странах – членах ЭСКАТО (по состоянию на 2006 год). Например, цель повышения дорожной безопасности, содержащаяся в текущем пятилетнем плане Японии, предусматривается сокращение смертности на дорогах до менее 5 500 человек к 2010 году. В Республике Корея национальная цель – сократить смертность на дорогах на 50 процентов к 2010 году. В Сингапуре в плане действий по повышению безопасности на дорогах указана цель сократить количество происшествий со смертельным исходом на 100 в течение пятилетнего периода (2004-2008 годы). Цели дорожной безопасности Малайзии предусматривают сокращение до менее двух случаев со смертельным исходом на 10 000 зарегистрированных транспортных средств, 10 случаев со смертельным исходом на 100 000 населения и 10 смертельных случаев на миллиард

километров пройденного пути к 2010 году. Если суммировать цели стран АСЕАН – получится 12-процентное сокращение смертности в течение пяти лет, или в среднем 2,3 процента в год. В некоторых странах Азии приняты еще более далекоидущие цели. Если эти цели будут достигнуты, произойдет значительное сокращение смертности и потерь.

24. По оценкам секретариата ЭСКАТО, если распространить принятую в АСЕАН цель²⁰ на весь регион ЭСКАТО и продлить ее до 2015 года,²¹ это позволит сократить уровень смертности (на транспортное средство) на 20 процентов, сберегая жизнь 600 000 человек и почти на 100 млрд. долл. США издержек.

25. Следует отметить, однако, что большая часть целей в области дорожной безопасности в развивающихся странах ЭСКАТО представляет собой сокращения относительно прогнозируемого или предполагаемого роста смертности в будущем, что подразумевает, что из-за продолжающейся автомобилизации в предстоящие годы смертность на дорогах в абсолютном выражении будет расти.

3. Финансовые и людские ресурсы

26. Во многих странах – членах ЭСКАТО финансовые и людские ресурсы, непосредственно предназначенные для повышения безопасности на дорогах, ограничены. Фактически такие ресурсы поступают почти исключительно из государственного бюджета и лишь в редких случаях из специальных фондов,²² сборов или иных источников. Кроме того, некоторые расходы на ремонт и строительство дорог при составлении бюджета не считаются расходами на безопасность. Такое нецелевое финансирование дорожной безопасности способствует ее повышению, поскольку инженеры, как правило, проектируют «легкие, безопасные и комфортабельные» дороги. Следует отметить, что Комиссия глобальной дорожной безопасности, известная как Комиссия лорда Робертсона, рекомендовала, чтобы «все, осуществляемые при поддержке доноров дорожные проекты в развивающихся странах включали как минимум 10-процентный компонент безопасности».²³ Поскольку четкого определения «компонента безопасности» не существует, трудно выяснить, какая часть дорожных проектов в настоящее время осуществляется или была дополнена из соображений безопасности.

27. В регионе ЭСКАТО заслуживают внимания несколько примеров щедрого финансирования дорожной безопасности. Например, в Китае была осуществлена крупномасштабная программа по участкам дороги повышенной опасности стоимостью 820 млн. долл. США. Вьетнам пошел по пути целевого выделения ресурсов на повышение дорожной безопасности, полученных через заем Всемирного банка в 36 млн. долл. США и через проект, финансируемый Банком международного сотрудничества Японии (БМС). Аналогичным образом в Исламской Республике Иран были осуществлены целевые проекты повышения безопасности на дорогах при поддержке Всемирного банка в размере 104 млн. долл. США. Благодаря помощи Японии Непал сократил количество аварий на десяти

²⁰ Цель АСЕАН эквивалентна ежегодному сокращению числа предполагаемых дорожных происшествий со смертельным исходом на 2,3 процента.

²¹ Что эквивалентно сокращению в ЭСКАТО уровня смертности на транспортное средство на 20 процентов с 2007 по 2015 годы.

²² Исключениями являются Япония и Республика Корея. В 2005 году в Республике Корея было инвестировано 1,6 млрд. долл. США в повышение безопасности на дорогах, при одновременном финансировании из специального дорожного счета.

²³ Kate McMahon and David Ward, *Make Roads Safe: A New Priority for Sustainable Development* (London, Commission for Global Road Safety, 2006).

перекрестках дорог на 80 процентов, в результате чего социальная отдача от инвестиций в первый год составила 1 000 процентов.

В. Безопасное использование дорог

28. В большинстве стран – членов ЭСКАТО важнейшей причиной аварий является поведение участников дорожного движения. Эти проблемы решаются в странах сочетанием кампаний и законодательных мер в области безопасности дорожного движения. Основное внимание уделяется использованию шлемов и ремней безопасности, вождению мотоциклов с постоянно включенными фарами, вождению в состоянии алкогольного опьянения, пешеходам и включению в школьные программы элементов правил дорожной безопасности.

29. Для того чтобы кампании по безопасности дорожного движения не теряли своего значения, важно всячески поощрять лидеров и «передовиков» дорожной безопасности. Внимание общественности, естественно, привлекается по-разному – от постановки местных театрализованных представлений, изображающих сцены аварий на дорогах, до кампаний в средствах массовой информации. Методы зависят от местных условий, в том числе от уровня грамотности, охвата населения и местных традиций. Китай, Исламская Республика Иран и Республика Корея сообщили о проведении в последние годы крупных кампаний в средствах массовой информации.

30. При том, что использование шлемов и ремней безопасности обязательно по законам почти всех стран – членов ЭСКАТО, соблюдение и применение этих законов граничит от всего нескольких процентов до почти 90 процентов. Австралия была первой страной в регионе, введшей в 1992 году обязательное использование ремней безопасности в пассажирских автомобилях. В результате этой меры риск травматизма и гибели снизился на 40-60 процентов. С 90-х годов большинство стран – членов ЭСКАТО последовали этому примеру. Например, Республика Корея ввела обязательное использование ремней безопасности в 1990 году, поддержав эту меру кампанией в средствах массовой информации в 1992 году. В Индии достойны внимания такие инициативы, как организация производителями мотоциклов лагерей для обучения вождению, и решение государства о том, чтобы продавцы мотоциклов в обязательном порядке при каждой покупке мотоцикла продавали отвечающие минимальным стандартам шлемы безопасности.

31. В нескольких странах – членах ЭСКАТО произошло значительное сокращение дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклистов после принятия закона об обязательном вождении мотоцикла с постоянно включенными фарами при работающем двигателе. Более половины парка автотранспортных средств Малайзии составляют мотоциклы. Вот почему в 1992 году в этой стране впервые была проведена кампания «Днем с включенными фарами», благодаря которой аварии, вызванные малозаметностью мотоциклов, сократились почти на 30 процентов.²⁴ В течение первый двух месяцев мультимедийной кампании езды с включенными фарами была достигнута соблюдаемость свыше 82 процентов. На май 2006 года езда с постоянно включенными передними фарами на мотоциклах была обязательной в ряде стран – членов ЭСКАТО, включая Армению, Казахстан, Малайзию, Шри-Ланку, Сингапур, Таиланд и Республику Корея. В Бруней-Даруссаламе она практикуется, но не является обязательной.

