



**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**  
Конференция министров по транспорту

**Третья сессия**

Москва, 5-9 декабря 2016 года

Пункт 3h предварительной повестки дня\*

**Основные вопросы в области транспорта**

**Повышение безопасности дорожного движения**

**Записка секретариата**

*Резюме*

Безопасность дорожного движения является важным вопросом в рамках достижения целей в области устойчивого развития, принимая во внимание масштабы и негативные последствия связанных с ней проблем для экономики, систем общественного здравоохранения и общего благосостояния людей, в частности, малообеспеченных групп населения. В 2013 году в регионе в результате дорожно-транспортных происшествий погибло около 733 000 человек, что составило более половины от общего количества погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в мире, составившего 1,25 млн. человек. Необходимо реализовывать более активные усилия для того, чтобы добиться реализации задачи 3.6 (к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий) и задачи 11.2 (к 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения) Целей в области устойчивого развития.

В документе рассматривается достигнутый недавно прогресс и реализуемые в регионе членами и ассоциированными членами инициативы в области повышения безопасности дорожного движения, а также основные причины дорожно-транспортных происшествий в регионе и потенциальные меры, которые могут быть приняты с тем, чтобы искоренить такие причины, включая правила и положения, касающиеся ключевых факторов риска, таких как превышение скорости и вождение в состоянии алкогольного опьянения. В нем предлагается обновленный перечень региональных целей и задач, задающий приоритетные области деятельности с тем, чтобы региональные члены и ассоциированные члены могли разрабатывать собственные меры, направленные на повышение безопасности дорожного движения в регионе, при помощи предлагаемых секретариатом инструментов повышения безопасности дорожного движения и программы развития потенциала. Кроме того, в документе содержится краткое описание возможных дальнейших шагов, включая создание международной дорожной организации.

\* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.



## I. Введение

1. Правительства многих стран в регионе пытаются решить задачу обеспечения безопасности дорожного движения за счет реализации собственных программ в области транспорта. Транспортная безопасность в целом и безопасность дорожного движения в частности имеют приоритетное значение в рамках реализации международной повестки дня в области развития ввиду масштабов и характера последствий связанных с ними проблем для общества и экономики.

2. В Азиатско-Тихоокеанском регионе дорожно-транспортные происшествия каждую минуту приводят к человеческим жертвам. В среднем каждые две минуты в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе погибают 3 человека. Каждую неделю дорожно-транспортные происшествия в регионе уносят жизни 14 000 человек, при этом более чем 14 000 семей остаются в сложном положении, как в результате потери близкого человека, так и, во многих случаях, в результате потери кормильца. Тысячи человек с травмами, полученными в результате дорожно-транспортных происшествий, оказываются в больницах. Дорожно-транспортные происшествия рассматриваются в качестве глобальной эпидемии, которая приводит к значительным нежелательным последствиям для экономики и общества.

## II. Ситуация в области безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе

3. В этом разделе дается общий обзор достигнутого недавно в регионе прогресса в области безопасности дорожного движения, главным образом, опирающийся на данные, полученные из базы данных Глобальной обсерватории здравоохранения Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ)<sup>1</sup>, и ее публикации *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год»)<sup>2</sup>.

### A. Дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом

4. В Докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год, говорится о том, что в 2013 году в регионе Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в результате дорожно-транспортных происшествий погибло более 733 000 человек. Этот региональный показатель составляет более 58 процентов от общего числа всех погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в мире за этот год – 1,25 млн. человек.

5. Ввиду большой численности населения на долю Китая и Индии приходится самое большое количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в регионе, ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий в этих странах гибнет 261 367 и 207 551 человек соответственно. На долю этих двух стран приходится почти две трети от общего числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе.

<sup>1</sup> World Health Organization, Global Health Observatory data repository. См. <http://apps.who.int/gho/data/node.main.A989?lang=en>.

<sup>2</sup> World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2015* (Geneva, 2015). См. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en).

6. Начиная с 2010 года членам и ассоциированным членам в регионе удалось достичь прогресса в области обеспечения безопасности дорожного движения, который, однако, был неоднороден. В таблице 1 приведены результаты сопоставления приблизительного количества дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, произошедших в период 2010-2013 годов в регионе. В ней показано, что количество жертв дорожно-транспортных происшествий уменьшилось с 777 000 до 733 000 человек, то есть на 5,6 процента. Всего 23 страны-члена продемонстрировали прогресс в области снижения количества несчастных случаев со смертельным исходом, при этом, 18 стран продемонстрировали более высокие результаты в сравнении со средними показателями для региона.

Таблица 1  
**Изменения количества дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в странах ЭСКАТО в период 2010-2013 годов**  
(доля в процентах)

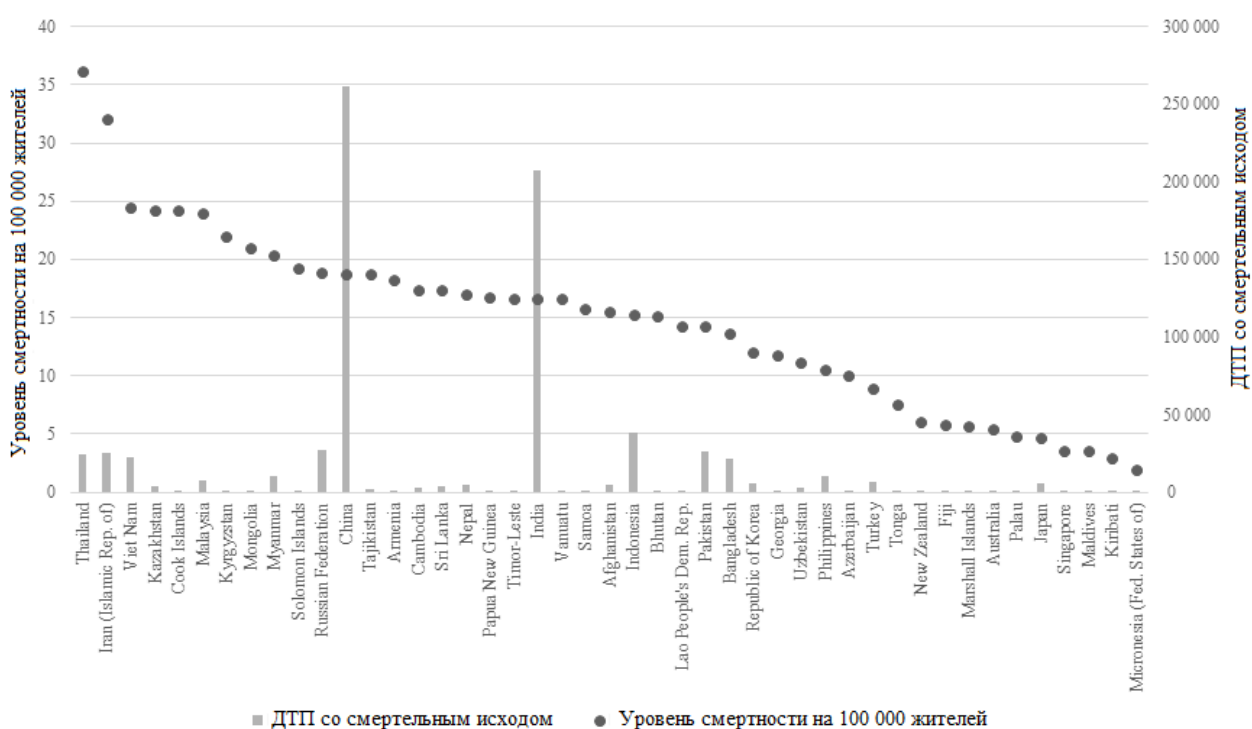
<i>Страны, в которых количество ДТП со смертельным исходом уменьшилось</i>		<i>Страны, в которых количество ДТП со смертельным исходом осталось неизменным</i>	
<i>Страна</i>	<i>Изменение</i>	<i>Страна</i>	<i>Изменение</i>
Палау	-66,67	Микронезия (Федеративные Штаты)	—
Кирибати	-50,00	Самоа	—
Новая Зеландия	-31,66	Малайзия	0,62
Маршалловы Острова	-25,00	Российская Федерация	1,72
Грузия	-24,96	Вьетнам	3,55
Сингапур	-23,94	Узбекистан	4,28
Афганистан	-23,76	Вануату	7,69
Турция	-23,65	Камбоджа	8,39
Лаосская Народно-Демократическая Республика	-23,30	Казахстан	13,35
Азербайджан	-21,55	Бутан	18,75
Пакистан	-14,44	Кыргызстан	19,37
Тимор-Лешти	-14,16	Монголия	21,59
Республика Корея	-12,57	Филиппины	22,12
Индия	-10,16	Бангладеш	23,29
Япония	-9,87	Таджикистан	24,04
Индонезия	-9,79	Шри-Ланка	29,33
Австралия	-8,14	Тонга	33,33
Таиланд	-7,89	Соломоновы Острова	36,71
Фиджи	-5,56	Папуа – Новая Гвинея	38,12
Китай	-5,30	Мьянма	50,61
Армения	-2,15	Мальдивы	100,00
Непал	-1,55	Острова Кука	150,00
Иран (Исламская Республика)	-1,30		
<b>Средний региональный показатель</b>		<b>-5,60</b>	

