БЕЗОПАСНАЯ СВЯЗАННОСТЬ

Региональная стратегия безопасности
дорожного движения стран
ЦАРЭС, 2017-2030 годы

БЕЗОПАСНАЯ СВЯЗАННОСТЬ

Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017–2030 годы

Одобрена 15-й Министерской конференцией ЦАРЭС
Исламабад, Пакистан, 26 октября 2016 г.

Лицензия Creative Commons Attribution 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO)

© 2017 Азиатский банк развития
6 ADB Avenue, Mandaluyong City, 1550 Metro Manila, Philippines
Тел. +63 2 632 4444; Факс +63 2 636 2444
www.adb.org

Некоторые права защищены. Опубликовано в 2017 г.
Отпечатано на Филиппинах.

ISBN 978-92-9257-769-8 (Печать), 978-92-9257-770-4 (e-ISBN)
Publication Stock No. TCS178679-2
DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/TCS178679-2>

Данные публикации для каталогизации

Азиатский банк развития.

Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017–2030 годы.

Мандалуйонг сити, Филиппины: Азиатский банк развития, 2017 г.

1. ЦАРЭС. 2. безопасность дорожного движения. 3. Стратегия. I. Азиатский банк развития.

Взгляды, изложенные в данной публикации, выражают мнение автора и могут не совпадать с мнениями и политиками Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих, а также правительств, которые они представляют.

АБР не гарантирует точность данных, содержащихся в настоящей публикации, и не несет ответственности за любые последствия их использования. Упоминание конкретных компаний или продуктов изготовителей не означает, что они одобрены или рекомендованы АБР, как предпочтительные, по сравнению с другими подобными продуктами, которые не были упомянуты.

Использование каких-либо обозначений или ссылок на конкретную территорию или географическую зону, либо использование термина “страна” в настоящем документе, не означает выражения позиции АБР относительно правового или иного статуса такой территории или зоны.

Данное произведение доступно на условиях лицензии Creative Commons Attribution 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO) <https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>. Использование Вами контента этой публикации означает, что Вы согласны соблюдать условия указанной лицензии.

Эта лицензия CC не распространяется на материалы, содержащиеся в данной публикации, не защищенные авторскими правами АБР. Если материал относится к другому источнику, пожалуйста, свяжитесь с владельцем авторских прав или издателем этого источника для получения разрешения на его воспроизведение. АБР не несет ответственности по каким-либо претензиям, являющихся результатом использования Вами таких материалов.

Ссылка на авторские права—Вы должны всегда указывать АБР, как источник, используя следующий формат:

[Автор]. [Год издания]. [Название произведения курсивом]. [Место издания]: [Издатель]. © АБР. [URL или DOI] [Лицензия].

Переводы—Любые переводы, создаваемые Вами, должны сопровождаться следующим отказом от ответственности:

Оригинальная публикация АБР на английском языке под названием [название курсивом]. © АБР. [URL или DOI] [Лицензия]. Исключительную ответственность за качество перевода и его соответствие оригинальному тексту несет переводчик. Единственной официальной версией этого произведения является оригинал на английском языке.

Адаптации— Любые адаптации, создаваемые Вами, должны сопровождаться следующим отказом от ответственности:

Это адаптация оригинального произведения под названием [название курсивом]. © АБР. [URL или DOI] [Лицензия]. Взгляды, изложенные здесь, выражают мнение автора и могут не совпадать с мнениями и политиками Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих, а также правительств, которые они представляют. АР не давал своего одобрения на это произведение и не гарантирует точность данных, содержащихся в этой публикации, и не несет никакой ответственности за любые последствия их использования.

Если у Вас имеются вопросы или комментарии в отношении содержания, либо если Вы желаете получить разрешение владельца авторских прав на использование публикации для целей, не предусмотренных настоящими условиями, или разрешение на использование логотипа АБР, пожалуйста, свяжитесь с pubsmarketing@adb.org.

Примечания:

В этой публикации символ “\$” означает доллары США.
АБР признает название “Китай” в отношении Китайской Народной Республики
Замеченные ошибки в публикациях АБР размещены на ресурсе <http://www.adb.org/publications/corrigenda>

Настоящий документ переведен с английского языка для охвата более широкой аудитории читателей. Несмотря на предпринятые Азиатским банком развития (АБР) усилия для проверки точности перевода, английский язык является официальным языком АБР, и единственной официальной и юридически правомочной версией данного документа является его англоязычная версия. При цитировании необходимо давать ссылку на оригинал данного документа на английском языке.

Содержание

Таблицы, рисунки и карта	iv
Предисловие	v
Введение	vii
Сокращения	ix
Резюме для руководства	x
Вступление	1
Безопасность дорожного движения – проблема на глобальном уровне и в регионе ЦАРЭС	1
Программа ЦАРЭС	1
Автодорожные коридоры ЦАРЭС	2
Дорожно-транспортные происшествия в странах ЦАРЭС	4
Потери от ДТП в странах ЦАРЭС	9
Разработка Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС	11
Политические обязательства высокого уровня	11
Анализ текущей ситуации	12
Региональные семинары	13
Руководства	15
Заявление о видении	16
Цели	17
Общие сведения	17
Согласованный целевой показатель	17
Реализация видения: Ключевые принципы	19
Десятилетие действий	19
Приоритеты, сформулированные на основе консультаций	20
Согласование с национальными стратегиями в области БДД	20
Программа ЦАРЭС как средство для реализации	21
Стратегические направления	23
Элемент 1: Управление безопасностью дорожного движения	23
Элемент 2: Более безопасные дороги	25
Элемент 3: Более безопасные транспортные средства	27
Элемент 4: Более безопасные участники дорожного движения	28
Элемент 5: Оказание помощи после ДТП	31
Планы действий для оказания поддержки БДД	33
Приоритезация	33
План действий	34
Мониторинг и оценка	52
Структура результатов	52
Мониторинг	52
Осуществление: Совместная ответственность	53
Приложения	55
1 Заявление о приверженности БДД в ЦАРЭС	55
2 Рамочная основа для Стратегии БДД ЦАРЭС	58
3 Структура результатов	66

Таблицы, рисунки и карта

Таблицы

1	Автодорожные коридоры ЦАРЭС и дорожные проекты, запланированные или завершённые на конец 2015 года	4
2	Оценка экономических потерь в связи с ДТП в странах ЦАРЭС	10
3	План действий на 2017–2020 гг.	35

Рисунки

1	Оценка показателей смертности в связи с ДТП в странах ЦАРЭС, Сербии, Швеции и Великобритании в 2010 и 2013 г.	5
2	Процент ДТП со смертельным исходом для пешеходов в странах ЦАРЭС	6
3	Рост количества легковых автомобилей в 2007–2011 гг. (на 1 000 населения)	8
4	Совокупная протяженность скоростных автомагистралей и автодорог национального значения, построенных или улучшенных в ЦАРЭС (2008–2015 гг.)	9
5	Разработка Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС	12

Карта

1	Шесть коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества	3
---	--	---

Предисловие

Безопасность дорожного движения – крупная глобальная проблема. Ежегодно во всем мире в дорожно-транспортных происшествиях погибают приблизительно 1,25 миллиона человек, и еще до 50 миллионов получают травмы. Дорожно-транспортные происшествия занимают 8-е место среди главных причин смертности в мире, и 6-е место в Центральной Азии. Показатель смертности в связи с дорожно-транспортными происшествиями в странах Центральной и Западной Азии составляет 10–25 на 100 000 населения, что в несколько раз выше по сравнению со странами, имеющими наилучшие показатели, такими как Великобритания и Швеция

“Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017–2030 гг.” была разработана, чтобы послужить в качестве основы для эффективной реализации странами-членами Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) обязательств ЦАРЭС по обеспечению безопасности дорожного движения. Стратегия опирается на имеющиеся сильные стороны в регионе, предусматривает устранение выявленных разрывов, использование существующей передовой практики и снижение рисков.

Видение стратегии – “сделать международные автодорожные коридоры ЦАРЭС безопасными, эффективными и привлекательными для всех участников дорожного движения”. Это видение определяет общую цель для установления соответствующего долгосрочного целевого показателя безопасности дорожного движения, и конкретизирует условия для формирования стратегических рамок для его достижения.

В целом, эта стратегия направлена на сокращение количество смертельных случаев в автодорожных коридорах ЦАРЭС на 50% к 2030 г., по сравнению с 2010 г. Ежегодно, стратегия будет сохранять 23 000 жизней, и предотвращать 250 000 серьезных травм. Предполагаемое сокращение экономических потерь составляет приблизительно 16 миллиардов долларов в год.

Стратегия согласуется с глобальными целями безопасности дорожного движения, которые заложены в Целях устойчивого развития, и направлены на сокращение вдвое числа смертельных случаев и травм от дорожно-транспортных происшествий во всем мире к 2020 г. Организация Объединенных Наций закрепила эти цели посредством провозглашения Десятилетия действий по безопасности дорожного движения в 2011–2020 годах.

Стратегия также поддерживает Операционный план Инициативы АБР по устойчивому развитию транспорта, который определяет безопасность дорожного движения как приоритетную область актуализации и улучшения в операциях АБР в транспортном секторе и его Плана действий по безопасности дорожного движения, который определяет роль платформ регионального сотрудничества, таких как ЦАРЭС, в усилении действий по безопасности дорожного движения в развивающихся странах-членах АБР.

В качестве Секретариата ЦАРЭС и крупного источника финансирования дорог ЦАРЭС, АБР намерен оказать сильную поддержку стратегии. Мы надеемся на появление нового направления в автодорожных инвестициях, в котором проектирование и реализация аспектов безопасности будут

иметь первостепенное значение. Мы будем продолжать активно взаимодействовать со странами ЦАРЭС и партнерами по развитию, приверженность которых обеспечению самодостаточности и безопасности дорог отражено в названии стратегии – “безопасная связанность”.

Такехико Накао

Президент

Азиатский банк развития

Введение

Признавая, что экономические потери, связанные со смертельными случаями вследствие дорожно-транспортных происшествий в странах-членах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) составляют приблизительно 1%–5% валового внутреннего продукта региона, Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле (СТСТ 2020) подчеркнула необходимость в коллективных действиях по минимизации и предупреждению дорожно-транспортных происшествий в коридорах ЦАРЭС.

Твердое стремление стран ЦАРЭС сделать коридоры ЦАРЭС более безопасными было подтверждено во время 14-й Министерской конференции ЦАРЭС в Улан-Баторе, Монголия (сентябрь 2015 г.), на которой страны-члены обязались осуществить совместную разработку региональной стратегии ЦАРЭС.

Сотрудничество между странами-членами ЦАРЭС стимулировало подготовку документа “Безопасная связанность: Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017–2030 гг.” Во всесторонних семинарах и консультациях участвовали ключевые заинтересованные стороны, вовлеченные в обеспечение безопасности дорожного движения, которые включали государственные органы, частные фирмы, гражданское общество и организации-партнеры по развитию. Видение, целевой показатель, стратегические действия и структура мониторинга реализации стратегии были разработаны посредством такого взаимодействия и обмена знаниями. Стратегия содержит лучшие из идей и инициатив, предложенных всеми заинтересованными сторонами.

Командой секретариата Азиатского банка развития (АБР) по разработке Стратегии руководили Сяохон Ян, директор Отдела транспорта и коммуникаций Департамента Центральной и Западной Азии, и Роберт Гилд, директор Отдела транспорта и коммуникаций Департамента Восточной Азии. В состав команды входили Ко Сакамото, Дэвид Фэй, Шэнни Кэмпбелл, м.н. Сесилия Вильянуэва и Гия Вильярреал из АБР, а также Чарлз Мелхуиш, Иан Хьюзм Филлип Джордан, Мэтью Чемберлен, Джеймс Ривз, Пиларсита Сахилан и Дебби Гундая (консультанты). Команда также получила помощь со стороны персонала и консультантов многочисленных других отделов и постоянных представительств.

Мы с благодарностью принимаем экспертную оценку, комментарии и поддержку со стороны институтов-партнеров ЦАРЭС, включая Европейский банк реконструкции и развития, Исламский банк развития, Программу развития Организации Объединенных Наций и Всемирный банк. Другие партнеры по развитию включали Восточный альянс безопасного и устойчивого транспорта, Европейский инвестиционный банк, Малазийский институт исследований безопасности дорожного движения, Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial и Всемирную организацию здравоохранения.

Руководствуясь стратегией, страны ЦАРЭС и партнеры по развитию теперь имеют возможность превратить наши обязательства в действия, мобилизуя наши коллективные ресурсы для того, чтобы сделать безопасность дорожного движения приоритетом ЦАРЭС. Мы надеемся оказать поддержку

странам ЦАРЭС в их начинании по реализации видения стратегии, чтобы международные автодорожные коридоры ЦАРЭС стали “безопасными, эффективными и привлекательными для всех участников дорожного движения”.

Шон О’Салливан

Генеральный директор,
Департамент Центральной и Западной Азии,
Азиатский банк развития

Аюми Кониши

Генеральный директор,
Департамент Восточной Азии,
Азиатский банк развития

Сокращения

АБДД	– аудит безопасности дорожного движения
АБР	– Азиатский банк развития
АФГ	– Афганистан
АЗЕ	– Азербайджан
ЦАРЭС	– Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество
ЕБРР	– Европейский банк реконструкции и развития
ВВП	– валовой внутренний продукт
ГРУ	– Грузия
МВФ	– Международный валютный фонд
ИНМЕ	– Институт по измерению показателей здоровья и оценке состояния здоровья
ИБР	– Исламский банк развития
КАЗ	– Казахстан
км	– километр
КГЗ	– Кыргызская Республика
МОН	– Монголия
НПО	– неправительственная организация
ПАК	– Пакистан
ККТС	– Координационный комитет по транспортному сектору
КНР	– Китайская Народная Республика
ЦУР	– Цели устойчивого развития ООН
ТАД	– Таджикистан
СТСТ 2020	– Стратегия по транспорту и содействию торговле 2020
ТРАСЕКА	– Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ТКМ	– Туркменистан
ПРООН	– Программа развития Организации Объединенных Наций
УЗБ	– Узбекистан
ВОЗ	– Всемирная организация здравоохранения

Резюме для руководства

На своей 14-й Министерской конференции, состоявшейся в Улан-Баторе (Монголия) 25 сентября 2015 г., министры Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) подтвердили совместную приверженность повышению безопасности дорожного движения. В заявлении министров было предложено принять коллективные меры по повышению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС, с использованием подхода на основе “безопасных систем”. Этот подход перемещает ответственность за безопасность с участников дорожного движения в большей степени на проектировщиков дорожных систем, роль которых состоит в том, чтобы гарантировать максимальную безопасность автодорожной системы. Необходимо внедрить передовую практику в дорожную инфраструктуру и транспорт, обеспечивая при этом эффективность законодательства в сфере дорожного движения и его надлежащее правоприменение, а также информированность участников дорожного движения о том, как безопасно использовать дороги. В случае дорожно-транспортных происшествий должны быть доступными соответствующие средства неотложной медицинской помощи.

Стратегия Безопасности дорожного движения ЦАРЭС была сформулирована с использованием совместного подхода. Формулированию стратегии предшествовала оценка доступной информации, которая была получена, как из глобальных, так и из региональных источников. Этот обзор также включал данные и информацию, предоставленные странами ЦАРЭС. Эти данные и информация были дополнены анализом документов и информации, полученных от партнеров по развитию. В ходе визитов в страны были проведены консультации с высшими должностными лицами ключевых министерств, связанных с безопасностью дорожного движения, а также с другими заинтересованными сторонами, такими как ассоциации пользователей дорог, фирмы частного сектора и организации гражданского общества.

Кроме того, были проведены два семинара по планированию, участники которых включали ключевых представителей основных государственных органов, связанных с безопасностью дорожного движения в каждой стране, а также другие заинтересованные стороны. Эти семинары фокусировались на разработке (i) стратегической рамочной основы для региональной стратегии безопасности дорожного движения на период до 2030 года, (ii) плана действий на начальный четырехлетний период и (iii) заявления о видении. Участники семинаров также согласовали амбициозный, но достижимый целевой показатель безопасности дорожного движения и признали необходимость в соответствующем мониторинге и оценке прогресса его достижения.

Общая цель Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС состоит в сокращении количества смертельных случаев в автодорожных коридорах ЦАРЭС на 50% к 2030 году, по сравнению с 2010 г. Это приведет к сохранению 23 000 жизней и предотвращению 250 000 серьезных травм ежегодно. Оцениваемое сокращение потерь, связанных со смертельными исходами и травмами составляет приблизительно 16 миллиардов \$ в год.

Вступление

Безопасность дорожного движения – проблема на глобальном уровне и в регионе ЦАРЭС

1. Безопасность дорожного движения была определена как серьезная глобальная проблема, поскольку дорожно-транспортные происшествия ежегодно являются причиной гибели приблизительно 1,25 миллиона человек и до 50 миллионов травм.¹ Хотя среди причин смертности в мире дорожно-транспортные происшествия (ДТП) занимают 8-е место, в Центральной Азии ДТП занимают 6-е место. Однако улучшение безопасности дорожного движения (БДД) может существенно снизить количество летальных исходов и травматизм, и обеспечить значительные социально-экономические выгоды. Например, в Западной Европе, где безопасность дорожного движения была повышена, благодаря серьезным усилиям, ДТП теперь занимают лишь 24-е место среди главных причин смертности.² Таким образом, ДТП можно предотвратить посредством применения передовой международной практики БДД, основанной на всесторонних исследованиях.

2. Потребность в срочных действиях в глобальном масштабе была признана

Организацией Объединенных Наций путем провозглашения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов, и включения безопасности дорожного движения в состав Целей устойчивого развития (ЦУР).

3. Структура глобального плана Десятилетия действий по безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. основана на подходе “безопасных систем” к БДД. Эта структура определяет пять элементов для организации действий по повышению безопасности дорожного движения. Настоящий документ Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС также использует эту структуру.

4. В сентябре 2015 г. Генеральная ассамблея ООН приняла ЦУР, одним из контрольных показателей которых является сокращение во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий вдвое к 2020 г. Это масштабная задача, которая может быть выполнена только путем приложения эффективных и долгосрочных усилий, как на национальном, так и на региональном уровне.

Программа ЦАРЭС

5. Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

¹ Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г. Женева, Всемирная организация здравоохранения.