²⁴ R.U.R. Sohadi, "The value of daytime running headlight initiatives on motorcycle crashes in Malaysia", in: *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, No. 74, p. 17-31 (United Nations publication, Sales No. E.05.11.F.17).

32. До сих пор использование детских удерживающих устройств является обязательным почти исключительно в развитых странах.²⁵ Тем не менее, возможности детских удерживающих устройств начинают пользоваться все большим признанием по всему региону ЭСКАТО. Например, Армения ввела требование об обязательном использовании детских удерживающих устройств в 2006 году. Такие устройства также обязательны в Бруней-Даруссаламе и Республике Корея. В Индии обсуждается вопрос о введении такого требования к 2008 году. Даже там, где детские удерживающие устройства являются обязательными, они используются в очень разной степени в зависимости от примера, подаваемого родителями. По материалам об отчетности в области дорожной безопасности в Республике Корея, представленными на совещании группы экспертов по развитию сети Азиатских автомобильных дорог, которое состоялось в Бангкоке с 8 по 10 мая 2006 года, в Республике Корея «когда родители пристегнуты, 87 процентов детей тоже пристегиваются, но если родители не пристегнуты, лишь 24 процента детей пристегивают ремни безопасности».

33. В большинстве стран – членов ЭСКАТО по крайней мере некоторые элементы безопасности дорожного движения включены в школьную программу, особенно на начальном уровне, а в некоторых случаях (например, Индии и Шри-Ланки) и в средней школе. Вряд ли можно переоценить значение программ постоянного обучения безопасности дорожного движения. Сообщается, что в некоторых районах Непала благодаря таким программам аварийность сократилась на 75 процентов, несмотря на то, что уровень грамотности составляет всего 54 процента. Кроме этого, школы вождения и экзамены внедряются или совершенствуются в Китае, Индии и других странах. В Индии, например, создана типовая школа обучения вождению, а также введены стимулы для переподготовки. В рамках этой схемы недавно в местных учреждениях и НПО прошли подготовку 43 000 водителей большегрузных транспортных средств.

34. Распространенность явления «пьяных за рулем» или вождение в состоянии интоксикации алкоголем или наркотиками, среди прочего, обусловлено социальными, культурными и религиозными факторами. В некоторых странах – членах ЭСКАТО оно является пренебрежительно малой причиной аварий, в то время как в других странах с употреблением спиртного связана половина всех дорожно-транспортных происшествий. Хуже всего, что во многих странах – членах ЭСКАТО запрет на вождение в нетрезвом состоянии применяется слабо. В большинстве стран – членов ЭСКАТО у полиции не имеется ни достаточных средств, ни необходимого оборудования, например, алкогольно-респираторных трубок, для эффективной борьбы с нарушениями законов о вождении в нетрезвом состоянии. С другой стороны, правоприменительные меры в Японии позволили сократить с 1994 по 2004 годы количество связанных с алкоголем смертельных случаев на дорогах наполовину, а в Армении значительно уменьшить количество пьяных водителей. В Сингапуре суд может признать водителя виновным даже если содержание алкоголя в крови не достигает установленного по закону предела.

35. Жизнь пешеходов находится под особой угрозой, особенно в странах Южной и Юго-Восточной Азии, где на пешеходов, как правило, приходится от четверти до более половины всех дорожных происшествий со смертельным исходом. Например, в Бангладеш 70 процентов всех пострадавших в ДТП являются пешеходами. Частично это связано с незаконным «посягательством» на ограниченное дорожное пространство, особенно со стороны малоимущего населения, которое и подвергается наибольшей угрозе.

²⁵

В результате чего, например, на дорогах Таиланда гибнет в четыре раза больше детей в возрасте до 5 лет, чем в Японии, хотя в последней население почти в два раза больше и сильно автомобилизовано.

36. Превышение скорости становится серьезной причиной аварий, особенно в странах, где происходит быстрое развитие и модернизация дорожной инфраструктуры. Например, в Таиланде более двух третей всех ДТП имело место на прямых участках дороги и зачастую из-за превышения скорости. К тому же большинство дорожно-транспортных происшествий в Таиланде имели место в районе большого Бангкока и других городах.

С. Безопасные дороги

37. Состояние дорог вызывает серьезную обеспокоенность особенно в развивающихся странах. Например, в Таиланде, несмотря на относительно развитую дорожную сеть, примерно в 27 процентах несчастных случаев на дорогах их причиной является плохое состояние дорог. Изыскание необходимых для проведения инженерных мероприятий средств, которые позволили бы повысить безопасность, вызывает трудности особенно в более бедных странах.

38. В большинстве стран – членов ЭСКАТО, особенно начиная с 90-х годов, осуществляется или проходит апробирование программы ликвидации «мертвых зон». Масштабы и эффективность таких программ значительно разнятся, и некоторые из них страдают от нехватки средств. В Китае была предпринята очень крупная программа обустройства участков дорог повышенной опасности, в ходе которой было ликвидировано 210 000 «мертвых зон», в результате чего, по оценкам, в течение одного года произошло сокращение на 80 000 дорожно-транспортных происшествий и 5 000 случаев со смертельным исходом. В Бангладеш социальная отдача от капиталовложений в обустройство участков повышенной опасности на автомобильной дороге между Дхакой и Аришей с 1995 по 2002 годы (уменьшение потерь от аварий) на первый год составила от 9 до 252 процентов.²⁶

39. Кроме этого, по крайней мере в 11 странах – членах ЭСКАТО до, во время или после строительства дороги проводится официальная экспертиза на предмет безопасности. Например, в Индии благодаря регулярным дорожным экспертизам и другим мерам были достигнуты достаточно высокие стандарты безопасности на 65 000 км дорог, входящих в компетенцию Национальной администрации шоссейных дорог Индии. Теперь необходимо сделать то же самое в отношении более 3 млн. км остальных дорог, находящихся в ведении правительств штатов. В Непале экспертизы дорожной безопасности были введены еще в 1995 году. В Таиланде предполагается начать проведение экспертиз дорожной безопасности с 2007 года.

40. Во многих странах – членах ЭСКАТО предпринимаются попытки уменьшить риск аварий путем выделения части дороги в населенных пунктах для пешеходов и велосипедистов. Однако такие проблемы, как нехватка средств, незаконный захват участков дорог и приобретение земельных участков, остаются нерешенными.²⁷ Интересно отметить, что Малайзия стала первой страной, создавшей 150 километров полос, предназначенных исключительно для движения мотоциклов между городами, в связи с тем, что две трети происшествий с пострадавшими происходит с участием мотоциклов. В результате смертность, связанная с мотоциклами, сократилась на 39 процентов.

41. В таких странах – членах ЭСКАТО, как Армения, Япония и Малайзия, начинаются инженерные работы, направленные на уменьшение тяжести аварий или создание т.н.

²⁶ Muniruzzuman Hoque and Ahmed (2005). "Performance evaluation of road safety measures: a case study of the Dhaka-Aricha highway in Bangladesh", in: *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, No. 74 (Special issue on road safety) (Bangkok, ESCAP, 2005), p. 33-56, ST/ESCAP/SER.E/74.