*Источник:* Расчеты ЭСКАТО, основанные на данных Всемирной организации здравоохранения, *Global status report on road safety 2013: Supporting a Decade of Action* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 год: Поддержать десятилетие действий») (Женева, 2013 год) и *Global status report on road safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год») (Женева, 2015 год).

7. Средний уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (количество смертельных исходов на 100 000 человек) в регионе ЭСКАТО в 2013 году (18,99 погибших на 100 000 человек) превысил средний общемировой показатель (17,4 погибших на 100 000 человек). Таиланд и Исламская Республика Иран продемонстрировали существенно более высокие показатели, чем остальные страны региона, в этих странах на 100 000 жителей приходится 36,2 и 32,1 погибших в результате дорожно-транспортных происшествий соответственно. На диаграмме I сопоставляются предоставленные Всемирной организацией здравоохранения данные о количестве несчастных случаев со смертельным исходом в результате дорожно-транспортных происшествий и показатели уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 000 человек в регионе.

Диаграмма I

**Приблизительное количество несчастных случаев со смертельным исходом в результате дорожно-транспортных происшествий и показатели уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе за 2013 год**



Источник: Всемирная организация здравоохранения, *Global status report on road safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год») (Женева, 2015 год).

8. В соответствии с данными Всемирной организации здравоохранения за 2013 год уровень смертности от дорожно-транспортных происшествий в 14 странах – Таиланд, Исламская Республика Иран, Вьетнам, Казахстан, Острова Кука, Малайзия, Кыргызстан, Монголия, Мьянма, Соломоновы Острова, Российская Федерация, Китай, Таджикистан и Армения – были выше, чем средний региональный показатель. Однако пять стран из этого списка, а именно: Таиланд, Исламская Республика Иран, Вьетнам, Малайзия и Китай, снизили показатели уровня смертности по сравнению с данными за 2010 год. В других девяти членах и ассоциированных членах – Острова Кука, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Мьянма, Соломоновы Острова, Российская Федерация, Таджикистан и Армения – уровень смертности за этот период повысился.

9. Уровень смертности от дорожно-транспортных происшествий был особенно высоким в странах с формирующейся рыночной экономикой и новых индустриальных странах. Вне зависимости от уровня автомобилизации более высокие показатели уровня смертности от дорожно-транспортных происшествий также объясняются более высокой плотностью движения (то есть количеством автомобилей на километр дороги), что демонстрирует связь между безопасностью дорожного движения и развитием инфраструктуры в целом.

### **Несчастные случаи со смертельным исходом в результате дорожно-транспортных происшествий на Азиатских автомобильных дорогах**

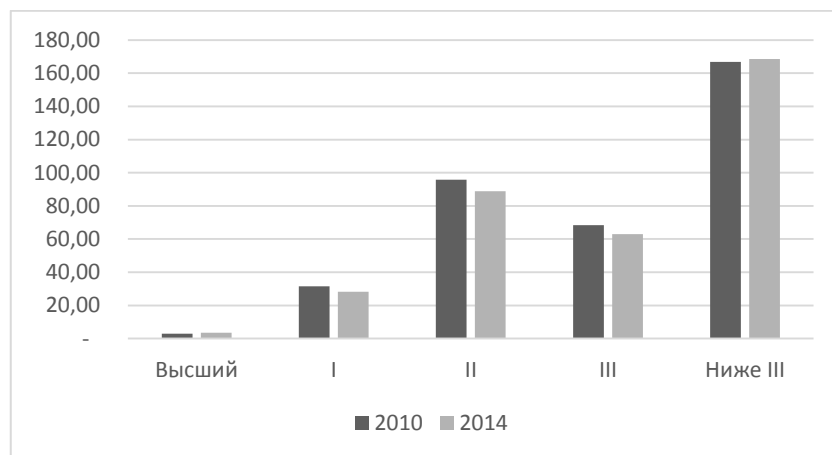
10. В соответствии с информацией из Базы данных ЭСКАТО по Азиатским автомобильным дорогам (см. диаграмму II) Азиатские автомобильные дороги наиболее высокого класса демонстрируют наилучшие показатели в области безопасности, а именно 3,57 случаев смерти на 1 млрд. км, пройденных автомобилем, тогда как дороги ниже класса III демонстрируют самые низкие показатели, а именно 168,48 случаев смерти на 1 млрд. км, пройденных автомобилем. Это означает, что повышение качества дорог всех классов в целях достижения ими минимальных обязательных характеристик класса III, вероятно, может повлечь за собой снижение количества несчастных случаев со смертельным исходом в рамках сети Азиатских автомобильных дорог. Средний уровень смертности для Азиатских автомобильных дорог других классов составляет 28,28 смертельных исходов на 1 млрд. км, пройденных автомобилем, для дорог класса I, 88,88 случаев со смертельным исходом на 1 млрд. км, пройденных автомобилем, для дорог класса II, и 62,96 случаев смерти на 1 млрд. км, пройденных автомобилем, для дорог класса III<sup>3</sup>. Повышение качества дорог для приведения их в соответствие с характеристиками дорог наиболее высокого класса с контролируемым въездом и других дорог высокого класса позволяет существенно снизить количество несчастных случаев со смертельным исходом. Кроме того, значительных результатов в области повышения безопасности дорожного движения можно достичь путем приведения дорог ниже класса III в соответствие с минимальными обязательными стандартами.

11. Исследования показывают тесную связь между качеством объектов инфраструктуры и безопасностью дорожного движения. Во многих странах установка барьеров для разделения противоположных направлений движения и/или различных видов автотранспорта, применение принципов контролируемого въезда, повышение качества геометрических параметров дорог для увеличения видимости на изгибах дорожного полотна и повышение качества обочин являются примерами мер, принимаемых в области развития инфраструктуры, которые способствуют снижению количества дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев со смертельным исходом там, где они применяются. Международный опыт показывает, что деятельность по повышению качества дорожной инфраструктуры и, соответственно, условий вождения характеризуется самокупаемостью, а связанные с ней финансовые вложения могут быть возвращены в течение приемлемого срока<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> См. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, «Ход реализации Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог» (Бангкок, 2015 год). См. [www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E-ESCAP-AHWG\(6\)-1-Russian.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E-ESCAP-AHWG(6)-1-Russian.pdf).

<sup>4</sup> Ishtiaque Ahmed, "Road infrastructure and road safety", Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific: Designing Safer Roads, No. 83 (Bangkok, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2013).

Диаграмма II  
**Средний уровень смертности на 1 млрд. км, пройденных автомобилем, с разбивкой по классам Азиатских автомобильных дорог**



*Источник:* База данных по Азиатским автомобильным дорогам.

*Примечание:* Данные об уровне смертности за 2014 год основываются на имеющейся информации о несчастных случаях со смертельным исходом по 32,18 процентов Азиатских автомобильных дорог (41 580 км в 24 странах) по состоянию на июнь 2015 года. Данные об уровне смертности за 2010 год основываются на имеющейся информации о несчастных случаях со смертельным исходом по 24,1 процента Азиатских автомобильных дорог (34 370 км в 23 странах).