² Глобальный фонд безопасности дорожного движения, Всемирный банк; Институт по измерению показателей здоровья и оценке состояния здоровья, 2014. Транспорт для здоровья: *Глобальное бремя болезней, связанных с автомобильным транспортом*, Сиэтл (IHME) и Вашингтон (Всемирный банк)

(ЦАРЭС) была создана как партнерство 11 стран³ и 6 многосторонних партнеров по развитию.⁴ Цель ЦАРЭС состоит в том, чтобы способствовать развитию через сотрудничество, для ускорения экономического роста и сокращения бедности. Региональное сотрудничество в рамках Программы ЦАРЭС сосредотачивается на нескольких приоритетных областях, включающих транспорт, содействие торговле, торговую политику и энергетику.

6. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле 2020 (СТСТ 2020) была одобрена 12-й Министерской конференцией в октябре 2013 г. Она основывается на проектах и инициативах, направленных на улучшение транспорта и торговли, осуществляемых с 1997 г. Ее цели включают: (i) создание конкурентоспособных транспортных коридоров; (ii) содействие перемещению товаров и людей по этим коридорам и через границы; и (iii) обеспечение стабильных, безопасных и удобных для пользователей транспортных и торговых сетей. Стратегия выдвигает на первый план потребность в повышении безопасности дорожного движения в масштабах региона, и подчеркивает, что инвестиции в безопасность дорожного движения принесут, как экономические, так и социальные выгоды.

Автодорожные коридоры ЦАРЭС

7. Исследования главных пассажирских и грузовых потоков в регионе ЦАРЭС определили шесть коридоров (Карта), играющих важную роль для достижения целей Программы ЦАРЭС, упомянутых выше.

При общей протяженности приблизительно 29 350 километров (км) (Таблица 1) эти коридоры связывают друг с другом ключевые экономические центры региона и соединяют, главным образом, не имеющие выхода к морю страны ЦАРЭС с другими евразийскими и мировыми рынками. СТСТ 2020 определяет приоритетные инвестиции в дорожную и транспортную инфраструктуру по каждому из коридоров, при этом страны ЦАРЭС ожидают, что будут и другие дополнительные инвестиции, связанные с автодорогами. Эти инвестиции начнут процесс преобразования транспортных коридоров в логистические коридоры, и, в конечном счете, в экономические коридоры. Важно, чтобы эти коридоры были также безопасны для всех участников дорожного движения.

8. Коридоры должны развиваться таким образом, чтобы удовлетворять потребности своих пользователей. Это подразумевает, что улучшение физической инфраструктуры является лишь одной частью транспортных коридоров, и необходимо обеспечить, чтобы хорошо работали и другие аспекты коридора. Это включает минимизацию затрат времени и издержек на пресечение границ, бесперебойное и безопасное осуществление операций по перегрузке грузов, а также уменьшение и смягчение воздействия дорожно-транспортных происшествий в коридорах. Повышение безопасности, наряду с гармонизацией транспортных и торговых процедур и процессов, будет в значительной мере способствовать перемещению товаров, услуг и людей между экономическими центрами региона.

9. Инвестиции в транспортные коридоры ЦАРЭС продемонстрировали быстрый рост с первоначальных 6 проектов в 2001 г., до

³ Страны ЦАРЭС включают Афганистан, Азербайджан, Грузию, Китайскую Народную Республику (КНР) (географически представлена Синьцзян-Уйгурским автономным районом и автономным районом Внутренней Монголии), Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

⁴ Шестью многосторонними партнерами по развитию, поддерживающими программу ЦАРЭС, являются Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный валютный фонд (МВФ), Исламский банк развития (ИБР), Программа развития ООН (ПРООН) и Всемирный банк.

Карта: Шесть коридоров Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Источник: Секретариат ЦАРЭС

Таблица 1: Автодорожные коридоры ЦАРЭС и дорожные проекты, запланированные или завершённые на конец 2015 года

Коридор	Направление	Охватываемые страны	Протяжённость (км)*	Всего проектов	Завершённые	Продолжающиеся
1	Европа – Восточная Азия	КАЗ, КГЗ, КНР	13 600	20	10	10
2	Средиземноморье – Восточная Азия	АЗЕ, КАЗ, КГЗ, КНР, ТАД, ТКМ, УЗБ	9 900	30	10	20
3	Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия	АФГ, КАЗ, КГЗ, ТАД, ТКМ, УЗБ	6 900	26	14	12
4	Российская Федерация – Восточная Азия	МОН, КНР	2 400	7	3	4
5	Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия	АФГ, КГЗ, КНР, ТАД, ПАК	3 700	19	8	11
6	Европа – Ближний Восток и Южная Азия	АФГ, КАЗ, ТАД, ТКМ, ПАК, УЗБ	10 600	17	6	11
		Итого	29 350	119	51	68

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ГРУ = Грузия, КАЗ = Казахстан, КГЗ = Кыргызская Республика, КНР = Китайская Народная Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

* Некоторые участки коридоров совпадают.

Источник: Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество. www.carecprogram.org (на 5 сентября 2016 г.)

112 проектов в 2015 г. Из 112 проектов, инициированных в 2015 г., 97 проектов на сумму 18 миллиардов \$ были направлены на развитие дорожной инфраструктуры. Таким образом, основная часть инвестиций в транспортные коридоры ЦАРЭС направлена на дорожную инфраструктуру. Это означает, вместе с тем, что решению проблем безопасности дорожного движения уделялось недостаточное внимание. Как следствие, сохраняется неблагоприятная статистика в области БДД, и показатели количества ДТП более чем в четыре раза выше, чем в тех в странах, которые применяют передовые методы обеспечения безопасности дорожного движения.⁵

10. В связи с этим, Стратегия ЦАРЭС в области БДД фокусируется, в особенности, на повышении безопасности дорожного движения в автодорожных транспортных коридорах ЦАРЭС.

Дорожно-транспортные происшествия в странах ЦАРЭС

11. ДТП являются серьёзной проблемой для стран ЦАРЭС, где показатель смертности в связи с ДТП колеблется от 10,1 до

⁵ Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2013 г., Всемирная организация здравоохранения, Женева.

24,2 на 100 000 населения (по данным Всемирной организации здравоохранения за 2013 г.) (см. сноску 1). Для сравнения, в большинстве других стран он составляет лишь 17 смертельных случаев на 100 000 населения (Рисунок 1). В то время как с 2010 по 2013 гг. показатели смертности в связи с ДТП уменьшились в шести из стран ЦАРЭС, согласно данным Всемирной организации здравоохранения, в четырех странах за тот же период они увеличились. Поскольку в странах, которые достигли наилучших показателей БДД в мире, показатель смертности в результате ДТП составляет лишь 2,8 на 100 000 населения (Швеция, 2013), в странах ЦАРЭС существует значительный резерв для улучшения их показателей безопасности дорожного движения.

12. В то время как водители и пассажиры транспортных средств составляют

большинство погибших или травмированных в автомобильных катастрофах в странах ЦАРЭС, значительная доля погибших или травмированных в автомобильных катастрофах в странах ЦАРЭС относятся к другим участникам дорожного движения, включая пешеходов (Рисунок 2). Во всем мире приблизительно 22% погибших являются пешеходами; текущие данные показывают, что в странах ЦАРЭС доля пешеходов составляет 22%–33% смертельных случаев (см. сноску 1).

13. От стран ЦАРЭС были получены детализированные данные по ДТП на сегментах автодорожных коридоров ЦАРЭС, где запланирована реализация будущих дорожных проектов. Анализ данных из пяти стран (Азербайджан, Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан), для которых имелись полные данные о ДТП за 2011–2015 гг., показал следующее:

Рисунок 1: Оценка показателей смертности в связи с ДТП в странах ЦАРЭС, Сербии, Швеции и Великобритании в 2010 и 2013 г.

Источники: Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 г.: В поддержку десятилетия действий. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2013 и

Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г., Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2015.

Рисунок 2: Процент ДТП со смертельным исходом для пешеходов в странах ЦАРЭС

Примечание: По Афганистану и Пакистану данные отсутствуют.

Источник: Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г., Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2015.

- (i) планируемые автодорожные проекты представляют 4 235 км дорог коридоров ЦАРЭС (14%);
- (ii) были зарегистрированы 3 336 ДТП (2 070 смертельных случаев и 4 121 серьезная травма);
- (iii) двумя наиболее распространенными причинами ДТП были лобовое столкновение транспортных средств (42%), и ДТП с участием одного транспортного средства (26%);
- (iv) ДТП с участием пешеходов (25%);
- (v) ДТП, в которых скорость была способствующим фактором (39%);
- (vi) ДТП, в которых водитель допустил ошибку при обгоне (37%);
- (vii) ДТП, повлекшие смерть водителей или пассажиров 4-х колесных автомобилей или легковых автомобилей (66%);
- (viii) ДТП, повлекшие смерть водителей или пассажиров тяжелых грузовых автомобилей (6%), и водителей или пассажиров автобусов (3%);

- (ix) В 18% смертельных случаев жертвами являлись пешеходы.

14. Несмотря на то, что характеристики и причины ДТП в автомобильных коридорах ЦАРЭС отличаются от страны к стране, есть некоторые особенности и причины, которые характерны для многих стран ЦАРЭС:

- (i) Движение транспортных средств с повышенной скоростью является частой причиной аварий в коридорах ЦАРЭС, включая превышение скорости относительно разрешенной, и слишком высокую скорость для данной дороги и погодных условий.
- (ii) Многие страны ЦАРЭС характеризуются низкими показателями использования ремней безопасности, особенно на заднем сиденье в пассажирских легковых автомобилях. Поскольку при использовании ремней безопасности снижение риска смертельных травм составляет до 50% для водителей и

- пассажиры на переднем сиденье, и до 75% для пассажиров на задних сиденьях, это существенный фактор, влияющий на количество смертельных случаев и серьезных травм вследствие ДТП в регионе ЦАРЭС (см. сноску 1). Также, к сожалению, низок уровень использования детских удерживающих систем в пассажирских автомобилях, поскольку детские системы могут значительно уменьшить вероятность гибели или серьезного травмирования ребенка в ДТП.
- (iii) Усталость водителей – серьезная проблема ввиду больших расстояний на многих участках дорожной сети коридоров ЦАРЭС. ДТП, связанные с усталостью, часто представляют собой ДТП с одиночным транспортным средством, когда оно съезжает с проезжей части, либо сталкивается с другим транспортным средством, движущимся во встречном направлении. В некоторых случаях отсутствуют ограничения на продолжительность управления автотранспортным средством для водителей коммерческих транспортных средств. Даже в тех случаях, когда такие ограничения существуют, контроль за их соблюдением и меры по их исполнению могут быть недостаточно эффективными. Кроме того имеется недостаточное количество специально обозначенных зон отдыха, а также других зон, где водители могут в безопасности отдохнуть при движении по автомобильным коридорам.
 - (iv) Ошибки водителей при обгоне являются ключевой причиной ДТП, которые часто также связаны с недостатками в проектировании автомобильных дорог и регулировании движения.
 - (v) Экстремальные климатические и погодные условия создают риски для водителей в некоторых частях региона ЦАРЭС, где они могут столкнуться с ограниченной видимостью, снегом и льдом на дорогах в зимнее время.
 - (vi) Рельеф местности во многих частях региона представляет собой серьезные трудности и риски для водителей. Такие трудности включают крутые горные дороги с резкими поворотами и длинные прямые участки, пролегающие через степи, где часто возникает усталость водителя.
 - (vii) В некоторых странах ЦАРЭС вождение под воздействием алкоголя или наркотиков является значительной причиной ДТП. Серьезную проблему в некоторых странах ЦАРЭС также представляют пешеходы на проезжей части, находящиеся под воздействием алкоголя.
 - (viii) Недостаточное знание водителями правил дорожного движения и рисков ДТП может приводить к ДТП в дорожной сети ЦАРЭС.
 - (ix) Низкое качество проектирования, строительства и содержания автодорог также вносит вклад в ДТП в дорожной сети ЦАРЭС. В этом отношении проблему представляют плохое качество дорожного покрытия, неполноценные дорожные знаки и разметка, недостаточное освещение или его отсутствие за пределами городских районов, неудовлетворительное регулирование движения и средства безопасности в местах ведения дорожных работ. Существуют также проблемы в отношении проектирования и строительства дорог с твердым покрытием, которое могло бы выдерживать экстремальные погодные воздействия летом и зимой, и а также обеспечения безопасности этих дорог.
 - (x) Перегруженные грузовые транспортные средства, часто встречающиеся на некоторых дорогах коридоров ЦАРЭС, также косвенно увеличивают риски ДТП за счет

- преждевременного разрушения дорожного покрытия.
- (xi) Причинами ДТП часто являются транспортные средства, которые были произведены по стандартам низкого уровня, не получают надлежащего технического обслуживания, или имеют руль на неправильной стороне из-за недостаточного регулирования импорта транспортных средств.
 - (xii) Ограниченные или запоздалые меры по спасению в аварийных ситуациях и оказанию экстренной медицинской помощи из-за отдаленности и больших расстояний между городами и населенными пунктами – значительная проблема для пострадавших в ДТП, жизнь которых может быть спасена, а также в отношении степени восстановления здоровья раненных.

15. Кроме того, в странах ЦАРЭС происходит быстрый рост автомобилизации, (Рисунок 3) – тенденция, обычно приводящая к увеличению количества смертельных случаев и травм в связи с ДТП, если не принимаются серьезные меры по повышению безопасности дорожного движения. В некоторых странах ЦАРЭС рост числа владельцев автомобилей происходит со значительным темпом, как, например, увеличение количества легковых автомобилей в Азербайджане, Китайской Народной Республике (КНР), Казахстане и Монголии, в то время как в других странах, таких, как Афганистан и Пакистан, темпы роста числа владельцев автомобилей относительно невелики. Вместе с тем, нет сомнений, что по мере дальнейшего экономического развития стран ЦАРЭС будет также расти и показатель автомобилизации. Это приведет к росту количества ДТП, если не будут предприняты соответствующие меры.

Рисунок 3: Рост количества легковых автомобилей в 2007–2011 гг.
(на 1 000 населения)

Примечание: Данные по Узбекистану отсутствуют.

Источник: Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана, 2014; Европейская экономическая комиссия ООН, национальные данные стран ЦАРЭС.

16. В свете нарастания проблем, которые необходимо решить для повышения безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС, до настоящего времени в этой области были приложены значительные усилия. При поддержке многосторонних партнеров по развитию, в автодорожных коридорах ЦАРЭС были достигнуты значительные улучшения посредством реализации проектов строительства новых и реконструкции существующих дорог, и эта работа продолжается (Рисунок 4). Вместе с тем, необходимо обеспечить, чтобы во все дорожные проекты включались необходимые инженерные элементы безопасности дорожного движения, а также, чтобы страны внедрились у себя передовую международную практику в области безопасности дорожного движения, чтобы не допустить роста или добиться снижения количества ДТП.

17. В некоторых странах ЦАРЭС были разработаны и реализованы национальные стратегии безопасности дорожного движения и соответствующие планы действий, либо

такие планы находятся в процессе одобрения или разработки. Во многих случаях эти планы были разработаны с поддержкой со стороны многосторонних партнеров по развитию. Однако финансирование для реализации инициатив, включенных в эти национальные планы, представляет проблему для многих стран ЦАРЭС.

Потери от ДТП в странах ЦАРЭС

18. ДТП сопряжены со значительными социальными издержками, такими, как:

- потеря дохода пострадавшими, получившими травмы, и их семьями, часто ведущая к бедности;
- потеря социального вклада погибших и получивших тяжелые травмы с вероятностью постоянной нетрудоспособности;

Рисунок 4: Совокупная протяженность скоростных автомагистралей и автодорог национального значения, построенных или улучшенных в ЦАРЭС (2008–2015 гг.) (километры)

Источник: АБР. 2016. *Отчет о проделанной работе и план работ транспортного сектора на 2016–2018 гг.* Манила.

Таблица 2: Оценка экономических потерь в связи с ДТП в регионе ЦАРЭС

Страна	ВВП, 2014 г. ^a (млн \$)	Количество смертных случаев в результате ДТП ^b (2013)	Потери от ДТП ^c (млн \$)	Потери от ДТП (% ВВП)
Афганистан	20 050	4 734	761	3,80
Азербайджан	75 198	1 214	2 261	3,01
Китайская Народная Республика	440 450	3 025	5 358	1,22
Грузия	16 509	514	554	3,36
Казахстан	227 437	3 233	9 055	3,98
Кыргызская Республика	7 468	1 022	307	4,11
Монголия	12 227	641	658	5,38
Пакистан	243 383	25 781	8 724	3,58
Таджикистан	9 236	1 543	400	4,33
Туркменистан	43 486	914	1 759	4,05
Узбекистан	63 133	3 240	1 625	2,57
Всего	1 158 577	45 861	30 908	2,72

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, ВВП = валовой внутренний продукт.

^a Данные по КНР относятся только к Автономному району Внутренняя Монголия (АРВМ) и Синьцзян-Уйгурскому автономному району (СУАР) (Национальное статистическое бюро Китая. Китай, статистический ежегодник 2015. <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2015/indexeh.htm>)

конвертировано в US\$ с использованием обменного курса из: АБР. 2015. Ключевые индикаторы для Азии и Тихого океана 2015. Манила. Для других стран ЦАРЭС: Всемирный банк. 2015. Индикаторы мирового развития. <http://data.worldbank.org/data-catalog/worlddevelopment-indicators> (на 14 декабря 2016 г.).

^b На основе данных: ВОЗ и Исследовательский институт автодорог. Глобальный Отчет о состоянии безопасности дорожного движения 2015. Женева. Данные по КНР относятся только к АРВМ и СУАР.

^c На основе данных: Международная программа оценки дорог. 2008. Реальная стоимость дорожно-транспортных происшествий: Оценка жизни и стоимости серьезных травм. Великобритания. Данные по КНР относятся только к АРВМ и СУАР.

Источник: Расчеты консультанта и Секретариата ЦАРЭС.

- проблемы, связанные с восстановлением здоровья и реабилитацией лиц, получивших травмы;
- эмоциональная травма участников ДТП, а также лиц, оказывающих экстренную помощь, таких, как служащие полиции, скорой помощи, врачи и медсестры;

- горе и личная потеря для членов семьи и друзей вследствие гибели в ДТП близкого человека.

19. Экономические потери в результате ДТП также весьма значительны, и во многих странах ЦАРЭС составляют приблизительно 1%–5% ВВП (Таблица 2).

Разработка Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС

Политические обязательства высокого уровня

20. Признавая огромные возможности сотрудничества стран ЦАРЭС по решению проблемы безопасности дорожного движения, 14-я Министерская конференция ЦАРЭС (Улан-Батор, Монголия, 25 сентября 2015 г.) подтвердила совместную приверженность повышению безопасности дорожного движения (Приложение 1).