²⁷ В Японии и других развитых странах опасность аварий также сократилась благодаря устройству тротуаров, велосипедных полос, дорожного освещения и т.д.

«щадящих дорог». Например, установка ограждений или устранение препятствий на обочинах дорог в рамках крупномасштабных программ обходится дешевле, чем на нерегулярной основе.

D. Безопасные транспортные средства

42. В регионе ЭСКАТО имеются различные технические требования в отношении безопасности и де-факто большая часть импортируемых автомобилей отвечает международным нормам. Кроме того, многие страны – члены ЭСКАТО продвинулись вперед в деле разработки отечественных стандартов. В Индии, например, применяются 76 из 124 соответствующих правил Европейской экономической комиссии в отношении безопасности транспортных средств.

43. Периодический технический осмотр всех коммерческих механических транспортных средств обязателен во всех странах ЭСКАТО. Он проводится от одного раза в полгода до после пятнадцати лет эксплуатации. Однако главной проблемой является контроль за проведением техосмотров и выполнением ремонтных работ.

44. Во многих развивающихся странах серьезной проблемой безопасности на дорогах является перегруженность транспортных средств. По некоторым данным, до недавнего времени большинство аварий в Китае происходили по причине перегруженности, что побудило правительство принять такие меры, как ужесточение правил, контроль за их выполнением и вспомогательные программы, а также создание новых станций взвешивания. Все эти меры привели к сокращению случаев перегрузки примерно до 10 процентов.

E. Технология, безопасные системы и сотрудничество

45. Ключевыми факторами успеха программ дорожной безопасности являются организационные и технические системы. Для принятия целенаправленных политических мер и решений в отношении дорожной безопасности требуются надежные качественные и количественные данные. Собственно говоря, необходимо установить прямую связь между политическими мерами и сбором данных для определения результативности этих мер и их приоритетности. Однако, как указывалось выше, во многих развивающихся странах ЭСКАТО отсутствие данных или их недостаточно высокое качество серьезно препятствуют принятию надлежащих решений. По оценкам Азиатского банка развития (АБР) и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), например, «заниженность данных» в регионе АСЕАН составила в 2003 году порядка 70 процентов по смертности на дорогах и была 25-кратной по дорожно-транспортным происшествиям. Кроме этого, следует отметить, что в процессе принятия решений очень важно, чтобы общественность имела доступ к данным по дорожной безопасности.

46. В странах – членах ЭСКАТО имеются различного рода компьютеризированные и ручные базы данных. Хотя всего примерно в половине из них содержится географическая информация, в некоторых странах существуют достаточно сложные системы регистрации и анализа данных. Например, в Армении, Фиджи и Непале используется основанная на ГСП микрокомпьютерная система анализа ДТП, а в Сингапуре и Японии действуют системы с высокой степенью интеграции функций регистрации, оценки и анализа данных. В Индии в рамках совершенствования национальной системы учета дорожно-транспортных происшествий в южных штатах на экспериментальной основе внедряются совместимые системы учета дорожно-транспортных происшествий. Наконец, также следует отметить целесообразность дополнения данных полиции статистикой травматизма.

47. Системы оказания аварийной помощи в странах – членах ЭСКАТО существенно различаются по охвату от «имеющихся только в городах» до «общенационального уровня». В последнее время в некоторых развивающихся странах предпринимаются особые меры по исправлению положения. В Индии, например, ведется работа по созданию «центров помощи участникам дорожного движения», расположенных на расстоянии 30-50 км друг от друга.

48. Применение новых технологий открывает большие перспективы в области повышения дорожной безопасности и дает более бедным странам возможность сделать бросок вперед. В Китае недавно была создана специализированная лаборатория безопасности дорожного движения, в научно-исследовательской деятельности которой достигнуты значительные успехи. В Японии и Республике Корея ведутся работы над созданием современных систем управления с применением информационно-коммуникационных технологий. Автоматизированные дороги и сплошной транспорт, интегрирующие транспорт и беспроводную связь, позволяют сократить количество дорожно-транспортных происшествий. В частности, можно уменьшить риск при перевозке опасных грузов благодаря использованию систем ГСП с идентификацией радиочастот для целей отслеживания.

49. Новые технологии, однако, можно творчески использовать не обладая высоким техническим уровнем. Например, можно использовать имеющийся во всемирной паутине бесплатный инструментарий для совместной работы. Место и характер дорожно-транспортных происшествий легко занести на карту для аналитических целей при помощи он-лайн-средств,²⁸ опираясь на географическую информационную систему (ГИС), спутниковую и аэрофотосъемку.²⁹ На более общем уровне мобильные географические информационные системы стали эффективным средством составления инвентаризационных карт. Другим интересным примером прикладного применения технологии является апробированная в Республике Корея в 2001-2002 годах система фотоизобличения, известная как капарацци, а также размещенная в Интернете Сеть дорожной безопасности АСЕАН (АСНет), объединяющая научные сообщества (см. www.asnet.org).

Ф. Безопасные Азиатские автомобильные дороги

50. На состоявшемся в Бангкоке с 8 по 10 мая 2006 года совещании группы экспертов по развитию сети Азиатских автомобильных дорог: региональный опыт и уроки финансирования дорожной инфраструктуры и повышение безопасности на дорогах, были рассмотрены принимаемые на национальном уровне меры повышения дорожной безопасности на Азиатских автомобильных дорогах. Ниже излагаются некоторые из рассмотренных мер, непосредственно относящиеся к сети Азиатских автомобильных дорог.

1. Деятельности правительств

51. На совещании группы экспертов девять стран³⁰ сообщили о принимаемых ими мерах по повышению безопасности на Азиатских автомобильных дорогах, а также национальных автомагистралях в целом. В Бутане, например, вводятся дополнительные элементы безопасности на участках дорог, принадлежащих к Сети, проезжая часть которых расширяется для создания двух полос движения так, чтобы к 2010 году они соответствовали

²⁸ Примерами таких систем являются Google Earth, PointAsia, Geoportal и прочие.

²⁹ Как это делается службой патрулирования автомагистралей штата Огайо, приступившей к картографическому учету столкновений со смертельным исходом с помощью спутниковой съемки на Google Earth (см. www.statepatrol.ohio.gov/media/2006/06-097.htm).

³⁰ Бутан, Бангладеш, Индия, Япония, Пакистан, Республика Корея, Шри-Ланка, Таиланд и Турция.