## **В. Стоимость ущерба от дорожно-транспортных происшествий**

12. В том, что касается экономических показателей, ущерб от дорожно-транспортных происшествий для правительств стран региона ЭСКАТО составляет 6 процентов от валового внутреннего продукта (ВВП). В таблице 2 показаны приблизительные потери ВВП, связанные с дорожно-транспортными происшествиями в некоторых странах региона. Исламская Республика Иран характеризуется наиболее высоким процентным показателем потерь ВВП, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, который составляет 6 процентов. Мьянма демонстрирует наиболее низкие потери ВВП, а именно 1 процент. В денежном выражении экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий в регионе ЭСКАТО составляет приблизительно 293-527 млрд. долл. США<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Эти цифры были получены путем умножения общего приблизительного показателя потерь ВВП в 19 странах за 2013 год на показатель ВВП в регионе ЭСКАТО в 2013 году.

Таблица 2  
**Приблизительный ущерб от дорожно-транспортных происшествий  
 в 2013 году**

	<i>Потери ВВП (в процентах)</i>	<i>Национальный ВВП за 2013 год в текущих ценах (млн. долл. США)</i>	<i>Потери (млн. долл. США)</i>
Армения	1,0	10 439	104,39
Австралия	2,1	1 528 761	32 103,98
Бангладеш	1,6	153 505	2 456,08
Камбоджа	2,1	15 450	324,45
Индия	3,0	1 936 088	58 082,64
Индонезия <sup>a</sup>	2,9-3,0	755 094	22 652,82
Иран (Исламская Республика)	6,0	511 621	30 697,26
Япония	1,3	4 919 588	63 954,64
Лаосская Народно- Демократическая Республика	2,7	10 760	290,52
Малайзия	1,5	313 158	4 697,37
Мьянма	0,5	62 141	310,71
Непал	0,8	18 227	145,82
Новая Зеландия	1,6	189 494	3 031,90
Филиппины	2,6	272 067	7 073,74
Республика Корея	1,0	1 305 605	13 056,05
Российская Федерация <sup>a</sup>	1,9	1 524 917	28 973,42
Таиланд	3,0	420 167	12 605,01
Турция <sup>a</sup>	1,1	731 144	8 042,58
Вьетнам	2,9	171 222	4 965,44
<b>Общие приблизительные потери в 19 странах</b>			<b>293 568,83</b>

*Источник:* Приблизительные показатели потерь ВВП в процентном выражении получены от Всемирной организации здравоохранения, *Доклад о состоянии безопасности дорожного движения, 2013 год: Поддержать Десятилетие действий* (Женева, 2013 год) и *Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год* (Женева, 2015 год); показатели ВВП за 2010 и 2013 годы получены из Онлайн-базы статистических данных ЭСКАТО по состоянию на 2 июня 2016 года; приблизительный ущерб основан на расчетах секретариата.

<sup>a</sup> Данные за 2010 год.

### **С. Уязвимые участники дорожного движения**

13. Сорок семь процентов дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в мире происходит с участием уязвимых участников дорожного движения, а именно: мотоциклистов, велосипедистов и пешеходов. В регионе ЭСКАТО смерти в результате дорожно-транспортных происшествий среди уязвимых участников дорожного движения составляют приблизительно 55 процентов от общего числа случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий. На долю двух- и трехколесных моторизованных

транспортных средств приходится наибольшее количество смертей – приблизительно 30 процентов. На долю пешеходов и велосипедистов приходится меньшее количество смертельных исходов – 19,94 процента и 5,06 процента соответственно. На диаграмме III представлена информация по несчастным случаям со смертельным исходом в результате дорожно-транспортных происшествий с разбивкой по участникам дорожного движения в регионе ЭСКАТО.

14. Степень относительной важности вопроса безопасности уязвимых участников дорожного движения может быть в разных субрегионах различной. В Юго-Восточной Азии и Восточной и Северо-Восточной Азии приблизительно две трети смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий происходят среди уязвимых участников дорожного движения. Это два лидирующих в этой области субрегиона, на долю которых приходится наибольшее количество смертей среди уязвимых участников дорожного движения, а именно: 68,56 процента и 61,11 процента соответственно. В Южной и Юго-Западной Азии на долю уязвимых участников дорожного движения приходится чуть менее половины случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий. В субрегионе Северной и Центральной Азии и Тихого океана приблизительно одна треть несчастных случаев со смертельным исходом в результате дорожно-транспортных происшествий происходит среди уязвимых участников дорожного движения.

15. На диаграмме III представлена информация по дорожно-транспортным происшествиям со смертельным исходом с разбивкой по типам участников дорожного движения в регионе и субрегионах. На диаграмме продемонстрированы основные факторы риска для каждого субрегиона. Субрегион с наибольшим количеством смертельных случаев среди мотоциклистов и моторизованных трехколесных транспортных средств и их пассажиров – это регион Юго-Восточной Азии, где на долю уязвимых участников дорожного движения приходится почти половина случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий. Второе место занимает субрегион Южной и Юго-Западной Азии, тогда как в Северной и в Центральной Азии и в Тихоокеанском субрегионе более половины всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом приходится на долю четырехколесных транспортных средств и их пассажиров.

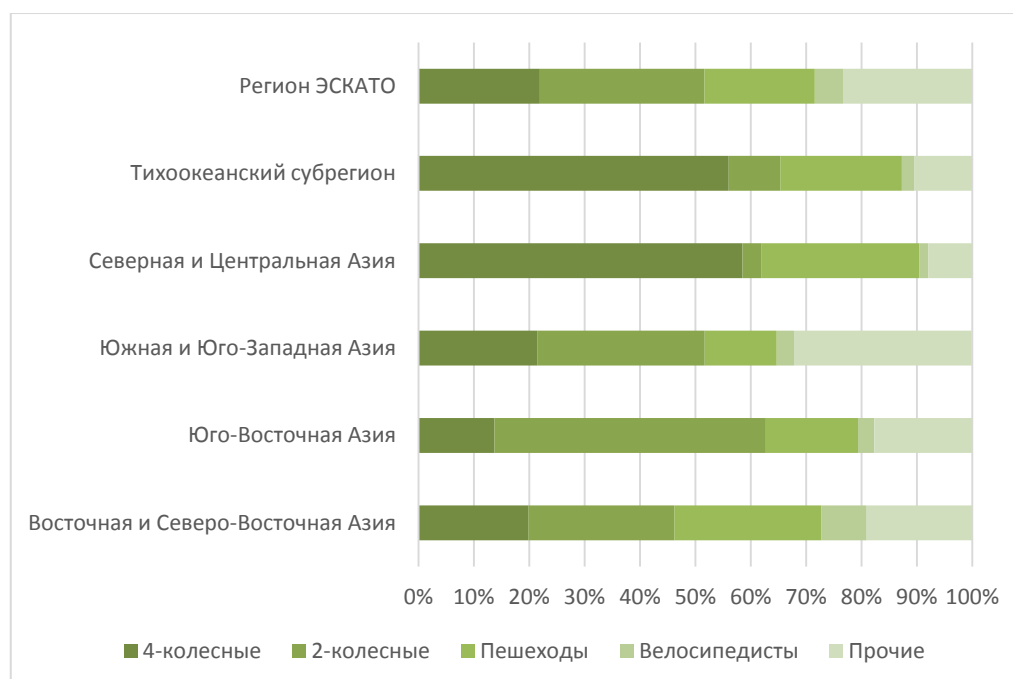
16. Во многих развивающихся странах пешеходы и водители немоторизованных транспортных средств сталкиваются с большим риском попасть в дорожно-транспортное происшествие в связи с низким качеством объектов инфраструктуры. По данным Всемирной организации здравоохранения, более 26 процентов дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в странах с низким и средним уровнями доходов происходит с участием пешеходов и велосипедистов<sup>6</sup>. Для того, чтобы снизить этот риск, правительствам необходимо предпринимать более активные действия для того, чтобы предусмотреть обеспечение безопасности движения пешеходов и велосипедистов при проектировании объектов инфраструктуры и планировании землепользования.

---

<sup>6</sup> World Health Organization, Global Status Report on Road Safety 2015 (Geneva, 2015). См. [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/).



Диаграмма III  
**Дорожно-транспортные происшествия с разбивкой по типам участников дорожного движения в регионе и в субрегионах**



*Источник:* Расчеты ЭСКАТО, основанные на данных, полученных от Всемирной организации здравоохранения, *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год») (Женева, 2015 год).