21. Эти обязательства состоят в принятии коллективных мер по повышению безопасности дорожного движения с использованием подхода на основе “безопасных систем”. Этот подход обеспечивает снижение смертности и травматизма в связи с ДТП посредством применения передовой международной практики в области безопасности дорожного движения и наращивании осуществляемых усилий для обеспечения более безопасной дорожной инфраструктуры, более безопасных транспортных средств и более безопасных водителей. Он направлен на максимизацию безопасности за счет улучшения проектирования и строительства дорог, обеспечения безопасности транспортных средств, эффективности законов в области дорожного движения и их надлежащего соблюдения, понимания участниками

дорожного движения как безопасно использовать дорожную сеть, и наличия соответствующих учреждений неотложной медицинской помощи в случае травм в ДТП.

22. Сотрудничество и согласованность в подходе к безопасности дорожного движения в рамках ЦАРЭС повысят возможность каждой из стран по определению, планированию и осуществлению мер по безопасности дорожного движения. Усилия, предпринимаемые в каждой стране на местном и национальном уровне, могут быть улучшены за счет использования региональных подходов, поддерживаемых совместными мероприятиями по развитию потенциала и обмену знаниями. Партнерство ЦАРЭС, включая поддержку со стороны многосторонних партнеров по развитию, является эффективной платформой, с которой можно повысить безопасность дорожного движения в регионе.

23. Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС обеспечивает основу для коллективной работы стран ЦАРЭС над реализацией заявления министров. Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС опирается на существующие сильные стороны региона, направлена на устранение выявленных разрывов, использует существующую передовую практику и снижает риски.

Рисунок 5: Разработка Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС

Анализ текущей ситуации

24. В качестве поддержки для разработки Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС, был предпринят детализированный анализ ситуации в сфере безопасности дорожного движения в регионе, который отражает текущее состояние безопасности дорожного движения в каждой стране и обеспечивает базис, подкрепляющий Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Был предпринят ряд технических исследований, чтобы (i) обеспечить общую информацию о безопасности дорожного движения в регионе, (ii) оценить статус безопасности дорожного движения в каждой из стран ЦАРЭС и (iii) обеспечить основу для совместных семинаров, на которых

заинтересованные стороны из всего региона могли бы обсудить вопросы безопасности движения. Процесс разработки стратегии, который графически отражен на рисунке 5, включал:

- анализ данных о ДТП и перевозках:
 - из широкого спектра глобальных и региональных источников;
 - предоставленных правительствами стран ЦАРЭС;
- консультации с организациями, поддерживающими работу по безопасности дорожного движения в регионе, включая Проект ТРАСЕКА “Безопасность дорожного движения II” Европейского союза;
- обзор документов и информации, полученных от стран-членов ЦАРЭС, а также от многосторонних партнеров

по развитию, поддерживающих программу ЦАРЭС.

25. В ходе визитов в каждую из стран ЦАРЭС были проведены встречи со старшими должностными лицами ключевых министерств, занимающихся вопросами БДД, и с другими ключевыми заинтересованными сторонами, такими как ассоциации пользователей дорог, частные фирмы и организации гражданского общества.

Региональные семинары

26. В течение 2016 г. были проведены два семинара по планированию стратегии с ключевыми представителями основных министерств, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения в каждой из стран, а также других заинтересованных сторон. Первый семинар был сфокусирован, прежде всего, на разработке структуры региональной стратегии БДД, а также на обмене информацией о ситуации в области БДД в каждой стране. Каждой из стран также был проведен анализ ключевых сильных и слабых сторон, возможностей и угроз, затрагивающих безопасность дорожного движения в регионе. Они кратко сформулированы ниже.

Сильные стороны

- Многие страны ЦАРЭС приняли или разрабатывают стратегии безопасности дорожного движения и планы действий, которые позволят определять направления для вложения ресурсов и инвестиций.
- ЦАРЭС обеспечивает сильный механизм сотрудничества для стран ЦАРЭС и многосторонних партнеров по развитию, для совместной работы над повышением безопасности дорожного движения в регионе.

- В странах ЦАРЭС имеются высококвалифицированные и опытные инженерные кадры, которые в состоянии способствовать повышению безопасности дорожного движения в процессе планирования, проектирования, строительства, улучшения, управления и содержания автодорог.
- Ведомства, ответственные за безопасность дорожного движения в странах ЦАРЭС, стремятся повысить БДД в регионе.
- Инициативы по улучшению стандартов безопасности транспортных средств и нормативных актов, таких, как проверки безопасности, уже реализуются во многих странах ЦАРЭС.
- Во многих странах ЦАРЭС реализуются меры по улучшению помощи после ДТП, включая своевременное оказание услуг скорой помощи.
- Во многих странах ЦАРЭС имеются НПО и организации частного сектора, которые в состоянии оказать поддержку усилиям правительства по повышению безопасности дорожного движения.

Слабые стороны

- Стандарты и практика проектирования дорог во многих странах не отражают современную международную передовую практику.
- Инженерные методы обеспечения безопасности дорожного движения – включая проектирование, строительство и эксплуатацию дорог – не являются высоким приоритетом в странах ЦАРЭС. Проектирование и реализация средств безопасности дорожного движения в регионе требуют существенного укрепления.
- Потребностям в безопасности уязвимых участников дорожного

движения (например, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты) в большинстве стран не уделяется должное внимание.

- Страны ЦАРЭС обычно страдают от отсутствия стабильного финансирования для инициатив безопасности дорожного движения.
- Во многих странах отсутствует эффективная координация на национальном уровне мероприятий по безопасности дорожного движения.
- Ограниченность необходимых навыков и знаний передовой практики в сфере безопасности дорожного движения во всем регионе. Это включает такие важные области, как проведение аудитов безопасности дорожного движения, исследования очагов аварийности, эффективное патрулирование дорог, образовательные и информационные кампании по безопасности дорожного движения и скорой помощи для первых лиц, оказывающих помощь.
- Во многих странах-членах сбор данных и составление отчетности по ДТП и пострадавшим имеют ограниченный характер, что ограничивает возможность формулирования информированных планов действий по безопасности дорожного движения. В большинстве стран также ограничен обмен данными о ДТП между ведомствами на национальном уровне.
- Возможности оказания неотложной медицинской помощи жертвам ДТП ограничены во многих странах, где дороги коридоров ЦАРЭС пролегают по отдаленным районам, или по местности со сложным рельефом и климатическими условиями. Услуги травматологической помощи также ограничены во многих странах.
- Ресурсы, имеющиеся у дорожной полиции, ограничены. Вследствие этого, обеспечение соблюдения правил дорожного движения в

коридорах ЦАРЭС ограничено, особенно в таких областях, как обнаружение превышения скорости транспортными средствами.

- Законодательство в отношении правил дорожного движения и санкции в отношении нарушителей во многих странах не отражают принятую международную передовую практику, и требуют укрепления.
- Перегруз транспортных средств грузового и общественного транспорта, использующих коридоры ЦАРЭС, является значительной проблемой в некоторых странах региона.
- Парк транспортных средств в некоторых странах устарел и состоит, в основном, из импортированных подержанных транспортных средств.
- Обучение и лицензирование водителей ограничены и не соответствуют должному уровню во многих странах в регионе.

Возможности

- Доступны международные финансовые ресурсы для капитального строительства и поддержка технической помощи в странах ЦАРЭС.
- Многие страны ЦАРЭС имеют достаточные внутренние ресурсы, чтобы решить национальные проблемы безопасности дорожного движения.
- На глобальном уровне уделяется особое внимание безопасности дорожного движения и сокращению количества жертв ДТП. Например, безопасность дорожного движения включена в ЦУР ООН.
- Растущее количество свидетельств из всех стран ЦАРЭС о мероприятиях и инвестициях в повышение безопасности дорожного движения, которые привели к положительным результатам.

Угрозы

- Экономические трудности, с которыми сталкиваются многие страны ЦАРЭС, могут ограничить внутреннее финансирование для безопасности дорожного движения в ближайшей перспективе.
- Отсутствие ясности относительно ролей и обязанностей в безопасности дорожного движения на национальном уровне во многих странах ЦАРЭС может уменьшить эффективность поддержки и инвестиций.
- Постоянная сосредоточенность на строительстве международных автодорог может привести к уменьшению внимания вопросам безопасности дорожного движения, в особенности в тех случаях, когда она может восприниматься, как фактор, замедляющий реализацию проекта.
- Растущие темпы автомобилизации в большинстве стран ЦАРЭС, приводящие к росту потенциала дорожно-транспортных происшествий.

27. Второй семинар был сосредоточен на разработке регионального плана действий. Участники семинара обсудили дополнительные действия, необходимые на национальном уровне, чтобы связать региональные мероприятия с национальными стратегиями безопасности дорожного движения и планами действий. Участники также обсудили целевые показатели по безопасности дорожного движения, потребность в соответствующих процессах мониторинга и оценки, и меры по реализации стратегии.

Руководства

28. Кроме того, были разработаны три руководства по проектированию средств обеспечения безопасности дорожного движения, фокусирующие внимание на (i) аудите безопасности дорожного движения, (ii) устранении опасностей для движения на обочинах и (iii) повышении БДД в местах проведения дорожных работ. Эти руководства будут распространены по региону и будут использоваться для обучения и на семинарах по развитию потенциала, направленных на устранение сдерживающих факторов в повышении безопасности дорожного движения.

Заявление о видении

29. Заявление о видении безопасности дорожного движения Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества дает сжатое описание желательной ситуации в области безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС. Как и в большинстве заявлений о видении, заявление ЦАРЭС формулирует долгосрочную цель, не обозначая даты завершения. Тем не менее, заявление о видении косвенно подразумевает, что желательная ситуация в области безопасности дорожного движения будет достигнута путем осуществления ряда интегрированных действий по безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе. Таким образом, заявление о видении ЦАРЭС определяет общее направление инициатив по повышению безопасности дорожного движения, которые необходимо осуществить, и предлагает желательные улучшения. Кроме того, оно направляет требуемые действия по БДД, которые должны лечь в основу планов действий и программ по БДД. После рассмотрения ряда различных заявлений о видении, участники семинаров договорились:

“сделать международные автодорожные коридоры ЦАРЭС безопасными, эффективными и привлекательными для всех участников дорожного движения”

30. В качестве фундамента стратегии ЦАРЭС по безопасности дорожного движения, это заявление о видении определяет общую цель, которая будет использована при формулировании соответствующего долгосрочного целевого показателя в области безопасности дорожного движения для региона, и при определении стратегической рамочной основы для достижения этого целевого показателя. Таким образом, видение поддерживает и определяет план действий, который, в свою очередь, определяет индивидуальные мероприятия, предназначенные для достижения долгосрочной цели программы.

Цели

Общие сведения

31. Постановка целей является важным компонентом любой стратегии. Оценка программ безопасности дорожного движения.⁶ пришла к заключению, что страны, которые ставят цели в количественном выражении, достигают лучших результатов в области безопасности дорожного движения, чем те, которые их не ставят. Целевые показатели служат основой для национальных планов действий по безопасности дорожного движения и помогают выработать решения в отношении координации, законодательных потребностей, финансирования и распределения ресурсов, продвижения и повышения осведомленности, мониторинга и оценки, а также помогают в определении потребностей в области научных исследований и разработок. Количественное определение целевых показателей безопасности дорожного движения может привести к (i) усилению политической воли и ответственности заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения; (ii) более тесному управлению стратегиями и программами, лучшему качеству программ по безопасности и лучшим показателям безопасности; (iii) улучшению использования государственных ресурсов; и (iv) усилению мотивации заинтересованных сторон.

32. Большинство стратегий безопасности дорожного движения обычно фокусируется на отдельной стране. Тем не менее, можно ожидать, что решения, используемые ими, равно применимы к региональным стратегиям. С учетом этого, ожидается, что принятие целевых показателей для Стратегии

безопасности дорожного движения ЦАРЭС окажет региональное воздействие в том плане, что все поставленные цели будут относиться ко всем странам. Все страны ЦАРЭС находятся на разных стадиях развития безопасности дорожного движения, и единственной общей для всех характеристикой является тот факт, что все страны имеют неблагоприятную статистику безопасности дорожного движения с высокими рисками ДТП. В этом отношении, общая цель, вероятно, поможет каждой стране ЦАРЭС увидеть, что ее достижения в области БДД вносят вклад в решение проблемы всего региона ЦАРЭС.

Согласованный целевой показатель

33. Во многих странах ЦАРЭС действия, направленные на повышение безопасности дорожного движения, находятся на ранних стадиях, поскольку лишь некоторые из стран к настоящему времени приняли национальные планы действий и стратегии безопасности дорожного движения. В связи с этим, у большинства стран еще нет комплексных планов снижения рисков ДТП, и их базы данных по ДТП пока не обеспечивают достоверную информацию о ДТП, происходящих на их национальных дорожных сетях. Учитывая, что все страны-члены находятся на разных этапах решения вопросов безопасности дорожного движения, будет практичным выбрать вдохновляющий, но амбициозный и достижимый целевой показатель, сфокусированный на региональной

⁶ “К нулю: Амбициозные цели безопасности дорожного движения и подход с использованием безопасных систем”, ОЭСР, Париж, 2008.

безопасности дорожного движения. Опыт других регионов показал, что принятие такого целевого показателя:

- усиливает политическую волю и ответственность заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения;
- обеспечивает лучшее управление региональным планом действий по БДД и управление национальными стратегиями;
- улучшает показатели безопасности в каждой стране-участнице;
- улучшает использование государственных ресурсов;
- обеспечивает мотивацию заинтересованных сторон к достижению целей безопасности дорожного движения.

34. Странам ЦАРЭС известно, что Цели устойчивого развития (ЦУР) включают целевой показатель по безопасности дорожного

движения, определяющий, что количество смертельных случаев и травм будет уменьшено в два раза к 2020 г.⁷ Ввиду того, что большинство целей ЦУР относится к 2030 г., и, учитывая, что действия по повышению безопасности дорожного движения в регионе ЦАРЭС пока находятся на ранней стадии, страны считают благоразумным принять целевой показатель ЦУР для достижения к 2030 году.

35. В связи с этим, заинтересованные стороны стран ЦАРЭС согласились, что **общий целевой показатель стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС будет предусматривать сокращение количества смертельных случаев в автодорожных коридорах ЦАРЭС на 50% в 2030 году, по сравнению с базовым уровнем 2010 года.** Достижение этой цели к 2030 году обеспечит сохранение приблизительно 23 000 жизней в год, и уменьшит количество тяжелых травм приблизительно на 250 000 в год.

⁷ Саммит Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию 25 сентября 2015 г. принял Программу устойчивого развития до 2030 года. Цель 3.6 определяет, что *“К 2020 г., сократить во всем мире в два раза количество смертельных случаев и травм от дорожно-транспортных происшествий”*.

Реализация видения: Ключевые принципы

36. С целью снижения рисков, связанных с реализацией видения, Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС содержит ряд факторов, которые включают (i) использование структуры, предложенной Глобальным планом Десятилетия действий по безопасности дорожного движения 2011–2020 Организации Объединенных Наций, (ii) разработку приоритетов путем использования консультативного подхода, (iii) максимизацию синергии посредством согласования стратегии со стратегиями БДД индивидуальных стран, и (iv) содействие ее реализации через программу ЦАРЭС.

Десятилетие действий

37. Глобальный план Десятилетия действий по безопасности дорожного движения 2011–2020⁸ – инициатива Организации Объединенных Наций – является основой Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Цель Глобального плана заключается в стабилизации числа смертельных случаев и травм вследствие дорожно-транспортных происшествий, и его дальнейшее сокращение за счет усиления мер и действий, которые будут предприняты в 2011–2020 гг. на национальном, региональном и глобальном уровнях. Принципы, лежащие в основе Десятилетия действий, являются теми же принципами, которые подкрепляют подход “безопасных систем” к обеспечению БДД, и которые успешно сократили число

смертных случаев и травм вследствие ДТП во многих странах мира. Цель этого подхода – обеспечить, чтобы ДТП не приводили к человеческому травматизму. Он признает, что люди совершают ошибки, но когда такие случаи происходят, неблагоприятное воздействие ДТП на участников дорожного движения должно быть минимальным. Таким образом, этот подход в неявной форме переносит ответственность за безопасность дорожного движения с участников дорожного движения на проектировщиков автомобильных дорог, которые должны обеспечить более безопасную дорожную среду, в которой уменьшен риск ДТП.

38. Успех в сокращении числа и тяжести ДТП требует признания того, что ответственность за безопасность дорожного движения распространяется на многие уровни правительства и общества. С учетом этого, успех региональных инициатив будет тесно связан с успехами на национальных и местных уровнях, и будет зависеть от них, поскольку каждое мероприятие по обеспечению БДД должно осуществляться на наиболее соответствующем уровне. В свете вышесказанного, успех в достижении целей, установленных в рамках стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС, будет также зависеть от участия таких секторов правительства, как транспорт, полиция, здравоохранение и органы юстиции, а также неправительственных организаций (НПО), гражданского общества в целом и частных компаний.

⁸ См. http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/

39. Пять составных элементов, организующих деятельность по управлению БДД (улучшенное управление безопасностью дорожного движения, более безопасная дорожная инфраструктура, более безопасные участники дорожного движения, более безопасные автотранспортные средства и экстренная помощь после ДТП), обеспечивают структурную основу для реализации всех действий, предусмотренных стратегией безопасности дорожного движения ЦАРЭС. Эта структура знакома разработчикам политики и заинтересованным сторонам всех стран ЦАРЭС, и несколько стран ЦАРЭС уже приняли аналогичный подход для решения своих национальных и местных проблем БДД.

Приоритеты, сформулированные на основе консультаций

40. Планирование БДД следует осуществлять посредством консультативного процесса с участием всех заинтересованных сторон. При формулировании Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС был использован двухфазный вариант консультативного процесса. Первая фаза включала получение информации об исходном состоянии в ходе посещения стран, и обсуждение проблем и вопросов национального уровня, связанных с БДД, с ведущими организациями по БДД, разработчиками политики, пользователями дорог и организациями гражданского общества. Вторая фаза включала региональные семинары, которые послужили платформой для дальнейшего обсуждения национальных проблем, вопросов и успехов в области безопасности дорожного движения. Эти семинары позволили определить проблемы, являющиеся общими для всего региона, а также определить те проблемы, которые могут быть наилучшим образом решены посредством сотрудничества между странами.

41. Проект стратегии был обсужден на двух региональных семинарах, после чего результаты обсуждений были представлены на 15-м заседании Координационного комитета по транспортному сектору в апреле 2016 г. и промежуточном Заседании высокопоставленных официальных лиц в июле 2016 г.