стандартам Соглашения. Дело в том, что в 2005 году большая часть всех дорожно-транспортных происшествий в Бутане произошли на дорогах Сети, где на некоторых участках, имеющих проектную пропускную способность всего в 100 транспортных средств в день, движение превышало 850 транспортных средств в день. В Японии были приняты меры повышения безопасности на дорогах Сети, включая расширение дорожного полотна на перегруженных участках и передачу информации об условиях движения. В Непале были приняты особые меры по созданию барьеров безопасности вдоль Азиатских автомобильных дорог в соответствии с рекомендациями ревизии безопасности дорог, что привело к «значительному сокращению смертности». В Пакистане повысилась безопасность на дорогах Сети благодаря созданию Национальной полиции автострад и автомагистралей, принятию в 2000 году национального декрета о безопасности на дорогах и выделению адекватных средств на ремонт автомобильных дорог. В Таиланде в ежегодном бюджете на деятельность по повышению безопасности дорог предусмотрены различные инженерные мероприятия, и только на национальные автомагистрали было выделено 50 млн. долл. США. В Турции в стратегическом плане повышения безопасности на национальных автомобильных дорогах и дорогах Сети предусмотрены меры по сокращению количества пострадавших в авариях из-за дефектов дорог на 40 процентов (см. www.kgm.gov.tr).

2. Финансирование деятельности по повышению безопасности Азиатских автомобильных дорог

52. Что касается финансирования деятельности по повышению дорожной безопасности в сети Азиатских автомобильных дорог, следует отметить, что из международных источников поступило всего несколько грантов и займов, непосредственно предназначенных для повышения безопасности. Так, например, Непал получал с 1994 по 2000 годы гранты от Департамента международного развития Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии. Из Бангладеш получено сообщение о получении этой страной грантов/займов из международных источников. Турция пока не получала международных финансовых ресурсов на цели дорожной безопасности, однако может подать заявку на них в рамках Партнерства участников Европейского Союза. Хотя Индия пока не получала отдельных целевых грантов непосредственно на дорожную безопасность из международных или двусторонних организаций, исследования по проведению экспертиз дорожной безопасности и разработки политики являлись частью займовой помощи на развитие национальных дорог, которая также включает дороги Сети. В основном финансирование дорожной безопасности из международных источников осуществляется косвенно в форме проектов строительства, модернизации и эксплуатации.³¹ В такой ситуации создание фонда дорожной безопасности в 300 млн. долл. США, управляемого банками развития, как это было предложено Всемирной комиссией дорожной безопасности, может привести к большим изменениям.

3. Карты безопасности сети Азиатских автомобильных дорог

53. Европейская программа оценки дорог (ЕвроРАП), созданная по инициативе автомобильных ассоциаций европейских стран, на регулярной основе проверяет состояние безопасности на национальных магистральных дорогах европейских стран (см. www.eurorap.org). На цветных картах отображается число погибших на миллиард транспортных средств-км на каждом отдельном сегменте дороги (приблизительно 50-километровой длины). ЕвроРАП также проводит инспекции на местах и определяет уровень безопасности на дорогах на основе физических характеристик, что позволяет контролировать реальный эффект от создания более «щадящих» дорог. В ряде европейских

³¹ См., например, текущий портфель дорожных проектов Всемирного банка: <http://www.worldbank.org/projects>.

стран деятельности ЕвроРАП пользуется поддержкой на самом высоком политическом уровне.³²

54. Для того чтобы продемонстрировать целесообразность применения системы ЕвроРАП в сети Азиатских автомобильных дорог, в мае 2006 года секретариат ЭСКАТО подготовил для состоявшегося в мае 2006 года Совещания группы экспертов аналогичные карты с цветными кодами, показывающие смертность на миллиард транспортных средств – км на участках сети Азиатских автомобильных дорог.^{33,34} Данные взяты из базы данных Соглашения о сети Азиатских автомобильных дорог, где имеются достаточные полные данные по 16 странам. Наличие более точных и полных данных по участкам сети Азиатских автомобильных дорог и их регулярное обновление позволило бы секретариату готовить на регулярной основе обновленные карты и следить за происходящими изменениями. Например, это позволит отслеживать уровни риска в отдельных странах и между ними на аналогичных видах дорог с аналогичной плотностью движения.

Г. Повышение безопасности благодаря переходу на другой вид транспорта

55. Безопасность дорожного движения можно значительно повысить, поощряя переход с автомобильного на железнодорожный транспорт. Например, по швейцарским данным, на каждую тонну-км перевозок средние потери от аварий на автомобильных дорогах примерно в шесть раз превышают потери на железных дорогах.³⁵ Одна неправительственная организация Соединенного Королевства подсчитала, что человек имеет в девять раз больше шансов погибнуть, пользуясь личным автомобилем, и в два с половиной раза больше, пользуясь воздушным транспортом, чем на железных дорогах.³⁶ Данное соотношение зависит от ситуации в каждой конкретной стране и в развивающихся странах, вероятно, будет выше, чем в развитых странах. Правительства региона приходят ко все большему пониманию этого и развивают общественный транспорт, а также увеличивают долю железнодорожных перевозок.

Н. Многосекторальный подход

56. На практике каждой стране нужно будет действовать по всем направлениям, указанным в разделах с А по Г выше, причем со временем приоритеты будут меняться. Пример Австралии, Японии, Республики Корея, Сингапура и Малайзии показывает, что долгосрочный успех в деле повышения безопасности дорожного движения зависит от установления очередности принимаемых мер на основе надлежащего контроля за изменением ситуации.

³² Например, президент Франции Ширак поддержал публикацию составленной ЕвроРАП карты опасных участков французских дорог и заявил, что «мы должны сказать народу Франции правду о том, где происходят аварии» (см. <http://217.174.251.13/library/pdfs/conferences/151003.pdf>).

³³ База данных сети Азиатских автомобильных дорог включает данные о количестве аварий, а также о количестве случаев со смертельным исходом по каждому сегменту сети Азиатских автомобильных дорог. Также следует отметить, что длина сегмента, указанная в Соглашении о сети Азиатских автомобильных дорог, в среднем не так уже отличается от средней длины дорожных сегментов, используемой ЕвроРАП (примерно 50 км), что также зависит от конкретной страны.

³⁴ Эти функциональные карты на прямую совместимы с картами ЕвроРАП, поскольку использовался тот же масштаб: низкий (0-15), низкий-средний (15-61,6), средний (61,6-106), средний-высокий (1006-180), высокий (>180) смертельных случаев на миллиард транспортных средств-км.

³⁵ M. Maibaich, C. Schreyer, M. Lebkuechner, S. Mauch, *Zukunftsgüterbahn* (Bern, 1998).