#### **D. Основные факторы риска, влияющие на безопасность дорожного движения**

17. То, что количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом распределено между странами и регионами неравномерно, указывает на существование большого количества факторов риска различного характера и степени интенсивности, с которыми приходится сталкиваться этим странам и субрегионам. Выявление основных факторов риска позволяет разрабатывать целевые стратегии и мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и, в частности, определять, где финансирование может быть использовано для достижения наиболее оптимальных результатов. В том, что касается региона ЭСКАТО, основными причинами дорожно-транспортных происшествий являются превышение скорости, неосторожное вождение и управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения (таблица 3).

Таблица 3  
**Основные причины дорожно-транспортных происшествий в странах региона ЭСКАТО**

Страны	Основная причина
Армения	Нарушение правил дорожного движения водителями
Бутан	Превышение скорости, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и неосторожное/неопытное вождение
Бруней-Даруссалам	Превышение скорости
Грузия	Превышение скорости
Индия	Вина водителя
Лаосская Народно-Демократическая Республика	Отсутствие водительского удостоверения, вождение в состоянии алкогольного опьянения
Непал	Неосторожное вождение
Пакистан	Неосторожное вождение, сонливость за рулем
Республика Корея	Недостаточное знание правил дорожного движения водителями/пешеходами
Российская Федерация	Нарушение правил дорожного движения водителями, превышение скорости
Шри-Ланка	Обгон, превышение скорости (аварии со смертельным исходом)
Таджикистан	Превышение скорости
Таиланд	Превышение скорости

*Источник:* Информация, собранная в соответствующих странах.

18. ВОЗ выделяет пять основных факторов риска, влияющих на безопасность дорожного движения: превышение скорости, вождение в состоянии алкогольного опьянения и неиспользование шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Все эти факторы риска рассматриваются в качестве важнейших компонентов всеобъемлющего национального законодательства в области безопасности дорожного движения. На основании Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год и информации, собранной в соответствующих странах, в таблице 4 представлено резюме существующих национальных законов, охватывающих каждый из этих пяти факторов риска в пяти субрегионах. Большинство стран имеет национальное законодательство, направленное на борьбу с проблемами превышения скорости, вождения в состоянии алкогольного опьянения, неиспользования шлемов и ремней безопасности, тогда как лишь некоторые страны приняли особые законы в отношении использования детских удерживающих устройств<sup>7</sup>. Существование соответствующих законов оценивается как положительный сигнал, однако, в разных странах региона степень соблюдения принятых законов может быть различной. Кроме того, во многих странах эти законы не носят комплексного характера и не охватывают все аспекты факторов риска. Более подробно эти вопросы рассмотрены ниже.

<sup>7</sup> World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action* (Geneva, 2013).

Таблица 4  
**Количество стран, имеющих национальные законы, охватывающие каждый фактор риска, с разбивкой по субрегионам**

Субрегион	Количество стран							
	Возждение в состоянии алкогольного опьянения	Страны, определяющие факт вождения в состоянии алкогольного опьянения по уровню содержания алкоголя в крови <sup>a</sup>	Ремни безопасности	Страны, применяющие существующие законы ко всем лицам, находящимся в автомобиле	Национальные ограничения скорости	Использование шлемов	Страны, установившие минимальные требования в отношении защитных шлемов	Использование детских удерживающих устройств
Восточная и Северо-Восточная Азия		5	5	5	5	5	4	2
Северная и Центральная Азия		3	8	7	8	8	0	3
Тихоокеанский субрегион		7	5	4	9	9	6	3
Юго-Восточная Азия		9	9	3	10	10	7	4
Южная и Юго-Западная Азия		4	8	4	10	9	6	1
<b>Весь регион ЭСКАТО</b>		<b>28</b>	<b>35</b>	<b>23</b>	<b>42</b>	<b>41</b>	<b>23</b>	<b>13</b>

*Источник:* Расчеты ЭСКАТО, основанные на данных Всемирной организации здравоохранения, *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, за 2015 год») (Женева, 2015 год) и информация, собранная в соответствующих странах.

<sup>a</sup> Измеряется в граммах алкоголя на децилитр крови.

## 1. Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения

19. Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения является одной из основных причин смерти в регионе ЭСКАТО. Особенно это касается стран Тихоокеанского субрегиона; эта проблема является основной причиной дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом во многих странах, таких как Маршалловы Острова (100 процентов), Палау (100 процентов), Папуа – Новая Гвинея (56 процентов), Австралия (30 процентов) и Тонга (25 процентов). Несмотря на столь высокое число смертей, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, Маршалловы Острова не имеют законодательства в области управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. В рамках Юго-Восточной Азии во Вьетнаме треть дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом происходит по причине вождения в состоянии алкогольного опьянения (34 процента), четверть таких случаев связано с вождением в состоянии алкогольного опьянения в Таиланде (25,8 процента)

и в Малайзии (23,3 процента). Кроме того, по этой причине происходит более 20 и 30 процентов дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в Монголии и Азербайджане соответственно.

20. Большинство стран региона приняло национальное законодательство в области вождения в состоянии алкогольного опьянения. Однако не все из них предусматривают определение факта вождения в состоянии алкогольного опьянения по уровню содержания алкоголя в крови. Из 43 стран, которые заявляют о существовании национального законодательства в области вождения в состоянии алкогольного опьянения, только 28 стран определяют уровень содержания алкоголя в крови.

21. Среди стран, которые определяют максимально допустимый уровень содержания алкоголя в крови, Австралия, Бутан, Новая Зеландия и Фиджи, установили этот показатель на нулевое значение. Для других стран уровень допустимого содержания алкоголя в крови составляет от 0,02 до 1 грамма на децилитр.

22. Помимо принятия необходимого законодательства страны также работают над более эффективным исполнением законов, касающихся управления транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения. Например, Управление по наземному транспорту Филиппин объявило, что с марта 2015 года оно начнет использовать 150 дыхательных трубок в целях исполнения Закона по борьбе с вождением в состоянии алкогольного и наркотического опьянения от 2013 года (Республиканский закон № 10586)<sup>8</sup>. Начиная с 1 октября 2014 года штат Виктория в Австралии применяет закон, который предусматривает, что лица, водительское удостоверение которых было изъято в результате управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, должны установить алкогольный блокиратор как минимум на шесть месяцев в любом управляемом ими транспортном средстве после получения водительского удостоверения по завершении срока его изъятия<sup>9</sup>. В 2012-2013 годах три города в Китае – Далянь, Сучжоу и Цзиньхуа – оказали содействие Всемирной организации здравоохранения в ее работе по оценке существующего законодательства и выдаче рекомендаций по внесению возможных изменений, путем разработки социальной рекламы, организации практикумов и предоставления сотрудникам, ответственным за исполнение закона на местах, необходимого оборудования для борьбы с вождением в состоянии алкогольного опьянения и превышением скорости<sup>10</sup>.

## 2. Ремни безопасности

23. Тридцать пять стран региона ЭСКАТО приняли национальные законы в отношении использования ремней безопасности, из них 23 страны предусматривают обязательное использование ремней безопасности всеми лицами, находящимися в транспортном средстве. Национальные законы в отношении использования ремней безопасности приняты в большинстве стран региона ЭСКАТО, однако, показатели фактического использования ремней безопасности могут быть различными. В Австралии, Японии и Новой Зеландии показатель фактического использования ремней безопасности всеми лицами, находящимися в транспортном средстве, превышает 90 процентов в большинстве случаев, единственное исключение составляют пассажиры задних

<sup>8</sup> См. [www.autoindustriya.com/auto-industry-news/anti-drunk-driving-law-finally-take-effect-march-12-2015.html](http://www.autoindustriya.com/auto-industry-news/anti-drunk-driving-law-finally-take-effect-march-12-2015.html).

<sup>9</sup> См. [www.tac.vic.gov.au/road-safety/tac-campaigns/tac-latest-campaigns](http://www.tac.vic.gov.au/road-safety/tac-campaigns/tac-latest-campaigns).

<sup>10</sup> См. [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/countrywork/china\\_2012.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/china_2012.pdf).