Согласование с национальными стратегиями в области БДД

42. Региональная стратегия может быть успешной лишь в том случае, если ее поддерживает каждая из стран региона, так как ее основные компоненты состоят, главным образом, из действий, определенных планами национального уровня. Странам следует продвигать, приоритезировать и осуществлять национальные планы действий по БДД в соответствии со своими национальными стратегиями БДД, как их вклад в Стратегию безопасности дорожного движения ЦАРЭС. На момент составления настоящего документа, не все страны ЦАРЭС официально приняли национальные стратегии БДД, однако многие уже подготовили такие стратегии, тогда как некоторые другие находятся в процессе усиления своих действий по БДД. Таким образом, имеется достаточная основа для формулирования и реализации действенной региональной стратегии БДД, применимой ко всем странам, путем включения компонентов национальных стратегий БДД каждой из стран в региональный план.

43. В свете вышесказанного, стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС была разработана в тесной координации с индивидуальными странами-членами. На национальном уровне приоритеты БДД были обсуждены с государственными органами, и

учитывают взгляды пользователей автодорог, НПО и частных компаний. Большинство стран либо уже одобрили, либо недавно разработали национальные стратегии БДД, что помогло при определении приоритетов затрагиваемых стран. Так как все страны приняли формат Глобального плана для оценки своих потребностей в области БДД и приоритетов, задача определения национальных компонентов, подходящих для формулирования регионального плана по БДД, не вызвала затруднений.

44. Многие страны региона имеют схожие проблемы в области БДД. В большинстве случаев, несмотря на то, что национальные дорожные сети, обслуживающие крупные городские районы, достаточно хорошо развиты, относительно большая доля дорожной инфраструктуры приближается к окончанию срока своей службы. Эта часть дорожной инфраструктуры в настоящее время требует улучшения и модернизации для удовлетворения будущих потребностей устойчивого экономического роста в мобильности и доступности. Быстрый экономический рост во многих странах-членах также обуславливает растущий спрос на использование автодорожной сети, по мере постоянного роста объемов торговли, и, как следствие – парков транспортных средств. Это относится не только к внутренним, но и к международным сетям, поскольку международная торговля все больше становится неотъемлемым компонентом экономического роста в регионе ЦАРЭС.

45. Рост использования национальных дорожных сетей в той или иной степени происходит во всех странах ЦАРЭС. К сожалению, это отражается в растущем количестве ДТП и увеличении показателей смертности и травматизма в связи с ДТП.

Программа ЦАРЭС как средство для реализации

46. Как отмечалось выше, в отношении вопросов БДД, Программа ЦАРЭС получила поддержку на высшем уровне в форме Заявления министров ЦАРЭС о приверженности безопасности дорожного движения. Программа ЦАРЭС уникальна тем, что пользуется поддержкой на двух уровнях: со стороны национальных правительств, которые стремятся решить проблемы БДД на национальном уровне; и на региональном уровне, где национальные обязательства подкрепляются внешней поддержкой многосторонних и двусторонних доноров. Обязательство доноров в отношении реализации планов действий ЦАРЭС по БДД на национальном уровне обеспечит предоставление соответствующей финансовой поддержки.

47. Поддержка стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС будет играть важную роль в предоставлении более безопасных дорог во всем регионе и обеспечении включения проектирования средств обеспечения БДД, как неотъемлемого компонента, во все автодорожные проекты и программы. Использование передовой международной практики в проектировании средств обеспечения БДД является основным требованием для всего региона ЦАРЭС для снижения текущих показателей смертности и травматизма в связи с ДТП. Это подтверждается опытом других географических регионов, где внедрение передовой международной практики в проектирование и эксплуатацию средств БДД обеспечило существенные преимущества в отношении безопасности дорожного движения.

48. Программа безопасности дорожного движения ЦАРЭС позволит странам-членам дополнить ресурсы, требуемые для

необходимой инфраструктуры и оборудования БДД. Кроме того, программа повысит устойчивость БДД за счет поддержки программ наращивания потенциала и обучения. Вместе с тем, страны-члены должны будут продемонстрировать свою приверженность повышению БДД, чтобы обеспечить доступ к ресурсам. Проекты и программы, получившие поддержку, должны будут реализовать выгоды БДД, ожидаемые от таких инвестиций и программ обучения. В дополнение к более безопасным дорогам, приоритет также

должен быть отдан улучшению координации и управления программами БДД на национальном уровне. Без акцента на этот элемент, маловероятно, что национальные планы могут быть успешно реализованы. Глобальный опыт продемонстрировал, что эффективные планы по БДД требуют совместного надзора, поскольку обеспечение безопасности дорожного движения должно включать в себя действия различных ведомств, каждое из которых обеспечивает существенный вклад в достижение общей цели.

Стратегические Направления

49. Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС направлена на решение основных проблем, затрагивающих БДД в каждой из стран ЦАРЭС. Придерживаясь структуры Глобального плана ООН для Десятилетия действий по безопасности дорожного движения на 2011–2020 гг., Стратегия безопасности дорожного движения ЦАРЭС состоит из пяти элементов, служащих основой деятельности по планированию БДД: (i) управление БДД, (ii) более безопасные дороги, (iii) более безопасные транспортные средства, (iv) более безопасные участники дорожного движения и (v) помощь после ДТП. В последующих разделах данной главы (а) определены фокусные области каждого из элементов, (б) рассмотрены ключевые проблемы, которые необходимо решить в каждой из областей, и (с) изложено, каким образом стратегия решает эти проблемы. Описание структуры, лежащей в основе Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС, более подробно представлено в Приложении 2.

Элемент 1: Управление безопасностью дорожного движения

Создание эффективного механизма управления и координации

50. Ключевой проблемой в отношении управления безопасностью дорожного движения в регионе ЦАРЭС является то, что во

многих странах управление БДД находится в начальной стадии. БДД часто рассматривается как обязанность какого-либо одного ведомства, однако на практике эффективное управление БДД требует согласованных действий целого ряда ведомств. Иными словами, без межсекторального подхода к управлению БДД, программы по БДД не могут достичь оптимальных результатов.

51. В конечном счете, успех мероприятий по управлению БДД на региональном уровне будет являться, в основном, агломератом успешных программ на национальном уровне. В связи с этим, необходимо, чтобы программы на национальном уровне были хорошо сформулированы и тщательно реализованы. Поэтому, для снижения количества и тяжести ДТП в регионе важно, чтобы на национальном уровне БДД пользовалась значительной политической поддержкой.

52. Успешная реализация стратегии БДД зависит от обеспечения эффективного национального руководства инициативами по БДД в каждой из стран-членов. Для этого требуется создание межведомственного комитета, который возьмет на себя лидерство и контроль за комплексным национальным планом действий по БДД. Кроме того, конкретные планы и программы, включенные в региональную стратегию БДД, в конечном счете будут представлять собой мероприятия и программы по БДД, которые были согласованы для реализации индивидуальными странами. В связи с этим, на региональном уровне за мониторинг прогресса реализации регионального плана действий должна отвечать рабочая группа

ЦАРЭС, которая необходима для достижения оптимальных результатов региональной стратегии.

Обеспечение доступа к достоверным данным по ДТП

53. В конечном счете, целью программ и планов по БДД является сокращение количества и тяжести ДТП. Однако эффективность этих планов и программ в значительной степени зависит от наличия качественной информации и данных о ДТП. Хотя все страны ЦАРЭС разработали информационные системы данных по ДТП, во многих случаях эти данные являются неполными. В таких случаях формирование данных об исходном состоянии и информации, дающей детальное понимание причин ДТП, попросту невозможно. Возможно, более важным является то, что неадекватные данные не предоставляют достаточную информацию, чтобы принимать информированные решения в области политики. Таким образом, улучшение систем сбора и распространения данных, обеспечивающих точные сведения о ДТП в коридорах ЦАРЭС, является неотложным приоритетом для достижения успеха стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС.

54. Кроме того, во многих странах ЦАРЭС данные о ДТП доступны не для всех национальных ведомств, отвечающих за БДД. Это приводит к невозможности удовлетворения потребностей в данных каждого из ведомств, отвечающих за БДД. Например, ведомство, ответственное за автодороги, будет заинтересовано в изучении опасных участков дорог, в то время как органы образования больше интересуются решением проблем БДД, связанных со школами, а органы внутренних дел – обеспечением соблюдения законодательства. Предоставление каждому из ответственных ведомств возможности доступа и анализа базы данных по ДТП позволит разработать программы, удовлетворяющие их собственные потребности.

55. Во многих случаях правительствам необходимо внести изменения в положения, разрешающие доступ к данным национальным ведомствам, имеющим обязанности в отношении БДД. В связи с этим, пересмотр нормативных положений, регулирующих доступ к данным о ДТП, должен стать приоритетной задачей, с тем, чтобы внесение изменений можно было осуществить как можно скорее.

Финансирование для БДД

56. Во многих странах ЦАРЭС финансирование мероприятий по БДД является одновременно и ограниченным, и недостаточным. Безопасность всегда указывается в качестве приоритетного вопроса, однако на практике аспекты БДД автодорожных программ часто оказываются “забытыми” при проектировании автодорог или при формировании бюджетных предложений. Таким образом экономические издержки, связанные с потерей жизни, травмами и повреждениями, не включаются в затраты, связанные с обеспечением и эксплуатацией инфраструктуры, несмотря на высокую экономическую отдачу от инвестиций в безопасность, или приоритетное значение, которое люди придают безопасности. Для того чтобы БДД в действительности стала высоким приоритетом, необходимо чтобы соображения безопасности учитывались при проектировании дорожной инфраструктуры, при планировании ее эксплуатации и содержания, а также при выделении финансирования, которое должно быть достаточным для смягчения рисков безопасности.

Национальные планы действий по БДД

57. Для решения проблем БДД на региональном уровне, важно, чтобы каждая страна имела план решения проблем безопасности на национальном уровне, поскольку успех на региональном уровне может быть достигнут только путем

агрегирования достижений на национальном уровне. Поскольку отсутствие таких планов не позволяет повысить уровень БДД по всей региональной дорожной сети, для всех стран важно принять и реализовать национальные планы действий по БДД. Следует отметить, что проведенный обзор состояния БДД в регионе ЦАРЭС показал, что не все страны имеют действующие национальные планы действий по обеспечению БДД.

58. Национальная стратегия БДД должна поддерживаться национальным планом действий, который определяет индивидуальные действия, необходимые для реализации стратегии, включая различные ведомства и организации, ответственные за осуществление каждого из действий, сроки реализации и индикативные издержки.

59. Мировой опыт показывает, что долгосрочные стратегии должны сопровождаться реалистичными целевыми показателями, которые, в идеальном случае, определяются и основываются на анализе национальных данных о ДТП. Долгосрочные цели обычно устанавливаются на 10–15-летний период, и должны быть не только реалистичными и достижимыми, но также должны быть требовательными, чтобы гарантировать непрерывность и эффективность усилий по обеспечению БДД.

60. Хорошо сформулированная национальная стратегия БДД должна также подвергаться регулярному мониторингу и оценке, чтобы обеспечить получение намеченных непосредственных и конечных результатов, и допускать внесение корректировок по мере необходимости, с учетом промежуточных результатов. В дополнение к мониторингу ДТП, смертельных случаев и травм в результате ДТП, а также причин ДТП, системы мониторинга должны также обеспечивать измерение эффективности вмешательств, а также предоставлять информацию об экономическом воздействии ДТП.

Страхование транспортных средств

61. Системы страхования в странах ЦАРЭС существенно отличаются друг от друга. В некоторых странах страхование является обязательным, тогда как в других странах страхование еще не регулируется. Страхование обеспечивает наличие ресурсов для покрытия затрат на медицинскую помощь и, возможно, на покрытие расходов по уходу за пострадавшими в ДТП. В некоторых странах-членах системы страхования транспортных средств фактически неэффективны, поскольку они не обеспечивают пострадавшим соответствующей компенсации на покрытие расходов. В таких случаях, лица, пострадавшие в ДТП, часто вынуждены вступать в неофициальные переговоры с владельцами и водителями транспортных средств, и органами власти, если рассчитывают на получение значительной суммы в качестве компенсации. При этом пострадавшим чаще выплачивается сумма, которая меньше фактического ущерба. Необходимо рассмотрение законодательства во всем регионе, чтобы гарантировать, что правовая система будет способствовать справедливому урегулированию споров и обеспечит выплату соответствующих компенсаций семьям, затронутым ДТП.

Элемент 2: Более безопасные дороги

Улучшение технических стандартов проектирования дорог

62. Общим наблюдением по всему региону ЦАРЭС является то, что национальные стандарты проектирования дорог зачастую устарели с точки зрения инженерных принципов БДД, и не соответствуют международной передовой практике. Существует настоятельная потребность в

пересмотре стандартов проектирования, чтобы гарантировать, что они соответствуют практике безопасности, распространенной в других регионах.

Планирование, проектирование, строительство и техническое обслуживание дорог отвечающие потребностям безопасности всех участников дорожного движения

63. В настоящее время планирование и проектирование автомобильных дорог имеет тенденцию сосредотачиваться только на проблемах, которые затрагивают лишь моторизованный транспорт. Это главный недостаток процессов проектирования, так как в состав участников дорожного движения входят многочисленные группы уязвимых пользователей дорог, к которым относятся пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты и пользователи сельскохозяйственных машин. Многие участки автодорожной системы ЦАРЭС проходят через неогороженные пастбища. В результате, на больших сегментах дорожной сети, предназначенных, в первую очередь, для автомобильного транспорта, может происходить перегон домашнего скота фермерами, или выход животных, оставленных без присмотра, на проезжую часть. Таким образом, потребности обеспечения безопасности всех участников дорожного движения должны учитываться инженерами БДД, и безопасность каждого класса участников дорожного движения должна быть улучшена.

Аудит безопасности дорожного движения

64. Встречи с представителями национальных автодорожных органов показали, что по проектам ЦАРЭС проводится незначительное число аудитов БДД. Поскольку страны, где уже сложилась практика аудита безопасности автодорог, демонстрируют сокращение количества ДТП, проведение

таких аудитов улучшит проектирование и строительство автодорог ЦАРЭС. Аудит БДД – это достаточно простой процесс, но для него требуются специалисты, способные оценить аспекты БДД на этапе проектирования дорог. Необходимо обучение и оказание поддержки для увеличения числа аудиторов-специалистов в странах ЦАРЭС.

Устранение опасных участков на дорогах

65. В коридорах ЦАРЭС есть много опасных участков дорог, которые в основном объясняются недостатками проектирования дорог. Несмотря на то, что многие страны регулярно решают вопросы, связанные с опасными участками дорог, ресурсы, выделяемые на такие цели, ниже тех объемов, которые необходимы для достижения уровня безопасности дорожного движения, который подразумевается стратегией БДД ЦАРЭС. Существует настоятельная необходимость в реализации инициатив по выявлению и устранению очагов аварийности в шести коридорах ЦАРЭС, проходящих через регион.

Согласованность в обеспечении безопасных автодорожных коридоров

66. Несмотря на то, что дороги региона, как правило, соответствуют общепринятому набору норм и стандартов проектирования, существуют значительные отклонения между нормами проектирования в разных коридорах ЦАРЭС. Многие отклонения связаны с недостаточностью имеющихся ресурсов для инициатив по улучшению дорог. Примеры угроз безопасности, возникающих вследствие отклонений норм проектирования, включают (i) ширину строительных участков, которые слишком узки, чтобы обеспечить безопасное ведение строительных работ, что подвергает строительных рабочих и транспортные средства повышенным рискам; (ii) незащищенные места для разворота (т.е., места для разворота транспортных

средств, перед которыми отсутствует отведенная полоса для снижения скорости или остановки перед совершением поворота на 180 градусов); и (iii) улучшение качества дорожного покрытия без корректировки вертикальной и горизонтальной трассировки, позволяющее увеличивать скорость транспортных средств, без соответствующей реконструкции проезжей части, такой, как соответствующие уклоны на поворотах или удаление гребней холмов, препятствующих обзору водителей на достаточное расстояние для безопасного управления транспортным средством. В свете вышесказанного, существует настоятельная необходимость провести всестороннюю проверку дорожной сети, чтобы определить программу работ по снижению количества отклонений от норм безопасности в сети автодорог.

Повышение уровня безопасности на участках ведения дорожных работ

67. Общее наблюдение в коридорах ЦАРЭС – количество ДТП, происходящих в местах проведения дорожных работ. Из-за ненадлежащего управления и практики ведения дорожных работ, дорожные рабочие и участники дорожного движения подвергаются высоким рискам. Для снижения таких рисков, на автомагистралях ЦАРЭС следует внедрить передовую международную практику в отношении безопасности участков ведения работ.

Наращивание потенциала в области проектирования с учетом БДД

68. Существует значительное отсутствие понимания инженерных принципов безопасности дорожного движения в планировании, проектировании, строительстве и содержании коридоров ЦАРЭС. Для решения этой проблемы необходимо повысить информированность и применение всех аспектов инженерных средств обеспечения

БДД на автомобильных дорогах ЦАРЭС. Следует создать или существенно нарастить потенциал по проектированию средств обеспечения БДД в государственных органах и у специалистов-дорожников в регионе.

Элемент 3: Более безопасные транспортные средства

Перегруз тяжелых автотранспортных средств

69. Перегруз тяжелых транспортных средств – обычное явление в регионе. Оно приводит к преждевременному разрушению дорожного покрытия и увеличивает риски ДТП. Решение этой проблемы требует строгого правоприменения по всей дорожной сети, что, в свою очередь подразумевает усиление правоприменительной практики в каждой стране-члене. В некоторых странах существует потребность в обеспечении переносного и стационарного оборудования для взвешивания автотранспортных средств, дополняемого программами по наращиванию потенциала для соответствующих органов, чтобы обеспечивать соблюдение максимально допустимой нагрузки. Так как вес и габариты транспортных средств могут отличаться по странам, также необходимо обеспечить обмен информацией о национальных ограничениях на максимальную нагрузку между всеми странами-членами и, в частности, с операторами грузовых АТС, действующими в регионе.