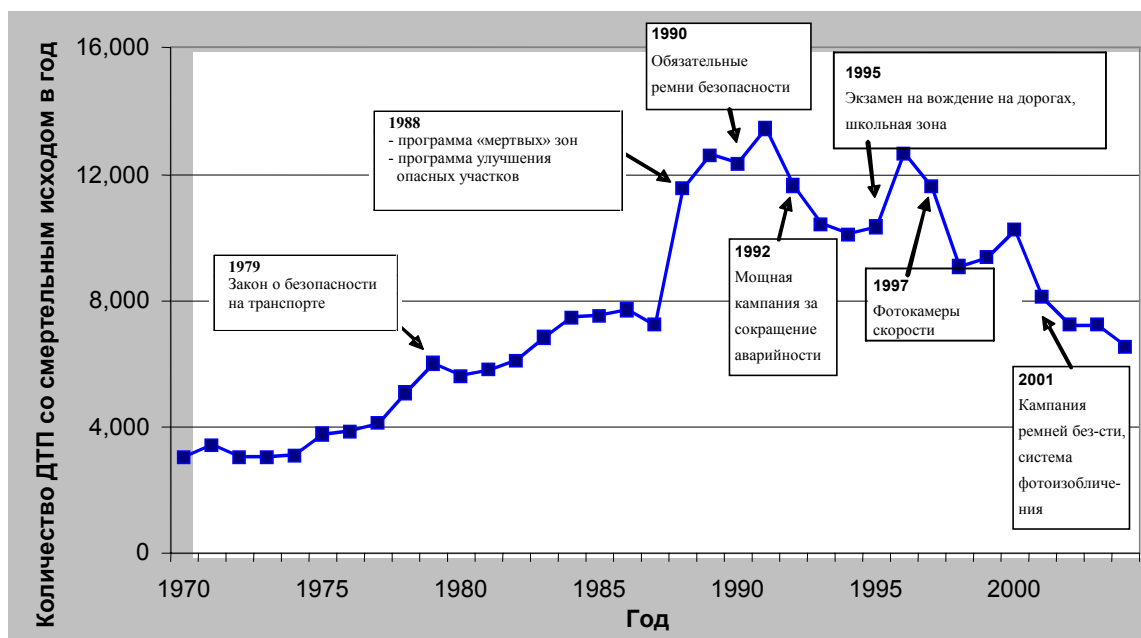
³⁶ Friends of the Earth, “Why travelling by rail is better for the environment” (fact sheet), 2002 (available at www.foe.co.uk).

57. Например, в Республике Корея вслед за быстрой автомобилизацией страны последовательно принят ряд целенаправленных мер, включая программы по «мертвым зонам», обустройство опасных участков дорог, обязательное использование ремней безопасности, национальные кампании безопасности дорожного движения, камеры, фиксирующие превышение скорости, и система фотоизобличения, что, соответственно, привело к сокращению смертности на дорогах (см. диаграмму 3).

58. Аналогичным образом с 1971 года в Японии осуществляются пятилетние фундаментальные программы дорожной безопасности. В ходе осуществления этих программ принят ряд интересных правительственных инициатив, таких, как улучшение тротуаров, велосипедных полос, освещения дорог, а также требования в отношении детских сидений и строгие меры наказания за вождение в нетрезвом состоянии. Совокупность этих мер привела к впечатляющему росту безопасности дорожного движения.

59. План всесторонних действий в области дорожной безопасности Сингапура на 2004-2008 годы охватывает 14 секторов. Они включают компьютеризованную систему анализа дорожных происшествий, программы ликвидации «мертвых зон», проведение расследований по факту аварий, ревизии дорожной безопасности и консультации по вопросам безопасности движения на дорогах, благодаря чему в 2005 году был зарегистрирован низкий уровень смертности в 2,3 человека на 10 000 зарегистрированных транспортных средств.

Диаграмма 3. Число происшествий со смертельным исходом и контрмеры в Республике Корея, 1970-2000 годы



Источник: Республика Корея, Министерство строительства и транспорта, сообщение о дорожной безопасности в Корее, сделанное на совещании группы экспертов ЭСКАТО по развитию Азиатских автомобильных дорог в Бангкоке с 8 по 10 мая 2006 года.

60. Во Вьетнаме количество людей, погибших или получивших травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, быстро возрастало до 2002 года. Затем, несмотря на

сохранение высоких темпов автомобилизации на уровне 10-12 процентов в год, количество происшествий и пострадавших стало резко сокращаться. Это произошло потому, что правительство Вьетнама приняло ряд решительных всесторонних мер, охвативших большое количество граждан.

III. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

61. Международное сотрудничество явилось действенным средством обмена опытом, ресурсами, а также поддержки национальной деятельности в области дорожной безопасности. На глобальном, региональном и субрегиональном уровнях осуществляются различные виды сотрудничества.

A. Глобальное сотрудничество

62. В ответ на резолюцию 58/289 Генеральной Ассамблеи от 14 апреля 2004 года, ВОЗ и региональные комиссии учредили Сотрудничество Организации Объединенных Наций в области дорожной безопасности (см. see www.who.int/roadsafety.en) в составе 42 организаций, 11 из которых являются организациями Организации Объединенных Наций. С октября 2004 года эта координационная группа собиралась четыре раза, а ее азиатско-тихоокеанское подразделение возглавляет ЭСКАТО. В ее деятельности участвуют правительственные и неправительственные организации, представляя секторы здравоохранения, транспорта и безопасности. Совсем недавно секретариат ЭСКАТО организовал четвертое совещание сотрудничества Организации Объединенных Наций в области дорожной безопасности (10-11 мая 2006 года) и Глобальный организационный комитет недели дорожной безопасности Организации Объединенных Наций 2007 года (10 мая 2006 года).

63. Сотрудничество приступило к работе над а) подготовкой серии материалов по успешной практике; б) созданием в Интернете базы данных по законодательству в области дорожной безопасности; в) завершением подготовки и обновлением серии резолюций ЕЭК о дорожных знаках и сигнализации; г) координацией первой глобальной недели дорожной безопасности Организации Объединенных Наций (23-27 апреля 2007 года), адресованной молодым участникам дорожного движения; и е) учреждением Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий (третье воскресенье ноября каждого года).

64. Глобальное партнерство дорожной безопасности (ГПДБ), одним из основателей которого является ЭСКАТО, было учреждено в 1999 году (см. <http://www.grsproadsafety.org>). Глобальное партнерство объединяет предпринимателей, гражданское общество и правительственные организации, сотрудничающие в деле улучшения условий безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем доходов, и в настоящее время действует в более чем 10 странах. В его состав входят крупнейшие производители автомобилей и шин, организации по оказанию помощи и неправительственные организации. Секретариат ГПДБ размещен в Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца. ГПДБ является одной из четырех программ Предприниматели – партнеры развития (ППР), созданных по инициативе Всемирного банка.

65. Международный союз автомобильного транспорта и другие неправительственные организации активно работают на глобальном уровне, осуществляя ряд мероприятий по повышению безопасности на дорогах. Например, МСАТ были подготовлены материалы и проведены программы, включая программу безопасности городских и туристических автобусов, а также разработана Хартия дорожной безопасности, открытая для подписания организациями частного сектора (см. www.ifu.org).

В. Региональное сотрудничество

66. Кроме этого перспективным является региональный подход к повышению безопасности на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона, поскольку а) основная часть предполагаемого роста числа погибших на дорогах мира должна придти на Азию; б) имеется присущая региону специфика, такая, как высокая доля двух- и трехколесных транспортных средств в Азии, что требует особого внимания; с) принятые на высоком международном уровне решения призывают ЭСКАТО и другие региональные комиссии возглавить региональное сотрудничество; и d) имеется возможность достижения синергетического эффекта и экономии благодаря региональному сотрудничеству. Очевидно, что в этой области необходимо дополнительная поддержка развивающихся стран-членов.