сидений в Японии, в их отношении этот показатель относительно низкий и составляет 68,2 процента. В Исламской Республики Иран, Республике Корея и Российской Федерации, несмотря на существующий закон об обязательном использовании ремней безопасности всеми лицами, находящимися в транспортном средстве, показатель использования ремней безопасности пассажирами задних сидений очень низок – 10 процентов, 19,4 процента и 24 процента соответственно – по сравнению с показателями использования ремней безопасности пассажирами передних сидений и водителем, которые составляют от 70 до 92 процентов. Во многих странах показатель использования ремней безопасности водителями ниже, чем 50 процентов, а именно: в Китае (36,7 процента), в Монголии (42,1 процента), в Индии (26 процента) и в Турции (43,6 процента). Таиланд, Малайзия и Филиппины демонстрируют сравнительно высокий показатель использования ремней безопасности водителями, составляющий 58 процентов, 87,2 процента и 79,7 процента соответственно.

### 3. Скоростной режим

24. По данным Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год пешеходы и велосипедисты сталкиваются с особенно высоким риском получения травм в результате превышения скорости транспортными средствами. Снижение средней скорости на 5 процентов может снизить количество аварий со смертельным исходом на 30 процентов. Меры по сокращению скорости, в частности в городских условиях, характеризующихся высокой концентрацией уязвимых участников дорожного движения, могут внести существенный вклад в спасение жизней и предотвращения травматизма.

25. Большинство стран в регионе ЭСКАТО уже установило национальные скоростные ограничения. Установленные в странах региона ЭСКАТО предельные скорости движения транспорта существенно различаются, в частности ввиду различий в рельефе местности, и могут составлять от 30 км/ч на Мальдивах до 110 км/ч в Казахстане, Пакистане и Турции. Скоростные ограничения также могут различаться в зависимости от типа дороги и условий вождения.

26. Несмотря на то, что большинство стран региона ЭСКАТО установило национальные скоростные ограничения, степень эффективности контроля за их соблюдением может быть различной. По шкале от 1 до 10 Корейская Народно-Демократическая Республика и Туркменистан характеризуются самой высокой степенью соблюдения требований скоростного режима, находящейся на отметке 10. Страны Юго-Восточной Азии в среднем демонстрируют более низкую степень соблюдения требований в отношении скоростного режима в сравнении со странами Восточной и Северо-Восточной Азии и Северной и Центральной Азии. Большинство стран Юго-Восточной Азии характеризуется уровнем соблюдения требований в отношении скоростного режима, находящемся на отметках от 5 до 6. Очень низкий уровень соблюдения требований скоростного режима характерен для Афганистана (1), Бангладеш (3), Индии (3), Кирибати (3), Монголии (2), Папуа – Новой Гвинеи (2) и Таиланда (3).

27. В последнее время страны предпринимают ряд инициатив, направленных на повышение степени соблюдения требований скоростного режима. Например, дорожная полиция Сингапура установила 20 новых цифровых камер контроля скорости в 2015 году<sup>11</sup>. Правительство Турции в 2013 году запустило

<sup>11</sup> См. [www.police.gov.sg/news-and-publications/media-releases/20150226\\_traff\\_digital\\_spped\\_enforcement\\_camera\\_system](http://www.police.gov.sg/news-and-publications/media-releases/20150226_traff_digital_spped_enforcement_camera_system).

кампанию, озаглавленную «Подумай о последствиях – снизь скорость», для сокращения смертности и травматизма в результате нарушения требований скоростного режима. Профилактическая кампания состояла из телевизионных рекламных роликов, транслируемых по радио сообщений, а также наружной и внутренней рекламы на рекламных щитах и автобусах<sup>12</sup>. Схожие информационные кампании были проведены в Австралии и Новой Зеландии. Запущенная в западной части Австралии кампания под названием «Напоминание» состояла из телевизионного рекламного ролика, выпущенного в 2012 году для повышения информированности о требованиях скоростного режима среди граждан в возрасте от 17 до 39 лет. В видеоролике было показано несколько человек, размещающих наклейки на передние панели автомобилей для того, чтобы напомнить водителям о требованиях скоростного режима<sup>13</sup>. Управление транспортом Новой Зеландии запустило рекламную кампанию по дорожной безопасности «Ошибки», целевой аудиторией которой стали водители, превышающие скорость. В рекламе были показаны два автомобиля, двигающихся на высокой скорости, за секунду до их неизбежного столкновения. Время остановилось, и оба водителя вышли из своих автомобилей для того, чтобы подумать о действиях, которые привели к аварии<sup>14</sup>.

#### 4. Защитные шлемы

28. Вопросы, связанные с использованием защитных шлемов, стоят особенно остро в Южной и Юго-Западной Азии и Юго-Восточной Азии, где на долю двух- и трехколесных транспортных средств приходится от 30 до 50 процентов всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Сорок две страны региона ЭСКАТО приняли национальные законы в отношении использования защитных шлемов.

29. Однако показатели использования защитных шлемов в различных странах варьируются от 6,6 до 99 процентов. Тонга, Маршалловы Острова, Малайзия и Вьетнам находятся в числе стран, характеризующихся наиболее высокими показателями использования защитных шлемов как водителями, так и пассажирами. Показатели в городских районах, как правило, выше, чем схожие показатели в сельских районах, возможно, ввиду различной степени контроля за исполнением соответствующих требований. Показатели использования защитных шлемов среди водителей мотоциклов выше, чем схожие показатели для пассажиров: по данным проведенных исследований в Таиланде показатель использования защитных шлемов пассажирами в сельских районах составляет только 12 процентов, по сравнению с 83 процентами для водителей в городских районах<sup>15</sup>.

30. Другая серьезная проблема состоит в том, что только 23 страны региона ЭСКАТО имеют требования относительно минимальных стандартов качества для защитных шлемов. Ни в одной из стран Северной и Центральной Азии не существует требований о соответствии защитных мотоциклетных шлемов какому-либо стандарту качества. Это очень важный вопрос, так как ношение шлема высокого качества позволяет снизить риск смерти в результате дорожно-транспортных происшествий на 40 процентов, а риск получения серьезной

<sup>12</sup> См. [http://who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/countrywork/turkey/turkey\\_press\\_release\\_sm\\_campaign.pdf](http://who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/turkey/turkey_press_release_sm_campaign.pdf).

<sup>13</sup> См. [www.youtube.com/watch?v=ya8dX\\_fE3aE](http://www.youtube.com/watch?v=ya8dX_fE3aE).

<sup>14</sup> См. [www.drive.com.au/motor-news/new-zealands-hardhitting-road-safety-ad-20140109-30jh9.html](http://www.drive.com.au/motor-news/new-zealands-hardhitting-road-safety-ad-20140109-30jh9.html).

<sup>15</sup> Kunnawee Kanitpong, Thailand Accident Research Center, (AIT) (/Asian Institute of Technology/ThaiRoads Foundation, "Thailand Road Accident Situation" by Assoc. Prof. Kunnawee Kanitpong. Доступно на сайте: <http://mai.doh.go.th/DocLib13/PIARC%20Road%20Safety%20Manual%20Workshop%202015/Thailand%20Road%20Accident%20Situation.pdf>.

травмы на более чем 70 процентов<sup>16</sup>. Шлем низкого качества может защитить пассажиров и водителей от полиции, но он не защитит от смерти и получения травм.

## 5. Детские удерживающие устройства

31. В ряду пяти основных факторов риска отмечается тот факт, что использование детских удерживающих устройств не получило широкого распространения в регионе. Только 13 стран региона приняли национальные законы в области использования детских удерживающих устройств. Несмотря на то, что эти меры не являются общепринятыми для региона, они очень важны. Принимая во внимание различия в росте и весе детей, детские удерживающие устройства необходимы для защиты детей всех возрастов от получения травм в результате аварий.

## III. Проблемы в области повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе

32. Многие страны-члены ЭСКАТО активно работают над сокращением количества дорожно-транспортных происшествий, приводящих к гибели или серьезным травмам людей, в своих странах. Однако безопасность дорожного движения остается острой проблемой для Азиатско-Тихоокеанского региона и мира в целом.

### A. Осуществление глобальных целей

33. Начиная с 2003 года Генеральная Ассамблея приняла семь резолюций, содержащих призыв к укреплению международного сотрудничества и реализации многосекторальных национальных действий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. В своей резолюции 64/255 от 2 марта 2010 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире Генеральная Ассамблея провозгласила 2011-2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях.