Технический осмотр и техническое обслуживание автотранспортных средств

70. В странах ЦАРЭС существуют значительные различия в требованиях, предъявляемых к техническому осмотру и

к процессам технического обслуживания транспортных средств. В некоторых странах имеются эффективные системы, тогда как в других используются неэффективные системы, либо вообще отсутствуют требования по проведению регулярных проверок. Необходимо провести обзор систем в странах-членах, с тем, чтобы определить действующие правила и требования, а также определить вопросы и проблемы, связанные с существующими системами. Технический осмотр и техническое обслуживание АТС имеют особую важность, так как многие страны импортируют большое количество подержанных АТС из различных регионов. Это означает, что стандарты АТС могут существенно различаться, поскольку в разных странах применяются различные стандарты на транспортные средства. Транспортное средство, выпущенное в Европе, может значительно отличаться – особенно с точки зрения безопасности – от транспортного средства того же типа, произведенного в другом регионе. Кроме того, импорт часто включает транспортные средства из других регионов, списанные страховыми компаниями, которые могут быть восстановлены до неизвестного стандарта безопасности. Часто импортируются транспортные средства старше 10 лет, произведенные по устаревшим стандартам безопасности. По этим причинам, помимо прочего, важно обеспечить эффективные стратегии техосмотра и обслуживания, гарантирующие, что транспортные средства пригодны к эксплуатации и находятся в безопасном техническом состоянии.

71. В разных юрисдикциях применяются различные подходы к техническому осмотру транспортных средств – централизованный или децентрализованный, осуществляемый государственными или частными компаниями, а также различные положения относительно срока эксплуатации транспортных средств. Вместе с тем, независимо от типа существующей системы, она должна применяться эффективно, чтобы обеспечивать

ее соответствие высоким стандартам управления и работу в соответствующей целевой среде.

Медленно движущиеся транспортные средства

72. Характеристики транспортного движения широко разнятся между странами ЦАРЭС и их автодорожными коридорами. Общей характеристикой в некоторых странах являются тихоходные транспортные средства, в частности, сельскохозяйственная техника в сельской местности. Медленно движущиеся транспортные средства могут создавать значительную угрозу безопасности на маршрутах, где существует большая разница в скорости между транспортными средствами, в особенности в случаях недостаточного знания правил дорожного движения. Следует провести обзор эффективности законодательства и правоприменительных положений по эксплуатации таких транспортных средств на автодорогах общего пользования, чтобы определить меры, которые можно предпринять с целью минимизации угрозы безопасности для всех участников дорожного движения.

Элемент 4: Более безопасные участники дорожного движения

Законодательство

73. Законодательство, регулирующее использование сети автодорог и права собственности и эксплуатации автотранспортных средств, разнится между странами ЦАРЭС. Необходимо провести обзор законодательства по автомобильным дорогам во всем регионе, чтобы определить, в какой степени оно сдерживает небезопасное поведение на дороге, предусматривая штрафы и санкции, которые препятствуют такому поведению.

В любом случае, законодательство должно эффективно подкрепляться соответствующей правоприменительной практикой.

Повышение уровня осведомленности о рисках

74. Уровень осведомленности о рисках ДТП всех участников дорожного движения, использующих коридоры ЦАРЭС, широко варьируется, и в некоторых случаях он существенно недостаточен для продвижения безопасности дорожного движения. Это сложный вопрос, так как знания о рисках связаны с широким спектром факторов, включающих образование, программы информирования общественности, программы обучения водителей, опыт использования дорог и поведение общества в отношении использования дорог и связанных с этим рисков. Поэтому обеспечение осведомленности о рисках является комплексной задачей, требующей эффективных просветительных и информационных программ, включающей широкий спектр действий на различных уровнях. Факторы риска меняются в широких пределах, в зависимости от конкретного общества. В связи с этим, необходимо нацеливать программы информирования общественности на те факторы риска, которые имеют высокую приоритетность в конкретной культурной среде. Например, низкие показатели по использованию ремней безопасности и детских удерживающих систем, являются общими для всего региона ЦАРЭС. Таким образом, кампании по информированию общественности, сопровождаемые последовательным правоприменением требований в отношении использования ремней безопасности и детских удерживающих систем, вероятно, будут наиболее эффективным средством повышения осведомленности о рисках ДТП. Кроме того, такие меры профилактики и кампании должны быть разработаны так, чтобы влиять на отношения и мнения таким образом,

который окажет наибольшее воздействие. Обмен опытом между странами будет играть важную роль для определения мер, которые являются наиболее эффективными и, скорее всего, окажут наибольшее воздействие.

Правоприменение

75. Правоприменение в отношении мер безопасности дорожного движения, которое эффективно снижает количество и тяжесть ДТП, обычно фокусируется на ключевых факторах риска, таких как превышение скорости, влияние алкоголя или наркотиков, неиспользование ремней безопасности в 4-колесных, и защитных шлемов на 2-колесных транспортных средствах, усталость водителей и отвлекающие факторы, например, использование мобильных телефонов. Некоторые из этих факторов риска можно легко охватить целенаправленным правоприменением, что принесет значительные выгоды с точки зрения снижения показателей смертности и травматизма в результате ДТП. В частности, использование ремней безопасности и детских удерживающих систем, а также ношение шлемов, не требуют специализированного оборудования, однако могут привести к значительному сокращению смертности как результат последовательного правоприменения. В некоторых странах ЦАРЭС требуется внесение изменений в законодательство, как для снижения рисков, так и для того, чтобы сделать правоприменительные программы более эффективными, в то время как в других акцент должен быть сделан только на усилении контроля за соблюдением существующего законодательства. Меры по улучшению правоприменения наиболее эффективны, когда о них информируется и привлекается к участию местная общественность. Примерами эффективных стратегий в области правоприменения можно обмениваться для усиления воздействия кампаний по обеспечению соблюдения правил БДД.

Выдача водительских удостоверений и обучение водителей

76. Системы выдачи водительских удостоверений и режимы обучения водителей в регионе ЦАРЭС варьируются в широких пределах. В некоторых странах недостатки и в первом, и во втором отрицательно воздействуют на безопасность движения. В некоторых странах ЦАРЭС обучение водителей имеет рудиментарный характер, что означает, что обучающимся водителям предоставляются ограниченные знания и обучение. Стандарты тестирования также имеют недостатки, что приводит к тому, что большое число неквалифицированных водителей с ограниченными знаниями о стандартах вождения получают разрешение на эксплуатацию автотранспортных средств на автодорогах общественного пользования. Это увеличивает риски использования автодорог даже пешеходами и пользователями немоторизированных транспортных средств, которые зачастую становятся невинными жертвами неосторожного поведения на дорогах. Повышение безопасности дорожного движения на региональном уровне требует, чтобы водители имели достаточные знания дорожных правил и способность безопасного управления транспортным средством. Во многих странах ЦАРЭС, чтобы улучшить условия безопасности на автодорогах общего пользования, необходимо значительно улучшить навыки водителей.

Уязвимые участники дорожного движения

77. Значительную часть погибших и травмированных в ДТП в странах ЦАРЭС представляют уязвимые участники дорожного движения, а пешеходы составляют большинство этих жертв. Несмотря на то, что многие случаи смертности пешеходов происходят на дорогах, которые не являются частью коридоров ЦАРЭС, данные о ДТП

указывают на то, что пешеходы представляют собой важную проблему на автодорогах, которые проходят через небольшие города и села, расположенные вдоль коридоров ЦАРЭС. С учетом этого, повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения в коридорах ЦАРЭС должно стать приоритетной задачей. В этом отношении важно обеспечить достаточную коммуникацию и консультации с затрагиваемым населением до, в процессе, и после улучшения дорог, а также привлечение местного населения к участию в профилактике рисков ДТП.

Безопасность парка коммерческих транспортных средств

78. Основными пользователями коридоров ЦАРЭС являются коммерческие транспортные средства, осуществляющие внутренние и международные перевозки грузов и пассажиров. Таким образом, характер эксплуатации коммерческих транспортных средств в коридорах ЦАРЭС оказывает существенное влияние на безопасность дорожного движения в регионе. Некоторые из наиболее важных факторов в этом отношении включают: (i) регулирование рабочего времени водителей и времени, отведенного на отдых для водителей и операторов, (ii) вопросы технического обслуживания транспортных средств и (iii) процедуры обучения водителей. В регионе ЦАРЭС положения, касающиеся этих аспектов коммерческих транспортных средств, отличаются друг от друга, так как в разных странах используются разные законодательные базы. Необходимо провести анализ различных положений, регулирующих использование коммерческих АТС, чтобы определить слабые аспекты в системах, которые необходимо устранить для повышения стандартов эксплуатации парка коммерческих транспортных средств. В рамках анализа будут изучены не только управление безопасностью парка АТС, правила и стандарты безопасности, но и физические объекты коридоров ЦАРЭС,

чтобы убедиться, что вдоль коридоров расположены адекватные стоянки для отдыха, сервис-центры и заправочные станции. Он также должен задокументировать состояние автодорог и характеристики маршрутов, поскольку эта информация может быть использована водителями, осуществляющих поездки на дальние расстояния и в другие страны, для целей планирования маршрута и ознакомления со средствами помощи при чрезвычайных ситуациях. Для проведения анализа следует привлечь транспортных операторов и ассоциации, осуществляющие, как международные, так и внутренние грузовые и пассажирские перевозки. И, наконец, везде, где это возможно, необходимо продвигать и требовать качественного управления автомобильными парками в области БДД и обучения операторов крупных парков.

Элемент 5: Оказание помощи после ДТП

Службы экстренного реагирования

79. Пострадавшие в ДТП во многих коридорах ЦАРЭС подвергаются более высокому риску не выжить в случае ДТП, чем в других местах, из-за ограниченной доступности или отсутствия аварийно-спасательных и медицинских служб. Многие участки коридоров проходят по отдаленным районам с большими расстояниями между городами и населенными пунктами. В таких условиях оказание первой помощи является проблемой в связи с удаленностью и трудностями со связью. Они также проходят по местностям с трудным рельефом в степных и горных районах. В таких условиях оказание первой экстренной помощи сопряжено с относительно более высокими издержками, в связи с удаленностью и трудностями обеспечения связи. Эти условия еще более усугубляются тем, что финансовые ограничения влияют также на качество

и объем помощи, которая может быть предоставлена. Тем не менее, необходимо изучить проблемы, связанные с обеспечением услуг первой помощи, чтобы определить масштаб проблемы, выявить разрывы, которые необходимо срочно заполнить, и связанные затраты для обеспечения и поддержания минимального стандарта помощи после ДТП. Совместный подход к экстренному реагированию – включая обмен информацией, обучение, согласованные протоколы и стратегическое планирование – может улучшить результаты при меньших затратах, и должен поощряться.

Службы медицинской и неотложной помощи

80. В связи с большой протяженностью, большинство коридоров ЦАРЭС пролегают через сельскую местность, где пункты и службы первой неотложной медицинской помощи имеют более низкое качество, чем в городских центрах и в крупных городах. Это не является неожиданностью, учитывая количество пациентов, обслуживаемых в городских районах, и где качество инфраструктуры и услуг находится на более высоком уровне. Однако центры неотложной помощи нужны в отдаленных районах не только для того, чтобы оказывать помощь пострадавшим в ДТП, но и для того, чтобы обслуживать местное население. Было бы разумно определить потребности сети центров неотложной медицинской помощи, которая бы обслуживала как местное сельское население, так и пострадавших в ДТП. В некоторых местах имеются травматологические центры, но сеть, охватывающая коридоры ЦАРЭС, не такая обширная и требует расширения во многих районах. Кроме того, многие существующие объекты требуют дополнительного оборудования для оказания медицинской и экстренной помощи. Также необходимы программы по обучению сотрудников и наращиванию потенциала, чтобы улучшить и увеличить диапазон предлагаемых услуг экстренной помощи.

Первая медицинская помощь

81. В целом, во всем регионе ЦАРЭС участники дорожного движения не очень хорошо приспособлены для оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП, так как они не обладают достаточной подготовкой и знаниями о том, как оказывать первую, даже простейшую, помощь пострадавшим. Это неблагоприятная ситуация не только потому что быстрое оказание помощи снижает потерю крови, но также и потому что накладывает дополнительное бремя на службы экстренного реагирования. Обучение немедицинского персонала (например, полиция и пожарная служба) и профессиональных водителей, таких как водители общественного транспорта и грузовых транспортных средств, методам оказания первой медицинской и экстренной помощи может оказать значительное влияние в отдаленных районах, так как именно они часто являются теми, кто первыми оказывается на месте ДТП. Эти виды помощи потенциально могут спасти жизнь и являются относительно недорогостоящими с точки зрения реализации и охвата. Многие страны имеют доступ к постоянным программам обучения, проводимым такими организациями здравоохранения, как Общества Красного креста и Красного полумесяца, и к ним можно обратиться с просьбой обеспечить

охват обучением как профессиональных, так и частных водителей, а также социальных работников и других групп в сельской местности.

Коммуникация

82. Коммуникация значительно улучшилась за последнее десятилетие с доступностью мобильных телефонов и широким распространением других средств связи. Однако, удаленность многих частей коридоров ЦАРЭС приводит к плохой связи во многих районах. Составление карт охвата повысит осведомленность о недостатках в обеспечении связи в этих районах. В некоторых районах достижения в технологиях могут позволить применить недорогие решения, чтобы расширить охват услугами связи. В других районах могут иметься технические решения, которые ранее не были доступны. Если это возможно, было бы предпочтительно, чтобы на всей протяженности маршрута каждого коридора ЦАРЭС был обеспечен охват мобильной телефонной связью, так как это обеспечит базовую связь, а охват единым национальным номером экстренной помощи, принятым всеми странами ЦАРЭС, окажет поддержку более широкому охвату службами неотложной помощи.

Планы действий для оказания поддержки безопасности дорожного движения

Приоритезация

83. Для полной реализации стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС необходимо определить диапазон действий, которые необходимо предпринять с целью достижения намеченных результатов. Подход безопасных систем использует пять компонентов в качестве обеспечения основы для стратегии. В то время как необходимо иметь стратегию, которая охватывает все пять элементов, чтобы различные действия были интегрированы и взаимосвязаны с региональной точки зрения, не все элементы будут иметь одинаковый вес. Это особенно относится к региону ЦАРЭС, так как многие отдельные инвестиции естественным образом фокусируются на определенных элементах, учитывая как приоритеты, определенные странами ЦАРЭС в отношении мероприятий по безопасности, так и тип, и характер поддержки, оказываемой донорским сообществом. В этом отношении основной фокус программы ЦАРЭС – содействовать транспорту и торговле в рамках всего региона, а в рамках автодорожного сектора это сужает диапазон мероприятий до улучшения автодорожных коридоров, обслуживающих основные торговые и транзитные связи.

84. Большая часть программы ЦАРЭС фокусируется на инвестициях

в усовершенствование автодорожной инфраструктуры, которая большей частью относится к элементу 2 – более безопасные автодороги. Как результат, мероприятия в рамках элемента 2 должны иметь приоритетность, так как инвестиции в автодороги имеют прямую связь с достижением цели более безопасной автодорожной инфраструктуры. Дополнением к этому является необходимость иметь хорошо сфокусированную координацию и управление всеми мероприятиями в области БДД и это может быть достигнуто только в том случае, если будет существовать адекватное управление БДД, что относится к элементу 1. Глобальный опыт показывает, что мероприятия в рамках элемента 1 очень важны для достижения хороших конечных результатов в области БДД и, как результат, действиям, ведущим к лучшему управлению в области БДД, также придается высокая приоритетность. Кроме того, необходимы детальные консультации с местным населением и уязвимыми пользователями дорог, чтобы обеспечить достаточную приоритетность безопасности всех участников движения. Это будет важнейшим требованием в каждом дорожном инвестиционном проекте.

85. Это не означает, что действия в рамках элементов 3, 4 и 5 должны быть опущены. Они являются важными гранями любой

стратегии БДД. Как отмечалось ранее, чтобы достичь улучшения во всех аспектах БДД и максимизировать выгоду, все мероприятия и действия должны быть интегрированы. В рамках стратегии ЦАРЭС поддержка для этих действий считается жизненно важной, но ей придается меньший приоритет, так как основной фокус индивидуальных инвестиционных проектов не включает непосредственную поддержку этим областям БДД. При этом нужно учитывать, что косвенные воздействия будут затрагивать аспекты БДД, относящиеся к элементам 3, 4 и 5. Данная приоритезация также признает, что каждый проект может оказать помощь только в некоторых областях, и что, скорее всего, будут существовать ограничения по имеющимся ресурсам, что будет ограничивать и масштаб потенциальной помощи для некоторых элементов.

86. В заключение, следует оказывать поддержку всем пяти элементам когда в наличии будут иметься достаточные ресурсы. Однако, когда ресурсы недостаточны, необходимо будет определить компоненты БДД, которым будет оказываться поддержка. На первоначальном этапе Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС все проекты по усовершенствованию автодорог должны оказывать поддержку действиям по компоненту 2, и большинство проектов также должны оказывать поддержку действиям по компоненту 1. Если будут иметься дополнительные ресурсы, то поддержка также должна быть оказана действиям в рамках компонентов 3, 4 и 5. Когда стратегия достигнет зрелости, можно будет рассмотреть другой подход к определению приоритезации.

План действий

87. Первоначальный региональный план действий по безопасности дорожного движения ЦАРЭС описан в Таблице 3. Его охват рассчитан на первые 4 года (2017–2020 гг.), по сравнению с общим периодом

стратегии в 14 лет. Предусматривается, что план действий будет периодически пересматриваться, чтобы в последующем обеспечить разработку пятилетнего плана. План охватывает каждый из 5 компонентов и включает в общей сложности 24 фокусных области и 72 индивидуальных действия. Являясь региональным планом, он будет служить всем 11 странам ЦАРЭС. Хотя разные области фокуса и связанные индивидуальные действия являются общими для каждой страны, внимание каждому из действий будет отличаться между странами, в зависимости от хода развития мероприятий в области БДД в каждой отдельной стране.

88. Каждое требуемое действие было оценено в рамках всего региона в целом на основе нескольких критериев. Первый критерий относится к действию и продолжительности времени, которое, скорее всего, потребуется для его осуществления. На основе данных по ДТП и другой статистической информации, очевидно, что фактическая информация по ДТП в регионе ограничена, и поэтому она не основана исключительно на доказательной информации, полученной от стран. При этом глобальный опыт и опыт других экономик, которые перешли к рыночной системе, дает основание предположить, что приоритеты могут быть определены на основе более общей информации, а в дальнейшем они могут быть уточнены по мере получения большего объема и более качественных свидетельств от большего количества мероприятий в области БДД. Многие действия могут быть завершены в краткосрочной перспективе (в течение менее 2 лет) и так как они зачастую имеют «моментальные» результаты, их необходимо начать как можно скорее. Эти проекты обозначены как имеющие высокую приоритетность (В). Другие действия обозначены как имеющие среднюю (С) и низкую (Н) приоритетность, в зависимости от того, когда они могут быть начаты (некоторые действия потребуют реализации других действий, прежде чем они могут быть начаты) и могут не привести к существенным

Таблица 3: План действий на 2017–2020 гг.