1. Сеть Азиатских автомобильных дорог и деятельность ЭСКАТО

67. Международное соглашение о сети Азиатских автомобильных дорог³⁷ вступило в силу в 2005 году. Охватывающее дороги международного значения между 32 странами Соглашение содержит положение о безопасности: «При развитии сети Азиатских автомобильных дорог Стороны уделяют всестороннее внимание вопросам безопасности дорожного движения». Таким образом, безопасность на дорогах Сети является одним из направлений деятельности, порученных Рабочей группе по Азиатским автомобильным дорогам. Недавно секретариат ЭСКАТО организовал совещание группы экспертов по развитию сети Азиатских автомобильных дорог: опыт региона и примеры финансирования дорожной инфраструктуры и повышения дорожной безопасности (8-10 мая 2006 года), в котором приняли участие 55 экспертов из 29 членов ЭСКАТО. На этом совещании секретариат представил предварительные карты Азиатских автомобильных дорог с указанием опасности дорожно-транспортных происшествий по каждому участку.

68. ЭСКАТО занимается вопросами безопасности дорожного движения с 1992 года. Ее деятельность включала подготовку региональных исследований и обзоров, разработку азиатско-тихоокеанской базы данных дорожной безопасности (АТБДБ), совещания групп экспертов, практикумы и публикации, в том числе выпущенный недавно специальный номер *бюллетеня «Транспорт и связь» ЭСКАТО*,³⁸ посвященный безопасности на дорогах, а также проект технического сотрудничества по вопросам учета дорожных происшествий, мониторинга, планирования и развития базы данных. В Сеульской декларации о развитии инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе 2001 года и прилагаемой к ней Региональной программе действий, этап II (2002-2006 годы) говорится, что «экономический ущерб, вызванный дорожно-транспортными происшествиями, более чем в два раза превышает всю помощь развитию, получаемую регионом ЭСКАТО из всех источников».

69. В рамках межучрежденческого сотрудничества секретариат ЭСКАТО оказывает поддержку деятельности по информированию населения и изменению его привычек, аналитической работе, обмену успешной практикой, контролю за изменениями, проведению совещаний групп экспертов и практикумов. ЭСКАТО работает вместе с широким кругом партнеров, включая АБР, ГПДБ, МСАТ, Международную дорожную федерацию (МДФ), Всемирную дорожную ассоциацию (ПИАРК) и другие. В 2004 году ЭСКАТО создана Азиатско-Тихоокеанская сеть образовательных и научно-исследовательских учреждений в области транспорта и логистики (АНТЛЕР), представляющую собой сеть научных

³⁷ См. резолюцию 60/4 Комиссии от 28 апреля 2004 года.

³⁸ *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, No. 74 (United Nations publication, Sales No. E.05.II.F.17).

учреждений, которая в будущем, возможно, будет охватывать и вопросы дорожной безопасности.

70. Организация Недели дорожной безопасности Организации Объединенных Наций с 23 по 27 апреля 2007 года предусмотрена в резолюции 60/5 Генеральной Ассамблеи от 26 октября 2005 года. Вклад ЭСКАТО в проведение Недели будет организован в Бангкоке в связи с возможными национальными мероприятиями в странах – членах ЭСКАТО. В большинстве членов ЭСКАТО уже проводятся дни, недели или месячники дорожной безопасности.

2. Региональные декларации, цели и задачи в области дорожной безопасности

71. Насколько полезную роль играют количественно определенные задачи в области безопасности дорожного движения на национальном уровне, настолько региональные декларации, цели и задачи потенциально могут повысить значимость вопросов безопасности дорожного движения в глазах населения, обеспечить политическую поддержку и изыскать необходимые людские и финансовые ресурсы.

72. Недавно секретариат ЭСКАТО занялся изучением возможности того, чтобы члены ЭСКАТО согласовали такие цели и задачи, которые можно было бы включить в текст декларации министров или упомянуть в ней. С самого начала участники Совещания группы экспертов по развитию сети Азиатских автомобильных дорог: опыт региона и примеры финансирования дорожной инфраструктуры и повышения дорожной безопасности (8-10 мая 2006 года) подчеркивали необходимость заручиться поддержкой в вопросах повышения дорожной безопасности на самом высоком политическом уровне. Они поддержали предложение о принятии декларации министров по вопросам безопасности дорожного движения, которая включала бы конкретные цели и измеримые задачи, аналогично тому, как осуществляется контроль за достижением целей развития, содержащихся в Декларации тысячелетия. Пересмотренный текст проекта региональных целей, задач и показателей, обсуждавшийся на этом Совещании, находится в приложении II.³⁹

73. Региональные цели и задачи устанавливаются за пределами региона ЭСКАТО. Например, на Совещании отвечающих за транспорт африканских министров по вопросам целей развития, содержащихся в Декларации тысячелетия, которое состоялось в Аддис-Абебе, Эфиопия, с 4 по 6 апреля 2005 года, была принята декларация министров, содержащая множество целей в области транспорта, в том числе одну цель в области безопасности дорожного движения «к 2015 году сократить наполовину смертность, связанную с дорожными и иными транспортными средствами» (см. www.africa-union.org/infrastructure/transport/).

74. Аналогичным образом в европейской программе дорожной безопасности Европейского Союза говорится о необходимости устанавливать цели в области безопасности дорожного движения. В 2001 году в Белом документе о европейской транспортной политике было объявлено о программе Европейского Союза сократить наполовину количество пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в Европейском Союзе к 2010 году: общая задача. По существу в программе изложены конкретные мероприятия и подтверждена общая цель сократить наполовину количество жертв дорожно-транспортных происшествий к

³⁹

Письменные замечания по целям и задачам были получены от экспертов из Бутана, Армении, Корейской Народно-Демократической Республики, Индонезии, Японии, Непала, Шри-Ланки, Узбекистана, Вьетнама, ВОЗ и ГТЗ. Они были учтены при составлении пересмотренного текста.

2010 году, что равнозначно сохранению жизни 20 000 человек.⁴⁰ Для того чтобы объединить усилия в достижении этой цели, в программе предлагается изменять привычки пользователей дорог, производить более безопасные транспортные средства и улучшать дорожную инфраструктуру. В ней предусмотрено создание Европейской организации наблюдений за дорожной безопасностью, а всем заинтересованным сторонам, будь то государственным или частным, предлагается соблюдать положения Европейской Хартии дорожной безопасности. В заявлении Европейского Союза подчеркивается, что «по общему мнению, целевые программы дорожной безопасности являются более успешными с точки зрения эффективности принимаемых мер, рационального использования государственных ресурсов и сокращения числа погибших или получивших травмы, чем нецелевые программы».

С. Субрегиональное сотрудничество

75. ВОЗ через свои субрегиональные отделения, охватывающие страны – члены ЭСКАТО, уделяет большое внимание сбору данных о травматизме на дорогах, а также о привычках участников дорожного движения, связанных с ездой на мотоциклах, использованию шлемов и ремней безопасности, употреблением спиртного и нарушением ограничений скорости.

76. Очевидно наиболее полной международной программой дорожной безопасности в регионе ЭСКАТО является Региональная стратегия и План действий в области дорожной безопасности (2005-2010 годы) – проект АСЕАН, осуществляемый при поддержке АБР. Проект включает программу безопасности дорожного движения АСЕАН наряду с Пномпеньской декларацией министров по дорожной безопасности АСЕАН, принятой 23 ноября 2004 года министрами всех 10 стран – членов АСЕАН. Декларация включает региональный план действий, а также национальные планы действий и цели на период с 2005 по 2010 годы.