34. В своей последней резолюции по этому вопросу – резолюции 70/260 от 15 апреля 2016 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире – Генеральная Ассамблея выразила свою обеспокоенность тем, что, несмотря на стабилизацию показателей смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире в период с 2013 года, число таких происшествий остается неприемлемо высоким и они являются одной из основных причин смертности и травматизма во всем мире. Резолюция также предлагает государствам-членам и международному сообществу активизировать сотрудничество как на национальном, так и на международном уровне с целью достижения амбициозных задач по обеспечению безопасности дорожного движения, включенных в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года<sup>17</sup>.

35. Вопрос безопасности дорожного движения содержится в Цели 3 в области устойчивого развития (обеспечение здорового образа жизни и содействие

<sup>16</sup> См. [www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index5.html](http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index5.html).

<sup>17</sup> Резолюция 70/1 Генеральной Ассамблеи.

благополучию для всех в любом возрасте) в рамках задачи 3.6, содержащей требование к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, а также в Цели 11 (обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов) в рамках задачи 11.2, содержащей требование к 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

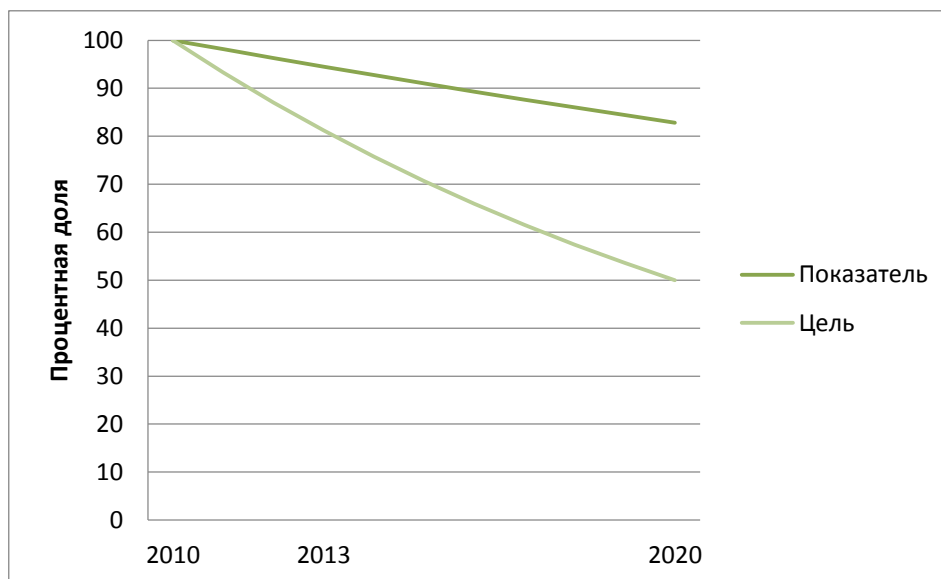
36. Начиная с 2004 года, когда Генеральная Ассамблея в своей резолюции 58/289 от 14 апреля 2004 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире предложила ВОЗ, действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения, секретариат оказывает содействие в работе, направленной на повышение информированности и изменения отношения к этой проблеме, а также в рамках аналитической работы, обмена передовыми методами, мониторинга изменений, организации совещаний экспертных групп и практикумов. По линии межведомственного сотрудничества секретариат работает с широким кругом партнеров, включая страны-члены, ВОЗ и другие учреждения Организации Объединенных Наций, Азиатский банк развития, Глобальное партнерство дорожной безопасности, Международный союз автомобильного транспорта, Международную дорожную федерацию, Всемирную дорожную ассоциацию и в последнее время с партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» в целях повышения безопасности дорожного движения.

37. Региону ЭСКАТО удалось сократить показатели смертности в период 2010-2013 годов в среднем на 1,9 процента за каждый год, однако, этот показатель остается достаточно высоким, чтобы можно было говорить о выполнении задачи 3.6 Цели 3 в области устойчивого развития. Если регион не ускорит темпы реализации необходимых мер в этой области, ему удастся достичь сокращения этого показателя менее чем на 20 процентов (см. диаграмму IV). Выполнение этой задачи станет еще более сложным, принимая во внимания тот факт, что в период 2-10-2013 годов темпы моторизации в регионе росли в среднем на 7,2 процента ежегодно.

38. Выполнение цели, предусматривающей сокращение вдвое показателей смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе, требует комплексного подхода. Глобальный план на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, содержит список мер и направлений деятельности по пяти элементам безопасности дорожного движения, которые должны быть реализованы на национальном уровне для повышения безопасности дорожного движения. Глобальный план содержит общие руководящие указания, однако, выполнение мероприятий в рамках элемента 1 (управление безопасностью дорожного движения), 2 (более безопасные дороги и мобильность), 3 (более безопасные транспортные средства) и 4 (более безопасное поведение пользователей дорог) может быть существенно ускорено за счет создания межправительственной организации, которая будет заниматься выработкой стандартов и правил, обеспечением безопасной эксплуатации дорог и стимулированием устойчивого развития дорожного сектора через реализацию согласованной политики и применение скоординированных нормативно-правовых баз.



Диаграмма IV  
**Прогнозируемое сокращение показателя смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, 2010-2020 годы**



*Источник:* Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана.

39. Несмотря на то, что движение автомобильного транспорта является причиной наибольшего количества несчастных случаев со смертельным исходом во всем мире, а также основным источником выбросов парниковых газов и причиной потребления ископаемого топлива, в настоящее время не существует межправительственного органа, который играл бы координирующую и руководящую роль, по аналогии с другими видами транспорта; например, по аналогии с Международной морской организацией для морского транспорта, Международной организацией гражданской авиации для авиатранспорта, Организацией сотрудничества железных дорог и Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам для железнодорожного транспорта.

40. Существующие неправительственные организации, работающие в сфере дорожного транспорта, такие как Всемирная дорожная ассоциация, Международная дорожная федерация и Международный союз автомобильного транспорта, играют существенную роль в представлении интересов дорожного сектора, продвигая идеи саморегулирования отрасли, обеспечивая обмен опытом и оказывая услуги своим членам. Однако дорожно-транспортный сектор мог бы повысить свою эффективность, безопасность и улучшить свои экологические характеристики за счет создания глобальной межправительственной платформы, которая устанавливала бы стандарты, создавала бы единообразные системы и нормативно-правовые базы, а также оказывала бы услуги технического содействия.

41. Инициатива по созданию межправительственной международной дорожной организации обсуждалась на Региональном совещании по обновлению региональных целей, задач и показателей в области безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона, которое состоялось в Сеуле 28-29 июля 2016 года. Большинство участников выразило свою поддержку этой инициативе, направленной на повышение безопасности, эффективности и улучшения экологических показателей дорожно-транспортного сектора. В области безопасности дорожного движения такая

межправительственная техническая организация могла бы дополнить работу Всемирной организации здравоохранения и других существующих организаций в области повышения безопасности дорожного движения в мире и достижения Целей в области устойчивого развития.

## **В. Региональные цели, задачи и показатели обеспечения безопасности дорожного движения**

42. Вопросу о безопасности дорожного движения уделяется большое внимание среди директивных органов в регионе ЭСКАТО. Для того чтобы способствовать наращиванию высокого уровня информированности по вопросам безопасности дорожного движения в регионе и связанных с этой проблемой обязательств, 6-11 ноября 2006 года в Пусане, Республика Корея состоялась Конференция министров по транспорту, в ходе которой была принята Декларация министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/63/13, глава. IV). Декларация министров содержала цель сохранить 600 000 человеческих жизней и предупредить размерное число случаев разного травматизма на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в течение периода 2007-2015 годов, а также предложение членам и ассоциированным членам Комиссии решать вопросы безопасности дорожного движения путем принятия следующих мер:

a) придания безопасности дорожного движения приоритетного значения в политике;

b) повышения безопасности дорог для уязвимых участников дорожного движения, включая детей, граждан пожилого возраста, пешеходов, водителей немоторизованных транспортных средств, мотоциклистов, людей с инвалидностью;

c) повышения безопасности дорожного движения и снижение серьезности дорожно-транспортных происшествий (строительство «дорог, прощающих ошибки»);

d) повышения безопасности транспортных средств и поощрение ответственной рекламы транспортных средств;

e) совершенствования систем, регулирования и обеспечения соблюдения правил безопасности дорожного движения;

f) расширения сотрудничества и налаживания партнерских связей;

g) развития Азиатских автомобильных дорог как модели безопасного дорожного движения;

h) проведения эффективной информационно-просветительской работы среди общественности, молодежи и водителей.