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость *	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
Элемент 1: Управление безопасностью дорожного движения									
Фокус: А. Эффективность управления и координации									
Стратегия 1.1: Улучшить управление и координацию безопасности дорожного движения в странах ЦАРЭС.									
1.1.1 Провести обучение для лиц, ответственных за управление и координацию.	X	X	АФГ КНР КГЗ ПАК	ГРУ КАЗ МОН ТАД ТКМ УЗБ	АЗЕ	АБР и другие доноры	\$\$	2017	Проведен как минимум один региональный семинар.
1.1.2 Обеспечить наличие ведущего ведомства по БДД в каждой стране, имеющего достаточные ресурсы, чтобы обеспечить национальное лидерство.	X	X	АФГ КГЗ ПАК	ГРУ МОН ТАД ТКМ УЗБ	АЗЕ КНР КАЗ УЗБ	Министерства, отвечающие за БДД в каждой стране.	\$\$	2017–2018	Во всех странах ЦАРЭС есть ведущее ведомство по БДД.
1.1.3 Создать Рабочую группу по БДД ЦАРЭС, чтобы отслеживать прогресс на региональном уровне.	X		АФГ АЗЕ КГЗ ПАК ТАД УЗБ	ГРУ КНР МОН ТКМ УЗБ	КАЗ	ККТС ЦАРЭС.	\$\$	2017	Рабочая группа создана и проводит заседания два раза в год.
Фокус: В. Доступ к хорошим данным по ДТП									
Стратегия 1.2: Улучшить эффективность и точность систем для сбора и анализа данных по ДТП по всем коридорам ЦАРЭС.									
1.2.1 Создать и/или улучшить существующие системы данных по ДТП в каждой стране ЦАРЭС, чтобы сделать доступными данные по ДТП для коридоров ЦАРЭС.	X	X	АФГ АЗЕ КГЗ МОН ПАК ТАД ТКМ ГРУ КАЗ	УЗБ	КНР	Ведомства, ответственные за системы данных по ДТП в каждой стране.	\$\$\$	2017–2020	Каждая страна способна иметь доступ к точным данным по ДТП для коридоров ЦАРЭС.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
			Высокая	Средняя	Низкая				
1.2.2 Провести обучение для лиц, ответственных за управление системами данных.	Региональный	Национальный	АФГ КТЗ ПАК ТАД ТКМ ГРУ КАЗ	МОН УЗБ	КНР	АБР и другие доноры.	\$	2018–2020	Как минимум три субрегиональных семинара по системам данных по ДТТ.
Фокус: В. Доступ к достоверным данным по ДТТ									
Стратегия 1.3: Обеспечить, чтобы положения в каждой стране ЦАРЭС позволяли национальным ведомствам, ответственным за БДД, иметь доступ к данным по ДТТ.									
1.3.1 Обеспечить для всех национальных ведомств, ответственных за БДД, доступ к национальной базе данных по ДТТ для целей планирования, проведения исследований и мониторинга.		X	АФГ КТЗ МОН ПАК ТКМ ГРУ КАЗ	КНР ТАД УЗБ	АЗЕ УЗБ	Ведомства, ответственные за системы данных по ДТТ в каждой стране.	\$\$\$	2017–2020	Ключевым ведомствам в каждой стране обеспечен доступ к национальной базе данных по ДТТ.
1.3.2 Провести обучение для ведомств по эффективному анализу данных по ДТТ для целей планирования, проведения исследований и мониторинга.	X	X	АФГ КТЗ МОН ПАК ТАД ГРУ КАЗ	АЗЕ КНР ПАК ТАД	УЗБ	Ведомства, ответственные за системы данных по ДТТ в каждой стране, при поддержке от АБР и других доноров.	\$\$	2018–2020	Как минимум один национальный семинар по анализу данных по ДТТ проведен в каждой стране.
Фокус: С. Финансирование для обеспечения БДД									
Стратегия 1.4: Обеспечить механизмы для выделения достаточного объема ресурсов с целью улучшения БДД в коридорах ЦАРЭС.									
1.4.1 Обеспечить часть финансирования для проектов развития автодорожных коридоров ЦАРЭС для мероприятий в области БДД.	X	X	КТЗ МОН ПАК ГРУ	АФГ АЗЕ КНР КАЗ	ТАД	Ведомства, отвечающие за БДД, финансы, экономическое планирование в каждой стране.	\$\$\$	2017–2020	Документация по подготовке и проектированию и бюджетам проектов в каждой стране.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
1.4.2 Развивать устойчивые источники финансирования для БДД в рамках стран ЦАРЭС, такие как системы обязательного страхования, поступления от штрафов или от регистрации автотранспортных средств.		X	КТЗ МОН ПАК ГРУ	АФГ АЗЕ КНР КАЗ ТАД ТКМ	УЗБ	Ведомства по транспортной политике или иные соответствующие ведомства в каждой стране.	\$\$	2018–2020	Документ по оценке транспортной политики.
1.4.3 Поиск финансирования из внешних источников с целью дополнения национальных бюджетов по БДД.	X	X	КТЗ ПАК ТАД УЗБ ГРУ	АФГ КНР МОН	КАЗ ТКМ	Национальные ведомства по БДД, ведомства по финансам и экономическому планированию и внешние доноры.	\$	2017–2020	Задокументированные просьбы к внешним донорам.
Фокус: D Национальные планы действий по БДД									
Стратегия 1.5: Поддержка разработки и реализации национальных планов действий по БДД во всех странах ЦАРЭС.									
1.5.1 Провести обучение по разработке и реализации эффективных планов действий по БДД.	X	X	КТЗ ПАК ГРУ	АФГ АЗЕ МОН ТАД ТКМ	КНР КАЗ УЗБ	Ведомства, ответственные за координацию и управление национальными планами по БДД.	\$\$\$	2017–2020	Проведен, как минимум, один региональный семинар. Проведен, как минимум, один национальный семинар в каждой стране.
1.5.2 Проводить регулярный мониторинг национальных планов действий по БДД и оценивать итоги, чтобы обеспечить обратную связь для улучшения разработки и осуществления интервенций в области БДД.	X	X	ТАД ТКМ	АФГ АЗЕ КТЗ МОН ПАК УЗБ ГРУ	КНР КАЗ	Ведомства, ответственные за координацию и управление национальными планами по БДД.	\$	2019–2020	Ежегодные отчеты по мониторингу БДД в каждой стране.
1.5.3 Учредить Конференцию ЦАРЭС по безопасности дорожного движения, проводимую каждые два года, которая поможет в построении связей, сотрудничестве и доверия между странами-членами на пути к решению вопросов в области БДД, имеющих региональный фокус.	X		АФГ АЗЕ КТЗ ПАК ТАД ТКМ УЗБ	КНР КАЗ МОН ГРУ		Институт ЦАРЭС..	\$\$	2018–2020	Как минимум проведена одна конференция ЦАРЭС по безопасности дорожного движения.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стои- мость *	Сроки	Индикаторы
			Националь- ный	Высокая	Средняя				
	Регио- наль- ный								
Фокус: Е. Страхование									
Стратегия 1.6: Улучшение положений по требованиям к страхованию транспортных средств во всех странах ЦАРЭС, чтобы всем пострадавшим в ДТП была доступна качественная медицинская помощь.									
1.6.1 Проанализировать эффективность законодательной базы по требованиям к страхованию транспортных средств во всех странах ЦАРЭС.	X	X	A3E MON TAD	AFГ KHP KГЗ PAK TKM ГРУ	KA3 УЗБ	Ведомства, ответственные за страхование транспортных средств.	\$	2019–2020	Отчет по эффективности законодательной базы.
1.6.2 Усилить законодательную базу на основе выводов анализа.		X	A3E MON TAD	AFГ KHP KГЗ PAK TKM ГРУ	KA3 УЗБ	Ведомства, ответственные за страхование транспортных средств.	\$\$	2019–2020	Отчет по усилению законодательной базы.
Элемент 2: Более безопасные дороги									
Фокус: А. Улучшение стандартов проектирования									
Стратегия 2.1: Улучшить стандарты проектирования автодорог, чтобы привести их в соответствие с международными практиками в области безопасности									
2.1.1 Проанализировать существующие стандарты проектирования для автодорог ЦАРЭС в свете международной передовой практики.	X	X	AFГ KA3 KГЗ PAK	A3E KHP MON TAD TKM УЗБ ГРУ		Ведомства, ответственные за проектирование автодорог и независимые эксперты в каждой стране, при поддержке со стороны доноров.	\$\$\$	2017–2020	Отчеты, документирующие анализ стандартов проектирования и предлагаемый пересмотр стандартов.
2.1.2 Разработать и реализовать систему для улучшения стандартов проектирования автодорог ЦАРЭС, с тем, чтобы соответствовать международным стандартам проектирования с учетом БДД.	X	X	AFГ A3E KA3 KГЗ PAK	MON TAD TKM УЗБ ГРУ	KHP	Ведомства, ответственные за проектирование автодорог в каждой стране, при поддержке со стороны доноров.	\$\$\$	2018–2020	Отчеты, указывающие на утверждение пересмотренных стандартов проектирования.

* Стоиммость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США. продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
2.1.3 Провести обучение инженеров-дорожников с целью поддержки реализации пересмотренных стандартов проектирования для автодорог ЦАРЭС на национальном уровне в каждой стране-члене.		X	АФГ АЗЕ КНР КАЗ КТЗ ПАК ТКМ ГРУ	МОН ТАД УЗБ		Национальные автодорожные ведомства.	\$\$	2018–2020	Как минимум один национальный семинар по проектированию с учетом БДД проведен в каждой стране.
Фокус: В. Планирование, проектирование и содержание автодорог, отвечающие потребностям по безопасности всех пользователей автодорог									
Стратегия 2.2: Обеспечить включение потребностей по безопасности для всех пользователей автодорог при планировании, проектировании, строительстве, усовершенствовании и содержании коридоров ЦАРЭС									
2.2.1 Проанализировать существующие подходы и процедуры обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты), сельскохозяйственной техники и фермеров, перегоняющих скот, использующих коридоры ЦАРЭС.		X	АФГ АЗЕ КТЗ МОН ПАК ТКМ ГРУ	КАЗ ТАД УЗБ	КНР	Ведомства, ответственные за безопасность автодорог в каждой стране.	\$\$	2018–2020	Отчеты по анализу подходов к обеспечению безопасности для всех участников дорожного движения.
2.2.2 Разработать руководства, основанные вокруг международной передовой практики, чтобы обеспечить учет потребностей всех участников дорожного движения во время планирования, проектирования, строительства, усовершенствования и содержания автодорог ЦАРЭС.	X	X	АФГ АЗЕ КТЗ МОН ПАК ТКМ	КНР КАЗ ТАД УЗБ ГРУ		Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране.	\$	2017–2020	Подготовлены документы руководства.
2.2.3 Провести обучение для оказания поддержки реализации руководства на национальном уровне в странах-членах ЦАРЭС.		X	АФГ КТЗ ПАК ТАД ТКМ	АЗЕ КНР КАЗ МОН УЗБ ГРУ		Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране, при поддержке со стороны доноров.	\$\$	2017–2020	Ежегодные обучающие семинары по проектированию безопасных автодорог проведены в каждой стране.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США. продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стои-мость*	Сроки	Индикаторы
	Регио-нальный	Нацио-нальный	Высокая	Средняя	Низкая				
Фокус: С. Аудит безопасности дорожного движения									
Стратегия 2.3: Внедрение и/или усиление широкого использования процесса аудита безопасности дорожного движения									
2.3.1 Внедрить и/или расширить процесс аудита безопасности дорожного движения в дорожных ведомствах, чтобы обеспечить решение и устранение вопросов безопасности во время проектирования новых проектов на автодорогах ЦАРЭС.	X	X	КАЗ КТЗ МОН ПАК ТАД ТКМ	АФГ АЗЕ УЗБ ГРУ	КНР	Ведомства, ответственные за аудит БДД в каждой стране.	\$\$\$	2017–2020	Опубликованы Руководство по аудиту БДД и Отчеты по АБДД** индивидуальных автодорожных проектов ЦАРЭС.
2.3.2 Создать политику по аудиту безопасности дорожного движения ЦАРЭС и реализовывать ее по всем новым автодорожным проектам в коридорах ЦАРЭС.	X	X	АФГ АЗЕ КТЗ МОН ПАК ТКМ ГРУ	КАЗ ТАД УЗБ	КНР	Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране.	\$	2018–2020	Политика по аудиту БДД ЦАРЭС.
2.3.3 Провести обучение для оказания поддержки реализации руководства по АБД и политике по АББ ЦАРЭС на национальном уровне в странах-членах ЦАРЭС.		X	КТЗ ПАК ТАД ТКМ	АЗЕ КНР КАЗ МОН УЗБ ГРУ		Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране при поддержке доноров.	\$\$	2017–2020	Регулярные обучающие семинары по аудиту БДД проведены в каждой стране.
Фокус: D. Устранение опасных местоположений на автодорогах									
Стратегия 2.4: Устранить опасные местоположения на дорогах («очаги аварийности») в существующих коридорах ЦАРЭС									
2.4.1 Создать эффективную систему для определения очагов аварийности для сети автодорог ЦАРЭС с встроенной системой оценки эффективности расходования средств.		X	АФГ КАЗ КТЗ МОН ПАК ТАД ТКМ	УЗБ ГРУ	АЗЕ КНР	Ведомства, ответственные за безопасные автодороги в каждой стране.	\$	2017–2020	Документы, описывающие методологию определения очагов аварийности.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США продолжение на следующей странице

** АБДД = аудит безопасности дорожного движения.

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
2.4.2 Провести обучение для дорожной полиции и инженеров по расследованию ДТП и определению очагов аварийности.		X	АФГ КАЗ МОН ПАК ГРУ	КНР КАЗ ТАД ТКМ	АЗЕ УЗБ	Дорожные ведомства и дорожная полиция в каждой стране.	\$	2017–2020	Провести как минимум 2 семинара в каждой стране.
2.4.3 Создать программу мер по устранению очагов аварийности в автодорожной сети ЦАРЭС при условии проведения оценок эффективности расходования средств.		X	АФГ КНР КАЗ ТАД ТКМ ГРУ	КАЗ МОН УЗБ	АЗЕ	Дорожные ведомства и дорожная полиция в каждой стране.	\$\$\$	2017–2020	Годовой отчет о проделанной работе по реализации программы мер.
Фокус Е. Последовательность в улучшении безопасных автодорог									
Стратегия 2.5: Улучшить последовательность в обеспечении безопасных автодорог во всех коридорах ЦАРЭС									
2.5.1 Провести обучение для инженеров с целью проведения аудита БДД автодорожных проектов на этапе проектирования в автодорожной сети ЦАРЭС.	X	X	АФГ КАЗ КАЗ ТАД ПАК ТКМ ГРУ	АЗЕ КНР МОН ТАД УЗБ		Дорожные ведомства в каждой стране.	\$	2017–2020	Как минимум 2 обучающих семинара проведены в каждой стране.
2.5.2 Провести инспекции по БДД автодорожной сети ЦАРЭС и создать программу работ по усовершенствованию.	X	X	АФГ АЗЕ КАЗ ПАК	КАЗ МОН ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	КНР	Дорожные ведомства в каждой стране.	\$\$\$	2017–2020	Подготовлен годовой отчет и завершены инспектирование автодорог и корректирующие работы.
Фокус: F. Повышение безопасности в местах проведения дорожных работ									
Стратегия 2.6: Улучшить безопасность в местах проведения дорожных работ в коридорах ЦАРЭС, чтобы обеспечить защиту для дорожных рабочих и участников дорожного движения									
2.6.1 Разработать и распространить единый безопасный подход к обеспечению БДД в местах проведения дорожных работ на автомагистралях ЦАРЭС, которые равнозначны мировой передовой практике по обеспечению безопасности.	X	X	АФГ КАЗ МОН ПАК ТКМ	КАЗ ТАД УЗБ ГРУ	АЗЕ КНР	Автодорожные ведомства в каждой стране и доноры.	\$\$\$	2017–2019	Принять Руководство ЦАРЭС для мест проведения дорожных работ.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стои-мость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
2.6.2 Включить передовые практики безопасности в местах проведения дорожных работ в контрактные документы на проведение дорожных работ в коридорах ЦАРЭС.	X	X	АФГ КАЗ ПАК ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕ КНР КГЗ МОН УЗБ ГРУ	Автодорожные ведомства в каждой стране и доноры.	\$\$\$	2017–2019	Включить Руководство ЦАРЭС для мест проведения дорожных работ в контрактные документы.	
2.6.3 Обеспечить использование передовой практики по всем контрактам на дорожные работы в коридорах ЦАРЭС к 2019 году.	X	X	АФГ КАЗ ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕ КНР КГЗ МОН ПАК	Автодорожные ведомства в каждой стране и доноры.	\$\$\$	2017–2019	Мониторинг всех новых контрактов в отношении использования Руководства ЦАРЭС для мест проведения дорожных работ.	
Элемент 3: Более безопасные транспортные средства									
Фокус: А. Перегруз автотранспортных средств									
Стратегия 3.1: Улучшить уровень соблюдения конфигурации осей тяжелых автотранспортных средств, нагрузки на ось и габаритов во всех странах ЦАРЭС									
3.1.1 Провести обучение для ответственных ведомств в странах ЦАРЭС по эффективному обеспечению соблюдения ограничений по габаритам и весу АТС.	X	X	АФГ КГЗ МОН ПАК ТАД УЗБ ГРУ	КНР КАЗ ТКМ	АЗЕ АБР и другие доноры.	\$	2018–2020	Проведено как минимум два региональных семинара, которые включают эту тему.	
3.1.2 Обеспечить оборудование для взвешивания и проверки безопасности тяжелых АТС, использующих коридоры ЦАРЭС.	X	X	АФГ МОН ТАД УЗБ ГРУ	КАЗ КГЗ ПАК ТКМ	АЗЕ КНР ответственные за обеспечение соблюдения нагрузки, и доноры.	\$\$\$	2018–2020	Проекты по усовершенствованию коридоров ЦАРЭС должны включать оборудование для взвешивания.	
3.1.3 Обеспечить, чтобы страны ЦАРЭС обменивались информацией о национальных положениях по максимально допустимой нагрузке.	X	X	АФГ КНР МОН ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	КГЗ ПАК	АЗЕ КАЗ Ведомства, ответственные за обеспечение соблюдения нагрузки, и ЦАРЭС..	\$	2017–2020	Подготовлен и распространен документ с положениями по допустимой нагрузке.	