77. В рамках этого проекта АСЕАН уже проведены учебные мероприятия и консультации с заинтересованными сторонами, подготовлены аналитические доклады и создана он-лайн платформа для сотрудничества АСНет. В резюмирующем проекте доклада, озаглавленном «Доехать целым и невредимым» говорится, что в настоящее время в странах АСЕАН ежегодно 75 000 человек умирают и более 4,7 млн. человек теряют трудоспособность, что обходится региону приблизительно в 15 млрд. долл. США, или 2,2 процента ВВП. В ходе подготовки национальных планов действий были согласованы цели, выраженные в количестве погибших и получивших травмы на дорогах. Потенциальные сокращения составляют около 12 процентов от прогнозируемого количества погибших и пострадавших в регионе АСЕАН, что составляет приблизительно 10,6 млрд. долл. США за 2005-2015 годы. На следующем этапе проект будет ориентирован на наращивании организационных потенциалов.

78. На совещании группы экспертов по безопасности дорожного движения ЭСКАТО, состоявшемся 8-10 мая 2006 года, была отмечена эффективность Программы дорожной безопасности АБР/АСЕАН и сделан вывод о том, что такие программы могли бы принести пользу другим субрегионам ЭСКАТО, включая субрегионы, охватываемые Ассоциацией регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК), Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС), Организацией экономического сотрудничества (ОЭС), и другие.

⁴⁰ Пока эта цель поддержана только Европейской комиссией и Европейским парламентом; Совет Европы еще не определился.

D. Выводы

79. Безопасность на дорогах может быть улучшена благодаря международному сотрудничеству и деятельности на глобальном, региональном, субрегиональном и национальном уровнях. Помимо возможности для обмена опытом или успешной практикой и совместного использования ресурсов и инструментов такое сотрудничество может обеспечить поддержку на самом высоком политическом уровне, благодаря чему вопросы безопасности дорожного движения потенциально могут занять самое видное место в национальной политической повестке. Насколько это важно показали недавние декларации министров по вопросам дорожной безопасности АСЕАН и Африканского союза, соответственно, в 2004 и 2005 годах. Эти и другие инициативы показывают, что измеримые цели на региональном уровне способствуют деятельности по повышению безопасности на дорогах, так же как национальные программы дорожной безопасности, в которых установлены измеримые национальные цели.

IV. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ

80. Несмотря на значительный прогресс, достигнутый в деле повышения безопасности на дорогах, общее количество гибнущих и получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий продолжает быстро возрастать. Вот почему необходимо наращивать усилия на местном, национальном и региональном уровнях, для того чтобы остановить «прилив» дорожно-транспортных происшествий по всему региону ЭСКАТО. Каждый случай гибели или травматизма на дорогах означает человеческие страдания и значительный экономический ущерб, хотя большинство аварий в принципе предотвратимы.

A. Местный и национальный уровень

81. Правительствам предлагается рассмотреть излагаемые в настоящем документе вопросы, в частности:

a) принятие новых или усиление существующих национальных политических мер и планов действий, в том числе использование измеримых национальных целей в области дорожной безопасности;

b) регулярный анализ политики в области дорожной безопасности и улучшение систем сбора данных и учета в области безопасности дорожного движения в соответствии с меняющимися приоритетами;

c) межсекторальный подход с участием всех заинтересованных сторон и министерств, в том числе транспорта и здравоохранения, местных органов власти и полиции и, в соответствии с резолюцией 60/5 Генеральной Ассамблеи, выполнение рекомендаций,⁴¹ содержащиеся в глобальном докладе ВОЗ по вопросам безопасности дорожного движения 2004 года;⁴²

d) творческое использование технологий повышения безопасности дорожного движения, включая информационные технологии и совместные он-лайн средства, в том числе с использованием спутниковых изображений, аэрофотосъемки и/или ГИС;

⁴¹ Рекомендации включают: i) назначить или учредить головное ведомство; ii) оценить ситуацию; iii) разработать стратегии и план действий; iv) обеспечить необходимые финансовые средства; v) принять меры с учетом ситуации; vi) участвовать в международном сотрудничестве.

⁴² M. Peden, et al (eds), *The World Report on Road Traffic Injury Prevention* (Geneva, WHO, 2004).

e) назначение координирующего учреждения или создание национального организационного комитета для проведения мероприятий в рамках недели дорожной безопасности Организации Объединенных Наций с 23 по 27 апреля 2007 года; и изучение возможности проведения в третье воскресенье ноября каждого года всемирного дня памяти жертв аварий на дорогах в соответствии с резолюцией 60/5 Генеральной Ассамблеи;

f) отражение в национальной транспортной политике значительных преимуществ с точки зрения безопасности перехода с автомобильного на железнодорожный транспорт, особенно в густонаселенных районах.

В. Субрегиональный уровень

82. На субрегиональном уровне правительствам предлагается изучить возможность принятия совместных программ дорожной безопасности в субрегионах, охваченных деятельностью СААРК, ШОС, ОЭС и других субрегионах ЭСКАТО, по аналогии с финансируемой АБР Программой дорожной безопасности АСЕАН. В финансировании таких программ могли бы участвовать двусторонние и многосторонние доноры. Правительства могли бы также изучить возможность запрашивать приоритетное финансирование таких субрегиональных мероприятий из планируемого Фонда дорожной безопасности, которым будет распоряжаться Всемирный банк.

С. Региональный уровень

83. Поскольку большое значение имеет международная поддержка на самом высоком политическом уровне, правительствам предлагается взять на вооружение успешный опыт других регионов, принявших декларации министров и региональные программы повышения дорожной безопасности. АСЕАН и Африканский союз являются двумя примерами. Правительства также могли бы подумать об использовании целей и задач ЭСКАТО в области безопасности дорожного движения на 2007-2015 годы для развития более целенаправленной деятельности в регионе. Приложение II может быть взято за основу дальнейших консультаций по этому вопросу между членами и ассоциированными членами ЭСКАТО.

84. Правительствам предлагается дать дальнейшие указания секретариату относительно мероприятий и деятельности, которые будут включены в новую пятилетнюю региональную программу действий (2007-2011 годы), для которой предлагаются следующие элементы:

Ближайшая цель: добиться большего осознания и понимания проблем дорожной безопасности и возможных мер по их решению, а также развития международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Мероприятия:

1. Проведение совещаний для обсуждения и согласования региональных целей, задач и индикаторов в области безопасности дорожного движения в рамках реализации Декларации министров по повышению безопасности на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

2. Координация деятельности в регионе ЭСКАТО в рамках сотрудничества Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи по этому вопросу.
3. Создание веб-сайта для совместной деятельности и проведение совещаний для и обмена ресурсами, успешной практикой, данными и картами риска дорожно-транспортных происшествий Азиатских автомобильных дорог.