43. В соответствии с Декларацией министров в рамках серии совещаний экспертных групп по повышению безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах в 2007 и 2008 годах были разработаны региональные цели, задачи и показатели обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

44. Срок осуществления региональных целей, предусмотренных Декларацией министров, завершился в 2015 году. Однако этот вопрос по-прежнему остается нерешенным. В связи с Десятилетием действий по обеспечению безопасности

дорожного движения, 2011-2020 годы, которое направлено на повышение безопасности дорожного движения в мире, существует необходимость продлить срок действия региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения.

45. В 2015 году Генеральная Ассамблея приняла Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в которой вопросу о безопасности дорожного движения отводится место в Целях 3 и 11 в области устойчивого развития. Несмотря на тот факт, что 2015 год ознаменовал собой начало второй половины Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, по-прежнему остается острая необходимость продолжить работу по данному вопросу и мобилизовать средства и ресурсы в целях повышения безопасности дорожного движения.

46. Вторая Всемирная конференция высокого уровня по безопасности дорожного движения, проходившая в Бразилии в ноябре 2015 года, определила дальнейшие шаги, направленные на повышение безопасности дорожного движения в мире, и позволила обеспечить согласованность между Десятилетием действий и Целями в области устойчивого развития через Бразилианскую декларацию<sup>18</sup>.

47. Бразилианская декларация включает в себя 30 постановляющих пунктов, recommending меры в следующих областях, каждая из которых относится к элементам Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы:

a) усиление управления безопасностью дорожного движения и улучшение законодательства и его исполнения (элемент 1: управление безопасностью дорожного движения);

b) обеспечение более безопасных дорог и использование более устойчивых видов транспорта (элемент 2: более безопасные дороги и мобильность, включая также вопрос устойчивости);

c) защита уязвимых групп населения среди пользователей дорог (элемент 4: более безопасное поведение пользователей дорог с уделением большего внимания уязвимым участникам дорожного движения);

d) разработка и продвижение более безопасных транспортных средств (элемент 3: более безопасные транспортные средства);

e) повышение уровня информированности и наращивание потенциала пользователей дорог (элемент 4: более безопасное поведение пользователей дорог);

f) совершенствование реагирования после дорожно-транспортных происшествий и услуг реабилитации (элемент 5: ответные меры после аварий);

g) усиление сотрудничества и координации в целях обеспечения безопасности дорожного движения в мире (международные действия в отношении всех элементов).

48. На основании сопоставления рекомендуемых мер в Бразилианской декларации, Глобального плана на Десятилетие деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и ранее принятых

<sup>18</sup> См. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/Final\\_Brasilia\\_declaration\\_EN.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf?ua=1).

региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения, а также используя доступные данные, Региональное совещание по обновлению региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, проводившееся в Сеуле 28 и 29 июля 2016 года, и Региональное совещание по подготовке к Конференции министров по транспорту, проводившееся в Бангкоке 10 и 11 августа 2016 года, выступили с рекомендациями обновить региональные цели, задачи и показатели обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2016-2020 годы, (таблица 5) и представили свое предложение на рассмотрение третьей сессии Конференции министров по транспорту. Этот набор целей, задач и показателей будет служить руководством для выработки и осуществления стратегий, а также может быть использован в качестве инструмента для оценки хода осуществления деятельности в области повышения безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях.

Таблица 5

### Региональные цели, задачи и показатели обеспечения безопасности дорожного движения

<i>Цели и задачи</i>	<i>Показатели оценки прогресса</i>
<b>Главная цель: Сократить в период 2011–2020 годов на 50 процентов смертность и тяжелый травматизм на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе</b>	
a) Сократить с 2011 по 2020 год смертность на 50 процентов.	1) Число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом (и коэффициент смертности на 100 000 человек) <sup>a</sup> .
b) Сократить в период 2011-2020 годов тяжелый травматизм на 50 процентов.	2) Число случаев серьезного дорожно-транспортного травматизма (и коэффициент травматизма на 100 000 человек).
<b>Цель 1: Уделять в политике первоочередное внимание обеспечению безопасности дорожного движения</b>	
a) Разработать политику/стратегию обеспечения безопасности дорожного движения, назначить головное учреждение и осуществить план действий.	3) Информация о применяемых национальных политике, стратегии и плане действий по обеспечению безопасности дорожного движения и ходе их осуществления <sup>a</sup> . 4) Название назначенного головного учреждения по безопасности дорожного движения. Описание функций местных, региональных и национальных государственных организаций, включая соответствующие механизмы координации на национальном уровне. 5) Национальные доклады о состоянии безопасности дорожного движения или доклады об оценке последствий государственных программ.
b) Выделять достаточный объем финансовых и людских ресурсов для обеспечения повышения безопасности дорожного движения.	6) Объем средств и количество квалифицированных кадров, выделенных на программы по обеспечению безопасности дорожного движения (государственные, частные или донорские средства) и на научные исследования и проектно-конструкторские разработки, связанные с созданием более безопасной среды на дорогах.

## Цели и задачи

## Показатели оценки прогресса

**Цель 2: Сделать дороги более безопасными для уязвимых участников дорожного движения, в том числе детей, престарелых, пешеходов, пользователей немоторизованных транспортных средств, мотоциклистов и инвалидов**

- |   |  |
|---|--|
| a) Снизить на одну треть смертность среди пешеходов в результате дорожно-транспортных аварий.   | 7) Смертность среди пешеходов <sup>a</sup> .   |
| b) Увеличить число безопасных пешеходных переходов (например, подземных или надземных переходов или светофоров).  | 8) Число новых пешеходных переходов, включая модернизацию существующих или планируемых.  |
| c) Сделать обязательной езду в шлемах и обеспечить минимальные нормы качества шлемов в целях сокращения смертности среди мотоциклистов на одну треть (или снизить ее до ниже, чем средний коэффициент смертности среди мотоциклистов в регионе ЭСКАТО). | 9) Смертность среди мотоциклистов или число летальных случаев среди мотоциклистов на 100 000 человек <sup>a</sup> .  |
| d) Принять минимум мер по обеспечению безопасности детей в целях снижения детской смертности на одну треть.   | 10) Действующее законодательство или административно-правовая норма, предусматривающая обязательное использование шлемов, а также оговаривающая минимальные нормы качества шлемов. Информация об использовании шлемов (процентная доля) <sup>a</sup> . |
|   | 11) Число летальных исходов среди детей в результате дорожно-транспортных аварий.  |
|   | 12) Действующее законодательство или нормативно-правовая норма, касающаяся мер по обеспечению безопасности детей в автомобилях (детские ремни безопасности) и в отношении мотоциклов (детские шлемы) <sup>a</sup> .                                    |
| e) Просвещать школьников относительно элементарных правил безопасности дорожного движения.  | 13) Использование детских средств безопасности и детских шлемов (процентная доля) <sup>a</sup> .   |
|   | 14) Действующие или запланированные образовательные программы по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в школах с указанием уровня образования и тематического охвата.  |
| f) Обеспечить безопасный доступ к транспортным средствам для престарелых и инвалидов.   | 15) Информация по безопасному доступу к транспортным средствам для престарелых и инвалидов.  |

**Цель 3: Сделать дороги более безопасными и снизить вероятность тяжелых дорожно-транспортных аварий («не требующие разъяснений дороги» и «щадающие дороги»)**

- |  |  |
|--|--|
| a) Предусмотреть контроль за безопасностью дорожного движения на всех этапах строительства дорог, начиная с этапа проектирования, проводить проверки соблюдения требований безопасности дорожного движения, выполнять необходимые работы по повышению качества дорог, повышать качество дорог на опасных участках. | 16) Число и информация относительно касающихся безопасности дорожного движения инспекций, проводимых при проектировании дорог, строительстве новых и капитальном ремонте используемых дорог <sup>a</sup> .                             |
| b) Увеличить площадь выделенного/безопасного дорожного пространства для пешеходов и велосипедистов в городских и пригородных районах (там, где позволяет пространство).  | 17) Число программ усовершенствований, осуществленных для того, чтобы сделать дороги «щадающими» (например, устранение «слепых» зон, ликвидация или смягчение придорожных препятствий).  |
|  | 18) Нынешняя протяженность пешеходных и велосипедных дорожек в километрах на 100 000 человек или на 10 000 км дорог (вдоль автострад и городских дорог). Программа, предусматривающая строительство пешеходных и велосипедных дорожек. |