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США. продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
Фокус: В. Технический осмотр и содержание автотранспортных средств									
Стратегия 3.2: Обеспечить, чтобы АТС, эксплуатируемые в коридорах ЦАРЭС, были в технически исправном состоянии и соответствовали требованиям по безопасности АТС									
3.2.1 Предоставить возможности для стран ЦАРЭС обмениваться опытом и знаниями, чтобы обеспечить согласованность систем технического осмотра и содержания АТС во всех странах ЦАРЭС.	X	X	ГРУ АФГ АЗЕ КНР КАЗ КТЗ МОН ПАК ТАД ТКМ	УЗБ	Ведомства, ответственные за проверку АТС, и доноры и частные операторы.	\$\$	2017–2020	Проведено как минимум одно региональное мероприятие по обмену знаниями.	
3.2.2 Провести обзор законодательной базы по системам технического осмотра и содержания АТС в странах ЦАРЭС.	X	X	ТКМ ГРУ	АФГ КНР КАЗ КТЗ МОН ПАК ТАД УЗБ	АЗЕ	Ведомства, ответственные за проверку АТС, и доноры и частные операторы.	\$\$	2018–2020	Отчет по законодательной базе в каждой стране.
3.2.3 Провести обзор законодательства по стандартам АТС во всех странах ЦАРЭС, чтобы обеспечить их соответствие уровню для обеспечения безопасности.	X	X	АФГ КТЗ ТАД ГРУ	КНР МОН ПАК ТКМ УЗБ	АЗЕ КАЗ	Ведомства, ответственные за стандарты АТС и доноры.	\$\$	2018–2020	Отчет по стандартам АТС в каждой стране.
3.2.4 Модернизировать оборудование и процессы для проверки АТС в странах ЦАРЭС, по мере необходимости.	X	X	ГРУ	АФГ АЗЕ КТЗ МОН ПАК ТАД ТКМ УЗБ	КНР КАЗ	Ведомства, ответственные за проверку АТС, и доноры и частные операторы.	\$\$\$	2018–2020	Ежегодные страновые отчеты по СТО АТС.***

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

*** СТО АТС = системы технического осмотра автотранспортных средств.

продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
3.2.5 Обеспечить соответствующий уровень квалификации лиц, ответственных за техническое содержание и проверку АТС, чтобы максимизировать безопасность АТС на автодорогах в странах ЦАРЭС.	X	X	ГРУ	АФГ КТЗ МОН ПАК ТАД ТКМ	АЗЕ КНР КАЗ УЗБ	Ведомства, ответственные за проверку АТС, и технические институты.	\$	2018–2020	Ежегодные страновые отчеты по СТО АТС.
3.2.6 Проанализировать системы регистрации АТС средств, чтобы убедиться, что обязательная проверка и страхование АСТ являются их компонентом.	X	X	ТАД ГРУ	АФГ КТЗ МОН ПАК ТКМ	АЗЕ КНР КАЗ УЗБ	Ведомства, ответственные за регистрацию и проверку АТС.	\$	2017–2018	Отчет по регистрации и проверке АТС в ЦАРЭС.
Фокус: С. Медленно движущиеся автотранспортные средства									
Стратегия 3.3: Обеспечить, чтобы медленно движущиеся АТС не создавали опасных ситуаций для других участников дорожного движения									
3.3.1 Проанализировать эффективность законодательства и его исполнение для обеспечения безопасности, связанной с медленно движущимися транспортными средствами, которые могут использовать коридоры ЦАРЭС.		X	КТЗ ПАК	АФГ АЗЕ КНР МОН ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	КАЗ	Ведомства, ответственные за использование автодорожной сети.	\$	2018–2020	Отчет по законодательству, влияющему на использование автодорожной сети.
3.3.2 Реализовать рекомендации по улучшению условий БДД для пользователей медленно движущихся транспортных средств.		X	КТЗ ПАК ГРУ	АФГ АЗЕ КНР МОН ТАД ТКМ УЗБ	КАЗ	Ведомства, ответственные за использование автодорожной сети.	\$\$	2019–2020	Отчет по реализации рекомендаций с целью улучшения условий безопасности для медленно движущихся транспортных средств.
3.3.3 Повысить осведомленность общественности о рисках движения медленно движущихся транспортных средств в транспортных скоростных международных транспортных потоках на автомагистралях ЦАРЭС.		X	КТЗ ТАД ТКМ ГРУ	АФГ АЗЕ КНР МОН ПАК УЗБ	КАЗ	Ведомства, ответственные за использование автодорожной сети и гражданское общество.	\$\$\$	2017–2020	Результаты кампаний по повышению уровня информированности.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
Элемент 4: Более безопасное поведение участников дорожного движения									
Фокус: А. Законодательство									
Стратегия 4.1: Обеспечить, чтобы законодательство способствовало продвижению и приоритизации БДД в коридорах ЦАРЭС									
4.1.1 Обеспечить обучение для проведения эффективных обзоров законодательной базы.	X	X	КГЗ ПАК ГРУ	АЗЕ КНР МОН	АФГ КАЗ	Органы БДД и доноры.	\$\$	2018–2020	Отчет о проведенных мероприятиях по наращиванию потенциала.
4.1.2 Провести обзор законодательной базы в каждой стране ЦАРЭС, чтобы обеспечить, что она отражает передовую практику и способствует продвижению и приоритизации БДД.	X	X	КГЗ ПАК ГРУ	МОН ТАД ТКМ УЗБ	АФГ АЗЕ КНР КАЗ	Органы БДД.	\$\$	2018–2020	Отчет по обзору законодательства.
4.1.3 Внести изменения и/или дополнения в законодательную базу в каждой стране ЦАРЭС.		X	ПАК ГРУ	КНР КАЗ КГЗ МОН ТАД ТКМ	АФГ АЗЕ УЗБ	Органы БДД.	\$	2019–2020	Приняты новые положения.
Фокус: В. Повышение осведомленности о рисках									
Стратегия 4.2: Повысить уровень осведомленности о рисках ДТП у всех участников дорожного движения посредством эффективного просвещения и коммуникации									
4.2.1 Обеспечить обучение для ведомств, ответственных за БДД в области передовой практики разработки, реализации и мониторинга эффективных кампаний по информированию и просвещению общественности.		X	АЗЕ КАЗ КГЗ ПАК ТАД	КНР МОН ТКМ УЗБ ГРУ	АФГ	Ведомства, ответственные за БДД в каждой стране, гражданское общество и доноры.	\$\$\$	2017–2020	Отчеты об обучении на региональном и страновом уровнях.
4.2.2 Оказать поддержку реализации эффективных кампаний по информированию и просвещению общественности.		X	КАЗ КГЗ МОН ПАК ТАД ГРУ	АЗЕ КНР ТКМ УЗБ	АФГ	Органы БДД, и гражданское общество и доноры.	\$\$	2018–2020	Отчеты о воздействии кампаний.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США. продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
Фокус: С. Правоприменение									
Стратегия 4.3: Усилить работу по правоприменению в коридорах ЦАРЭС со стороны уполномоченных органов									
4.3.1 Обеспечить обучение органов дорожной полиции методам международной передовой практики правоприменения.	X	X	АФГ КТЗ МОН ПАК	КАЗ ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕ КНР	Ведомства, ответственные за правоприменение и доноры.	\$\$\$	2017–2020	Отчеты по результатам обучения на региональном уровне и в каждой стране.
4.3.2 Предоставить оборудование, необходимое для усиления работы по правоприменению, особенно в отношении нарушений, связанных с превышением скорости и вождением в состоянии алкогольного/наркотического опьянения.		X	АФГ КТЗ МОН	КАЗ КНР ПАК ТАД ТКМ ГРУ	АЗЕ УЗБ	Ведомства, ответственные за правоприменение.	\$\$\$	2017–2020	Отчеты по закупленному оборудованию для усиления работы по правоприменению. Отчеты по воздействию программ по обеспечению правоприменения.
4.3.3 Обеспечить поддержку мероприятий по правоприменению за счет проведения эффективных кампаний по информированию общественности с целью усиления сдерживания неправомерного поведения.		X	АФГ КТЗ МОН ПАК ТАД ГРУ	АЗЕ КНР КАЗ ТКМ УЗБ		Ведомства, ответственные за правоприменение, и гражданское общество.	\$\$\$	2018–2020	Отчеты по правоприменительным мероприятиям и эффективности связанных программ по повышению уровня информированности.
4.3.4 Провести обзор санкций в отношении нарушений правил дорожного движения, чтобы убедиться, что они позволяют обеспечить эффективное правоприменение и соблюдение правил дорожного движения.		X	АФГ ПАК	КАЗ КНР МОН ТАД ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕ КАЗ	Ведомства, ответственные за мероприятия в области правоприменения.	\$	2017–2020	Отчет по национальным обзорам санкций в отношении нарушений ПДД.
4.3.5 Привлечь и уполномочить общественность сообщать о нарушителях ПДД и подавать жалобы с целью поддержки и улучшения усилий по осуществлению правоприменения.		X				Ведомства, ответственные за правоприменение и гражданское общество.	\$\$	2017–2020	Отчеты о мероприятиях по созданию систем сообщения о нарушениях.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность				Ответственность	Стои- мость*	Сроки	Индикаторы
			Высокая	Средняя	Низкая					
	Националь- ный	Региональ- ный								
Фокус: D. Выдача водительских удостоверений и обучение										
Стратегия 4.4: Улучшить качество обучения и выдачи водительских удостоверений водителям с целью повышения безопасности										
4.4.1 Провести обзор требований и практики выдачи водительских удостоверений в странах ЦАРЭС, чтобы обеспечить, что они приоритизируют безопасность и способствуют гармонизации таких требований.	X	X	АФГ КТЗ	КАЗ МОН ПАК ТАД УЗБ ГРУ	АЗЕ КНР	Органы, выдающие водительские удостоверения.	\$	2018–2020	Отчет по выдаче водительских удостоверений.	
4.4.2 Повысить качество требований и практики выдачи водительских удостоверений, применяемых в странах ЦАРЭС.		X	АФГ КТЗ МОН ПАК ГРУ	АЗЕ КНР КАЗ ТАД ТКМ УЗБ	Органы, выдающие водительские удостоверения, органы БДД и гражданское общество.		\$\$	2017–2020	Отчет об улучшениях.	
4.4.3 Обеспечить, чтобы страны ЦАРЭС приняли систему регистрации информации о нарушениях ПДД водителями, которая обеспечивает накопление санкций, включая временную приостановку или лишение водительского удостоверения.	X		АФГ МОН ПАК ГРУ	КНР КАЗ ТАД ТКМ	АЗЕ КТЗ УЗБ	Органы, выдающие водительские удостоверения, и органы БДД.	\$\$	2018–2020	Отчеты о принятии национальных систем, обеспечивающих накопительные санкции.	
4.4.4 Изучить возможность введения системы обмена информацией о водительских удостоверениях и нарушениях ПДД между странами в отношении водителей, пересекающих границы стран.	X	X				Органы, выдающие водительские удостоверения, органы БДД и доноры.	\$\$	2018–2020	Отчет по потенциальной системе обмена информацией.	
Фокус: E. Уязвимые участники дорожного движения										
Стратегия 4.5: Улучшить безопасность уязвимых участников дорожного движения** в коридорах ЦАРЭС										
4.5.1 Определить местоположения в коридорах ЦАРЭС, где уязвимые участники дорожного движения подвергаются рискам.	X	X	АФГ КНР КАЗ ПАК ТАД ТКМ ГРУ	АЗЕ КТЗ МОН ТАД УЗБ ГРУ	АФГ КНР КАЗ МОН ПАК ТАД ТКМ ГРУ	Автомобильные ведомства, дорожная полиция и местные органы управления.	\$	2017–2019	Отчет по местоположениям высокого риска для уязвимых участников дорожного движения.	

* Стоимость: \$ = до 100 000 долл. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 долл. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 долл. США.

** Уязвимыми участниками дорожного движения являются пешеходы, велосипедисты, водители и пассажиры мотоциклов.

продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
4.5.2 Подготовить планы по снижению рисков для каждого местоположения и для разных типов уязвимых участников дорожного движения, и оценить затраты на их реализацию.		X	АФГ КНР КАЗ ПАК ТКМ	АЗЕ КГЗ МОН УЗБ ГРУ	ТАД	Автодорожные ведомства и дорожная полиция.	\$\$	2017–2020	Подготовлены планы по смягчению рисков и смета затрат.
4.5.3 Реализовать планы по снижению рисков БДД для уязвимых участников дорожного движения.	X	X	АФГ КНР КАЗ ПАК ТКМ	КГЗ МОН УЗБ ГРУ	ТАД	Автодорожные ведомства и дорожная полиция.	\$\$\$	2018–2020	Планы подготовлены и реализованы.
Фокус: F. Безопасность коммерческих автотранспортных средств									
Стратегия 4.6: Обеспечить безопасную эксплуатацию коммерческих АТС, пользующихся коридорами ЦАРЭС									
4.6.1 Обеспечить обучение в области эффективного управления безопасностью парков АТС для частных и коммерческих операторов.	X	X	АФГ АЗЕ КГЗ ПАК	КНР КАЗ МОН ТАД ТКМ ГРУ	УЗБ	Органы БДД, доноры, ассоциации операторов и частный сектор.	\$\$	2018–2020	Отчет по проведенным учебным мероприятиям.
4.6.2 Провести обзор национальных положений, стандартов и практики в отношении безопасности парков АТС, включая технологические решения.		X	АФГ МОН	АЗЕ КАЗ КГЗ ПАК ТКМ ГРУ	КНР ТАД УЗБ	Органы БДД и ассоциации операторов и частный сектор.	\$	2018–2020	Отчет по положениям и стандартам безопасности парков АТС.
4.6.3 Повысить знания водителей и операторов парков АТС в области практики безопасного вождения.		X	АФГ АЗЕ КГЗ ПАК ГРУ	КНР КАЗ МОН ТАД ТКМ УЗБ		Органы БДД, ассоциации операторов и частный сектор	\$\$	2019–2020	Отчеты о результатах проведенных мероприятий.

* Стоимость: \$ = до 100 000 долл. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 долл. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 долл. США.

продолжение на следующей странице

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Региональный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
4.6.4. Повысить информированность водителей коммерческих АТС об объектах на маршруте (например, стоянках для отдыха и сервис-центрах), состоянии автодорог и характеристиках маршрутов в коридорах ЦАРЭС.	X	X	АФГ КНР КГЗ ПАК УЗБ ГРУ	МОН ТАД ТКМ	АЗЕ	Органы БДД, ассоциации операторов и частный сектор.	\$\$	2017–2018	Отчеты по мероприятиям по повышению уровня информированности: подготовленные и распространенные листовки и материалы.
Элемент 5: Оказание медицинской помощи после ДТП									
Фокус: А. Службы экстренного реагирования									
Стратегия 5.1: Обеспечить доступ к высококачественным услугам экстренного реагирования во всех коридорах ЦАРЭС									
5.1.1 Провести комплексный обзор и аудит экстренного реагирования после ДТП.	X	X				Ведомства, ответственные за экстренное реагирование в каждой стране.	\$\$	2017–2019	Подготовлены отчеты по обзору и аудиту.
5.1.2 Обеспечить и создать сеть служб экстренного реагирования (медицинская помощь, пожарная служба, полиция, поисково-спасательная служба) в сельских и городских районах.	X	X	АФГ КГЗ МОН ПАК ГРУ	КНР КАЗ ТКМ УЗБ ГРУ	АЗЕ ТАД	Ведомства, ответственные за экстренное реагирование в каждой стране.	\$\$\$	2018–2020	Создана сеть служб экстренного реагирования и осуществляется работа в соответствии с планами.
5.1.3 Нарастить и усилить потенциал служб экстренного реагирования.	X	X	АФГ КАЗ КГЗ ТКМ ГРУ	КНР МОН ПАК ТАД УЗБ	АЗЕ	Ведомства, ответственные услуги экстренного реагирования и доноры.	\$\$	2018–2020	Проведено как минимум три субрегиональных семинара по службам экстренного реагирования.
Фокус: В. Услуги медицинской и экстренной помощи									
Стратегия 5.2: Улучшить услуги медицинской и экстренной помощи на протяжении всех коридоров ЦАРЭС, обеспечив, чтобы лечение могло быть предоставлено в течение минимально возможного периода времени									
5.2.1 Организовать своевременную экстренную медицинскую помощь на протяжении коридоров ЦАРЭС, обеспечив, чтобы ни один участник коридоров ЦАРЭС не находился на расстоянии более 1 часа от медицинской помощи.	X	X	АФГ КАЗ КГЗ ПАК ТКМ	КНР МОН ТАД УЗБ	АЗЕ ГРУ	Ведомства, ответственные за экстренную медицинскую помощь в каждой стране, и доноры.	\$\$\$	2017–2020	Учреждения экстренной медицинской помощи доступны в пределах одного часа в каждом коридоре ЦАРЭС.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Таблица 3 продолжение

Действия	Уровень деятельности		Приоритетность			Ответственность	Стоимость*	Сроки	Индикаторы
	Регionalный	Национальный	Высокая	Средняя	Низкая				
5.2.2 Обеспечить, чтобы травматологические центры были адекватно укомплектованы обученным персоналом и имели оборудование для проведения необходимого лечения.		X	АФГ КАЗ КТЗ ПАК ТКМ	КНР МОН УЗБ ГРУ	АЗЕ ТАД	Ведомства, ответственные за травматологические центры в каждой стране.	\$\$\$	2018–2020	Имеется адекватно обученный персонал.
Фокус: С. Первая помощь									
Стратегия 5.3: Обеспечить, что профессиональные водители имеют знания и навыки для оказания неотложной помощи пострадавшим в результате ДТП									
5.3.1 Включить требование, чтобы грузовые АТС и общественный транспорт имели соответствующее оборудование для оказания первой медицинской помощи, а водители получали обучение по оказанию неотложной помощи.		X	КАЗ МОН ПАК ТКМ УЗБ	АФГ КНР КТЗ ТАД ГРУ	АЗЕ	Ведомства, ответственные за регулирование АТС.	\$	2018–2020	Приняты положения. Реализованы обучающие программы и осуществляется обеспечение их соблюдение.
5.3.2 Реализовать программы по улучшению знаний водителей о неотложной медицинской помощи.		X	КНР ПАК ТКМ УЗБ ГРУ	АФГ АЗЕ КТЗ МОН ТАД	КАЗ	Ведомства, ответственные за регулирование АТС, органы здравоохранения и гражданское общество.	\$\$	2019–2020	Проведены обучающие программы по оказанию неотложной помощи.
Фокус: D. Коммуникация									
Стратегия 5.4: Обеспечить, чтобы все участки автодорожных коридоров ЦАРЭС были охвачены современной и надежной связью									
5.4.1 Обеспечить охват современной и надежной связью всех участков коридоров ЦАРЭС и единый телефонный номер экстренной помощи.		X	АФГ КТЗ МОН ТКМ	ТАД УЗБ	АЗЕ КНР КАЗ ПАК ГРУ	Ведомства по БДД и органы связи, и частный сектор.	\$\$\$	2017–2020	Обеспечен дополнительный охват телефонной связью.
5.4.2 Обеспечить, чтобы телефонные номера аварийных служб с возможностью обращения на нескольких языках были известны как национальным, так и международным участникам дорожного движения.		X	АФГ КТЗ МОН ТАД ТКМ	ПАК УЗБ	АЗЕ КНР КАЗ ГРУ	Ведомства по БДД и гражданское общество.	\$\$	2017–2019	Проведены кампании по информированию общественности.