Критерии успеха:

1. Принятие региональных целей, задач и показателей и их применение территориальными членами.
2. Предоставление странами региона материалов для размещения на веб-сайте, в том числе карты риска дорожно-транспортных происшествий и отзывов на эти материалы.
3. Комментарии пользователей.

Приложение I

Основные показатели безопасности дорожного движения по отдельным странам – членам ЭСКАТО

	Год	Кол-во ДТП (данные полиции)	Смертельных случаев (данные полиции)	Получило травмы (данные полиции)	Погибло пешеходов	Погибло мотоцик- листов	Погибло детей (<5 лет)	Погибших на 10 000 транспортных средств	Погибших пешеходов [в %]	Погибших мотоциклистов [в %]	Двух- и трехколесные транспортные средства [в %]
Армения	2005	1 309	304	1 771	43	0	1	10,1	14%	п.а.	1%
Австралия	2004		1 868								
Азербайджан	2004		811								
Бангладеш	2004	3 566	3 150	3 026	1 609	п.а.	86	103	51%	п.а.	67%
Бутан	2005	1 038	23	247	п.а.	п.а.	п.а.	7,7	п.а.	п.а.	24%
Бруней-Даруссалам	2005	2 771	38	528				43			3%
Камбоджа	2005	3 957	904	7 018		906	5	16		89%	75%
Китай	2005	450 000	98 738	470 000							
Грузия	2004		637								
Индия	2003	406 726	85 998	435 122	8 799	13 570	1 128	12,8	10%	16%	71%
Индонезия	2005	20 623	11 610	22 217				5			75%
Япония	2004	952 191	8 492	72 777	2 250	1 313	72	1,0	26%	15%	15%
Казахстан	2005	14 517	3 374	17 422	1 084	п.а.	251	18,7	32%	п.а.	3%
Республика Корея	2004	220 755	6 563	346 987	2 543	618	108	3,6			10%
Лаосская НДР	2003	5 177	426	6 699				17			80%
Малайзия	2005	328 264	6 200	47 012				4			48%
Мьянма	2003	5 375	1 308	9 299				27			68%
Непал	2001	32 000	1 987	4 390	993	773	189	42,0	50%	39%	65%
Новая Зеландия	2002		404								
Филиппины	2003		995	6 793							38%
Российская Федерация	2004		34 506								
Сингапур	2005	6 705	173	87	41	95	3	0,6	24%	55%	19%
Шри-Ланка	2005	43 171	2 306	23 165	747	406	39	9,1	32%	18%	60%
Таиланд	2002	91 623	13 116	69 313	787		262	0,6	6%		71%
Турция	2005	621 183	4 525	154 094	679	117	117	4,1	15%	3%	13%
Вьетнам	2005	14 000	11 000	11 760				7		63%	68%

п.а. - данные отсутствуют

Источник данных: База данных Отдела транспорта и туризма, Азиатско-Тихоокеанская база данных дорожной безопасности, Азиатский банк развития и Ассоциация государств Юго-Восточной Азии.

Приложение II

Цели повышения безопасности на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона, 2007-2015 годы

Цели и задачи	Контрольные показатели
Основная цель: Предотвращение смертности и травматизма на дорогах	
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.

Цели и задачи	Контрольные показатели
Цель 2: Безопасные дороги для слабо защищенных пользователей – детей, пешеходов и мотоциклистов	
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 («падающие дороги»)	
a) проведение экспертизы безопасности на всех этапах развития дорожной сети, выполнение необходимых работ по усовершенствованию дорог и обустройству опасных участков;	22) Количество проведенных экспертиз (или км проверенных дорог) и количество «мертвых» зон, по которым уже приняты меры. 23) Экспертиза дорожной безопасности обязательна при строительстве новой дороги или при крупных ремонтных работах (да/нет). 24) Программы по превращению дорог в «падающие» путем устранения или амортизирования препятствий на обочине.
b) увеличение отдельного/безопасного дорожного пространства для пешеходов и велосипедистов.	25) Общенациональные или местные программы. Длина существующих пешеходных и велосипедных полос в км (вдоль шоссе и городских улиц).

Цели и задачи	Контрольные показатели
<p>Цель 4: Безопасные транспортные средства</p> <p>a) введение обязательного технического осмотра транспортных средств и контроль за выполнением (начиная с городских районов);</p> <p>b) обеспечение соответствия международным стандартам требований безопасности, предъявляемых к транспортным средствам.</p>	<p>26) Закон или административно-правовая норма (документ). Данные о станциях и средствах технического осмотра (качественные).</p> <p>27) Документы с указанием действующих законов и правил и степени их соблюдения.</p>
<p>Цель 5: Совершенствование систем дорожной безопасности, управления и контроля</p> <p>a) создание (компьютеризированной) национальной базы данных с информацией о месте дорожно-транспортного происшествия;</p> <p>b) значительное повышение «соблюдаемости» требований, например, в отношении обязательного использования защитных шлемов, ремней безопасности и ограничения скорости;</p> <p>c) допущение использования результатов анализа на употребление алкоголя в судебном разбирательстве (алкогольно-респираторная трубка и/или проверка на отклонения в поведении);</p> <p>d) принятие за правило вождение мотоцикла с постоянно включенными фарами;</p> <p>e) увеличение охвата систем аварийной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, включая, по крайней мере, все населенные пункты и основные автомагистрали.</p>	<p>28) Наличие или отсутствия (Да/нет). При наличии указание систем баз данных по ДТП и ответственных организаций (качественный показатель).</p> <p>29) Охват страны региональной базой данных АТБДБ.</p> <p>30) Данные о правилах в отношении использования защитных шлемов и их «соблюдаемости» (в процентах по итогам обследований).</p> <p>31) Информация о правилах в отношении использования ремней безопасности и их «соблюдаемости» (в процентах по итогам обследований).</p> <p>32) Информация о правилах в отношении «вождения в нетрезвом виде» и их «соблюдаемости» (данные обследований, а не судебная статистика).</p> <p>33) Да/нет. Если «да», описание действующих правил, видов проверок на употребление алкоголя и предельно допустимого содержания алкоголя, используемых и допускаемых в судах.</p> <p>34) Закон или административно-правовая норма (документ). Описание практики (по обследованиям) или технических мер.</p> <p>35) Протяженность дорог в км (по типу), на которых действует служба аварийной помощи.</p> <p>36) Среднее время ожидания прибытия.</p> <p>37) Количество центров аварийной помощи на протяженность дорог (кроме городских улиц).</p>

Цели и задачи	Контрольные показатели
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) сокращение смертности на дорогах Сети на количество ДТП;	41) Общее количество погибших и дорожно-транспортных происшествий на Азиатских автомобильных дорогах ежегодно по каждой стране.
b) сокращение уровня смертности на дорогах Сети до показателя ниже 100 на миллиард транспортных средств-км («средний» ЕвроРАП);	42) Аварийность со смертельным исходом на миллиард транспортных средств-км на Азиатских автомобильных дорогах ежегодно.
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) Разработка программы градации дорог по уровню безопасности на основе физического инспектирования (рейтинг ЕвроРАП с присвоением соответствующего количества звезд).