<i>Цели и задачи</i>	<i>Показатели оценки прогресса</i>
<b>Цель 4: Сделать транспортные средства более безопасными и поощрять ответственную рекламу транспортных средств</b>	
a) Сделать регулярный техосмотр дорожно-транспортных средств обязательным и обеспечить соблюдение правил техосмотра (начиная с городов).	19) Действующее законодательство или административно-правовая норма применительно к техосмотру транспортных средств, периодичность техосмотра (ежегодно), число станций и организаций техосмотра.
b) Обеспечить, чтобы требования безопасности для новых транспортных средств соответствовали международным стандартам.	20) Действующее законодательство и нормативно-правовые акты, оговаривающие нормы безопасности транспортных средств и их осуществление.
<b>Цель 5: Совершенствовать национальные и региональные системы, управление и обеспечение соблюдения законности применительно к безопасности дорожного движения</b>	
a) Принять/ратифицировать и применять правовые документы Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения.	21) Информация о принятии, ратификации правовых документов Организации Объединенных Наций в области обеспечения безопасности дорожного движения <sup>a</sup> .
b) Создать национальную (компьютеризированную) базу данных, включая мобильную систему отчетности, там, где это возможно, которая будет содержать информацию об авариях на дорогах.	22) Информация о существующей интегрированной базе данных о безопасности дорожного движения и ответственных организациях. 23) Существование определений смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и тяжелого травматизма, используемых для сбора данных, с указанием того, основываются ли они на международно принятых определениях.
c) Обеспечить безопасность дорожного движения на стадии планирования дорожных сетей.	24) Информация о рассмотрении вопроса безопасности дорожного движения на стадии планирования дорожных сетей.
d) Принять законы и положения, касающиеся обязательного использования шлемов и ремней безопасности, вождения в состоянии алкогольного опьянения, использования мобильных телефонов и соблюдения скоростного режима.	25) Информация о законах и административных правилах, касающихся использования шлемов (включая процент использования) <sup>a</sup> . 26) Информация о законах и административных правилах, касающихся использования ремней безопасности и мобильных телефонов (включая процент использования) <sup>a</sup> . 27) Информация о законах и административных правилах, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения и соблюдения скоростного режима <sup>a</sup> .
e) Разрешить проводить анализы крови на уровень содержания алкоголя в крови в целях привлечения к ответственности (с использованием индикаторных трубок и/или поведенческих тестов).	28) Информация о существующих правилах проведения анализов на содержание алкоголя в крови и других типов анализов, а также допустимом содержании алкоголя в крови, используемом для привлечения к ответственности <sup>a</sup> .
f) Обеспечить обязательное постоянное использование включенных фар мотоциклистами.	29) Информация о действующих законах или административных правилах, касающихся включения мотоциклистами фар во время движения.
g) Повысить качество реагирования на чрезвычайные ситуации, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, а также возможности систем здравоохранения и других систем по оказанию надлежащей неотложной помощи и ранней реабилитации жертв аварий на дорогах.	30) Информация о едином национальном номере телефона, который может быть использован в случае возникновения чрезвычайной ситуации, включая дорожно-транспортные происшествия <sup>a</sup> . 31) Информация об услугах реабилитации.

Цели и задачи	Показатели оценки прогресса
h) Применять новые технологии для управления движением на дорогах и интеллектуальные транспортные системы, включая системы навигации, для сокращения риска дорожно-транспортных происшествий и повышения эффективности реагирования.	32) Информация об использовании интеллектуальных транспортных систем для повышения безопасности дорожного движения.
<b>Цель 6: Расширить сотрудничество и стимулировать партнерство</b>	
a) Поощрять и признавать инициативы, спонсорами которых является частный сектор.	33) Число основных партнерств в этой области, занимающихся финансированием обеспечения безопасности дорожного движения (частный сектор, государственно-частные инициативы).
b) Создавать новые и углублять действующие партнерства с неправительственными организациями.	34) Число, сфера охвата и механизмы финансирования основных партнерств с неправительственными организациями.
<b>Цель 7: Сделать сеть Азиатских автомобильных дорог примером обеспечения безопасности дорожного движения</b>	
a) Сократить общее число смертельных случаев и аварий на сети Азиатских автомобильных дорог.	35) Общее число дорожно-транспортных происшествий с летальным исходом и аварий на сети Азиатских автомобильных дорог по каждой стране ежегодно <sup>a</sup> .
b) Сократить число смертельных случаев на всех участках сети Азиатских автомобильных дорог до менее чем 100 на 1 млрд. километров, пройденных автомобилем.	36) Число смертельных случаев на 1 млрд. километров, пройденных автомобилем, по каждому участку сети Азиатских автомобильных дорог ежегодно <sup>a</sup> .
c) Увеличить объем выделяемых ресурсов на связанные с обеспечением безопасности дорожного движения меры на сети Азиатских автомобильных дорог.	37) Объем ресурсов, выделяемых на связанные с обеспечением безопасности работы на участках сети Азиатских автомобильных дорог правительствами и донорами.
d) Модернизировать участки сети Азиатских автомобильных дорог с тем, чтобы сделать их «щадящими» для участников дорожного движения во время аварий. Демонстрировать передовые методы.	38) Информация о программе оценки и рейтинга безопасности дорожного движения применительно к сети Азиатских автомобильных дорог.
<b>Цель 8: Организовывать эффективную подготовку в вопросах повышения информированности о безопасности дорожного движения среди общественности, молодежи и водителей</b>	
a) Проводить адресные просветительские кампании и организовывать учебные программы.	39) Информация о числе проведенных национальных просветительских кампаний о безопасности дорожного движения и организованных учебных программ.
b) Реализовывать стратегии, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с исполнением должностных обязанностей.	40) Информация о стратегиях, призванных регулировать и повышать качество условий работы водителей.

<sup>a</sup> Информация частично или полностью представлена в Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год, в базе данных по Азиатским автомобильным дорогам или в документах Организации Объединенных Наций.

*Источник:* Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана.

## IV. Вопросы для рассмотрения

49. Правительствам предлагается рассмотреть возможность принятия целей, задач и показателей ЭСКАТО в области обеспечения безопасности дорожного движения на период 2016-2020 годов в качестве средства разработки целевых мер для региона. Таблица 5 может стать основой для дальнейших консультаций по этому вопросу между членами и ассоциированными членами.

50. Правительствам предлагается предоставить дальнейшие указания по следующим элементам, которые были предложены для включения в проект региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).

**Ближайшая цель:** Странам региона требуется помощь в улучшении ситуации в области безопасности дорожного движения и выполнении ими обязательств в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и Целей 3 и 11 в области устойчивого развития.

### Мероприятия

1. Изучение мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения, таких как правила и положения, касающиеся всех факторов риска (например, превышение скорости и вождение в состоянии алкогольного опьянения);
2. Изучение технических стандартов, касающихся повышения безопасности дорожного движения;
3. Предоставление доклада по прогрессу в области повышения безопасности дорожного движения в регионе;
4. Документ/руководство по повышению безопасности дорожного движения на национальном уровне;
5. Оказание услуг по организации практикумов/совещаний, предоставление консультационных услуг в целях содействия странам-членам в области повышения безопасности дорожного движения.

### Показатели достижения

1. Меры, предпринятые государствами-членами для осуществления стратегий и программ в области безопасности дорожного движения в соответствии с целями Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и задачи в области обеспечения безопасности дорожного движения, содержащиеся в Целях 3 и 11 в области устойчивого развития.
2. Меры, предпринятые государствами-членами для совершенствования правил и положений в области безопасности дорожного движения, охватывающих все основные факторы риска.
3. Результаты исследований вопросов безопасности дорожного движения и документ/руководство по повышению безопасности дорожного движения на национальном уровне, представляемые в рамках совещаний и на сайте ЭСКАТО.