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика, ГРУ = Грузия, КАЗ = Казахстан, КТЗ = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, СТО АТС = системы технического осмотра автотранспортных средств, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

* Стоимость: \$ = до 100 000 дол. США; \$\$ = 100 000 – 500 000 дол. США; \$\$\$ = 500 000 – 1 000 000 дол. США.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

выгодам в течение какого-то времени (такие, как долгосрочное развитие потенциала и институциональное усиление).

89. Второй критерий касается ответственности. Важно определить организацию (организации), которая будет нести ответственность за действия, так как ей необходимо взять на себя ведущую роль в реализации. План действий определяет тип ведомства (в разных странах, из-за различной институциональной структуры это могут быть различные ведомства), которое должно взять на себя ведущую роль для каждого действия и нести ответственность за его реализацию. Третий критерий, зачастую являющийся основным сдерживающим фактором, – это затраты. На данном этапе цикла планирования невозможно предсказать объемы затрат, так как планы не изучались достаточно детально. Затраты были оценены с точки зрения их ожидаемого масштаба, и действия были классифицированы по стоимости как ниже \$100 000, от \$100 000 до \$500 000 и выше \$500 000 для одной страны.

90. Четвертый критерий для категоризации каждого действия – это сроки, требующиеся для реализации. Многие отдельные действия могут быть реализованы быстро, менее чем за один год, если для исполнения задачи будут выделены адекватные ресурсы. Каждое действие может быть завершено в течение четырехлетнего периода, и для каждой задачи представляется соответствующий срок в течение периода с 2017 по 2020 г. Последний критерий для категоризации действий относится к индикаторам ключевых результатов, которые необходимо иметь для того, чтобы продемонстрировать, что действие завершено. Этот последний критерий очень важен, если необходимо будет оценить план действий, чтобы определить, был ли он успешным. Многие действия трудно определить количественно с точки зрения цифр или воздействий, и потребуются действия с других сторон, в форме отчетов и доказательств в виде данных, чтобы определить конечный результат действия. Поэтому важно тщательно выбрать индикаторы, которые отражают конечные результаты каждого действия и определяют итоги, которые могут быть измерены или определены как достигнутые.

Мониторинг и оценка

Структура результатов

91. Важным аспектом любой стратегии является компонент мониторинга для определения того, достигаются ли предусмотренные результаты программы, и если нет, какие потребуются корректировки в программе, чтобы вернуть ее на верный путь. Мониторинг на основе результатов фокусируется не на отдельных мероприятиях и использованных ресурсах, а на конечных результатах и воздействии программы. Таким образом, основной аспект – осуществляется ли достижение предусмотренного конечного итога стратегии. Программе мониторинга необходимо убедиться, спасаются ли жизни, и, в частности, достигает ли стратегия своего целевого показателя – сокращение на половину показателя смертности в результате ДТП в автодорожных коридорах ЦАРЭС к 2030 году. Если эта тенденция проявится, то, скорее всего, стратегия достигнет своего предусмотренного общего воздействия.

92. С целью достижения своих конечных результатов, стратегии необходимо достигнуть целого ряда показателей основных этапов, которые напрямую связаны с каждым из пяти элементов, лежащих в основе региональной стратегии БДД. Они кратко описаны в Приложении 3, где приводится структура результатов для стратегии в целом. Ключевые непосредственные результаты

включают (i) улучшенное управление БДД в каждой стране, (ii) оценку того, применяются ли улучшенные практики проектирования в области БДД, (iii) используются ли коридоры ЦАРЭС более безопасными АТС, (iv) улучшается ли безопасное поведение людей на дорогах и (v) осуществляется ли обеспечение улучшенного доступа к экстренной медицинской помощи. Для каждого из этих результатов определен ряд индикаторов основных этапов, которые будут определять, достигнут ли непосредственный результат.

Мониторинг

93. Стратегия потребует проведения регулярного мониторинга. Это было признано 15-м заседанием Координационного комитета по транспортному сектору,⁹ на котором было согласовано, что ежегодный мониторинг будет проводиться посредством использования процесса, уже сложившегося в рамках программы ЦАРЭС и посредством отчетов транспортного сектора о проделанной работе. Структура отчетности будет изменена, чтобы предусмотреть включение статистики и критериев по БДД. Затем индивидуальные страны будут предоставлять информацию, которая будет консолидироваться в ежегодных отчетах транспортного сектора о проделанной работе.

⁹ 15-е заседание ККТС было проведено в Бангкоке (Таиланд) 20–21 апреля 2016 года.

Осуществление: Совместная ответственность

94. Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС) – это программа, и как таковая, она не имеет официальной организации или института, чтобы оказывать поддержку достижению ее целей и задач. Поэтому она зависит от доброй воли своих стран-членов и поддержки со стороны ее многосторонних партнеров для реализации согласованных предложений для достижения ее целей. Так как выгоды от транспортных инвестиций требуют, чтобы все стороны удовлетворительно завершили свои согласованные компоненты для получения синергий совместимости, связанности и устойчивости, ожидается, что отдельные страны завершат свои согласованные компоненты в каждом коридоре, чтобы все страны, связанные с коридором, получили выгоды от действий друг друга.

95. Региональное видение может быть реализовано только в том случае, если индивидуальные национальные планы будут согласованы с ним. Поэтому важно, чтобы страны связали свои национальные планы действий по БДД с планами региона ЦАРЭС, поскольку странам необходимо будет работать сообща для достижения региональной цели. В краткой форме, это можно сформулировать, как:

***“Мыслить на региональном уровне,
а действовать на национальном
уровне”.***

96. Значительная доля инвестиций в коридоры ЦАРЭС будет поддерживаться донорами. Достижение более безопасных автодорожных коридоров и обеспечение безопасной связанности стран ЦАРЭС также потребует интегрированных действий и координации со стороны донорского сообщества. Это может быть должным образом осуществлено донорами посредством оказания ими поддержки для инвестирования в БДД и мониторинг конечных результатов БДД, чтобы убедиться в достижении целевых показателей и задач, а если это не так, то оказать поддержку дополнительным мерам с целью устранения недостатков. Эта внешняя поддержка должна охватывать не только инвестиции в инфраструктуру и товары, но и в разработку политики по БДД, а также наращивание потенциала и обучение. Такую поддержку наилучшим образом можно осуществлять и отслеживать посредством региональной стратегии по БДД с проведением периодических обзоров для оценки достижений и определения требуемых изменений.

97. Чтобы обеспечить регулярный мониторинг региональной стратегии БДД, было утверждено, чтобы эта функция осуществлялась ежегодно как часть заседаний Координационного комитета по транспортному сектору. Чтобы обеспечить техническую поддержку, а также проводить мониторинг и оценку плана действий, предлагается, чтобы в более долгосрочной перспективе в Институте

ЦАРЭС был создан технический секретариат, который будет нести ответственность за ежедневный контроль региональной работы в области БДД и осуществлять мониторинг индивидуальных проектов и компонентов в

области БДД, поддерживаемых различными национальными программами. Поэтому эта рабочая деятельность будет тесно связана с программой мониторинга и оценки, упомянутой ранее.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Заявление о приверженности безопасности дорожного движения в ЦАРЭС

Десять действий, направленных на повышение безопасности коридоров ЦАРЭС

[Одобрено Министерской конференцией ЦАРЭС]

14-я Министерская конференция Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), представленная правительствами Афганистана, Азербайджана, Китайской Народной Республики (КНР), Казахстана, Кыргызской Республики, Монголии, Пакистана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана,

полностью поддерживая цель “Десятилетия действий” ООН, заключающуюся в сокращении к 2020 году показателей смертности на автомобильных дорогах, и в преддверии второй Глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения в Бразилии, знаменующей середину Десятилетия,

осознавая, что глубокая политическая приверженность на национальном и региональном уровне является обязательным условием повышения безопасности дорожного движения,

призывая международное сообщество, включая доноров и международные организации, продолжать и расширять свою поддержку, направленную на реализацию решений по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе,

одобрила 25 сентября 2015 года в Улан-Баторе (Монголия) следующее совместное заявление:

1. **Признание проблемы безопасности дорожного движения в регионе**—Число людей, погибающих или получающих травмы в дорожно-транспортных происшествиях, все еще остается неприемлемо высоким – при этом, в одном лишь регионе ЦАРЭС ежегодно происходит более 60 000 смертельных случаев и 600 000 травм, многие из которых приходятся на долю уязвимых пользователей автомобильных дорог – таких как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. Это приводит к неблагоприятным социальным последствиям и причиняет большой урон экономике. Причины смерти и травматизма на автомобильных дорогах предсказуемы и предотвратимы, а действия, предпринятые для повышения безопасности дорожного движения, доступны по средствам и имеют высокую отдачу.

2. **Совместное решение проблемы всем регионом**—Применение последовательного подхода к безопасности дорожного движения может принести пользу всем странам ЦАРЭС. Страны ЦАРЭС будут поддерживать подход “безопасные системы”, сочетающий в себе усовершенствование проектирования автомобильных дорог, проектирование более безопасных автотранспортных средств, обеспечение соблюдения правил дорожного движения и обеспечение соответствующих механизмов реагирования после дорожно-транспортных происшествий. Сотрудничество в рамках ЦАРЭС позволит повысить эффективность за счет реализации совместных мероприятий по наращиванию потенциала и обмену знаниями, которые повысят способность стран ЦАРЭС определять, планировать и осуществлять мероприятия в области безопасности дорожного движения. Усилия, предпринимаемые на местном и национальном уровне в каждой стране, могут быть расширены посредством внедрения региональных подходов. Партнерство в рамках ЦАРЭС десяти участвующих стран и шести многосторонних партнеров по развитию обеспечивает устойчивую платформу, на основе которой может быть запущена региональная инициатива по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе.
3. **Приверженность совместным действиям**—Осознавая вышесказанное, страны ЦАРЭС заявляют о своей приверженности осуществлению следующих действий:
 - (i) **Сбор данных.** Страны ЦАРЭС будут улучшать качество и обеспечивать сопоставимость собираемых данных о дорожно-транспортных происшествиях, и будут осуществлять активный мониторинг совместного прогресса на страновом и региональном уровнях;
 - (ii) **Исследования.** Страны ЦАРЭС будут поддерживать проведение исследований для дальнейшего углубления понимания уникальных причин, обстоятельств и последствий дорожно-транспортных происшествий в регионе с целью разработки соответствующих целенаправленных интервенций;
 - (iii) **Развитие потенциала.** Страны ЦАРЭС будут проводить совместные мероприятия по наращиванию потенциала в области политики, проектирования, обеспечения соблюдения, образования, реагирования на чрезвычайные ситуации, данных и оценки безопасности дорожного движения;
 - (iv) **Автодорожные стандарты.** Все будущие автодорожные проекты в коридорах ЦАРЭС будут проектироваться в соответствии с высочайшими стандартами безопасности дорожного движения с целью сокращения вероятности и серьезности дорожно-транспортных происшествий, будут повышаться стандарты безопасности на всех автомобильных дорогах ЦАРЭС, и будет гарантировано надлежащее обеспечение необходимых объектов на этих дорогах. Страны ЦАРЭС примут и будут соблюдать соответствующие международные конвенции, касающиеся безопасности дорожного движения, проводить аудиты безопасности дорожного движения по всем автодорожным проектам ЦАРЭС, а также будут продвигать передовые наработки в сфере проектирования средств обеспечения безопасности дорожного движения, нацеленные, в частности, на снижение риска для уязвимых пользователей автомобильных дорог;
 - (v) **Безопасность автотранспортных средств.** Страны ЦАРЭС будут улучшать безопасность автотранспортных средств посредством проведения исследований и адаптации мер и технологий безопасности автотранспортных средств – например,

ремни безопасности и индикаторы ремней безопасности, системы антиблокировки и подушки безопасности. Страны ЦАРЭС будут обеспечивать, чтобы все автотранспортные средства на автомобильных дорогах находились в исправном состоянии, уделяя особое внимание автотранспортным средствам, перевозящим опасные товары, будут проводить периодические проверки всех автотранспортных средств, и будут обеспечивать, чтобы все транспортные средства (включая новые, импортированные и транзитные автотранспортные средства) соответствовали минимальным стандартам безопасности. Будут предприниматься усилия, направленные на расширение охвата страхования автотранспортных средств и совместное признание страховых полисов автотранспортных средств по всем коридорам ЦАРЭС;

- (vi) **Обеспечение соблюдения правил.** Будет продвигаться повышение уровня информированности и обеспечение соблюдения сопутствующих правил и положений о дорожном движении. К этому, например, относится перегрузка, превышение скорости, использование шлемов и ремней безопасности, время работы и отдыха водителей, вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;
- (vii) **Информированность и образование.** Будет продвигаться информированность о безопасности дорожного движения посредством проведения целенаправленных мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения, сосредоточенных на уязвимых пользователях автомобильных дорог, и будет обеспечиваться надлежащая подготовка всех водителей и других пользователей автомобильных дорог на дорогах в странах ЦАРЭС;
- (viii) **Реагирование после дорожно-транспортных происшествий.** Страны ЦАРЭС будут улучшать мероприятия по реагированию после дорожно-транспортных происшествий с целью повышения шансов на выживание пострадавших и уменьшения последствий для их здоровья в долгосрочной перспективе;
- (ix) **Партнерства.** Страны ЦАРЭС будут способствовать развитию партнерств между правительствами, местными органами власти, частным сектором и гражданским обществом с целью повышения уровня информированности и совместного улучшения безопасности движения на автомобильных дорогах; и
- (x) **Совместный региональный подход.** Страны ЦАРЭС будут проводить совместную работу для продвижения общего подхода к обеспечению безопасности дорожного движения посредством разработки стратегии безопасности дорожного движения для региона ЦАРЭС, и будут реализовать содержащиеся в ней меры.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Рамочная основа для Стратегии безопасности дорожного движения ЦАРЭС

Данная рамочная основа Стратегии безопасности дорожного движения программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) определяет приоритетные направления деятельности, вопросы и стратегии, которые будут включены в стратегию. Она основана на анализе ситуации в области БДД в регионе, а также информации, представленной странами-членами ЦАРЭС на семинаре по безопасности дорожного движения, состоявшемся в Бангкоке, Таиланд, 18–19 апреля 2016 г. Рамочная основа составлена вокруг пяти элементов в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы. Многие из существующих национальных стратегий БДД в странах ЦАРЭС также основаны на этих пяти элементах.

Элемент 1: Управление БДД

Фокус	Проблемы	Стратегии
А. Эффективность управления и координации	В регионе ЦАРЭС эффективность управления и координации БДД движения является проблемой во многих странах. Ответственность за БДД должен нести не только один орган – здесь требуется мультисекторальный подход. Лучше всего этого можно достичь путем создания эффективного партнерства в целях координированной и интегрированной деятельности различных ведомств и организаций.	1.1 Усовершенствование системы управления и координация вопросов БДД во всех странах ЦАРЭС.
В. Доступ к достоверным данным по ДТП	Эффективные планы и программы по БДД должны определяться и основываться на качественной информации и данных. Все страны разработали информационные системы данных по ДТП, но во многих случаях эти данные являются неполными или недостаточными, чтобы обеспечить четкую исходную информацию и детальное понимание причин ДТП. Это очень важно для принятия обоснованных решений в области политики.	1.2 Повысить эффективность и точность систем для сбора и анализа данных о ДТП во всех странах ЦАРЭС.

продолжение на следующей странице

Таблица продолжение

Фокус	Проблемы	Стратегии
В. Доступ к достоверным данным по ДТП	Данные о ДТП доступны не для всех национальных ведомств, отвечающих за БДД. Доступ к таким данным имеет важное значение для определения программ, направленных на удовлетворение потребностей и приоритетов разных ведомств.	1.3 Обеспечить, чтобы положения в каждой стране ЦАРЭС позволяли уполномоченным органам, ответственным за БДД, иметь доступ к данным о ДТП.
С. Финансирование для БДД	Финансирование мероприятий по БДД является одновременно и ограниченным, и недостаточным во всех странах ЦАРЭС. Безопасность всегда указывается в качестве приоритетного вопроса, но на практике аспекты БДД часто не учитываются при разработке автодорожных программ или при формировании бюджетных предложений.	1.4 Обеспечить механизмы выделения достаточных ресурсов для повышения БДД на коридорах ЦАРЭС.
Д. Национальные планы действий по БДД	В рамках проведенного обзора вопросов БДД в регионе ЦАРЭС было определено, что не все страны имеют эффективные национальные планы действий по обеспечению БДД. Отсутствие таких планов не позволяет повысить уровень БДД по всей региональной дорожной сети. Важно, чтобы все страны приняли национальные планы действий по обеспечению БДД.	1.5 Оказать поддержку в разработке и реализации национальных планов действий по обеспечению БДД во всех странах ЦАРЭС.
Е. Страхование	Система страхования во всех странах ЦАРЭС значительно отличается: от стран, где страхование является обязательным, до стран, где страхование еще не регулируется. Важность страховых систем заключается в том, что они могут быть полезными для покрытия социальных последствий ДТП за счет предоставления ресурсов на покрытие затрат на медицинскую помощь и, возможно, на покрытие расходов по уходу за пострадавшими в ДТП.	1.6 Усовершенствовать нормативно-правовую базу в отношении требований страхования АТС во всех странах ЦАРЭС с тем, чтобы качественная медицинская помощь была доступна для всех пострадавших в ДТП.

Элемент 2: Более безопасные дороги

Фокус	Проблемы	Стратегии
А. Усовершенствование технических стандартов проектирования дорог	Общим наблюдением по всему региону ЦАРЭС является то, что национальные стандарты проектирования дорог зачастую являются устаревшими с точки зрения инженерных принципов БДД, и они не соответствуют принципам передовой международной практики. Существует настоятельная потребность пересмотреть стандарты проектирования, чтобы гарантировать, что они соответствуют практике безопасности, распространенной в других регионах.	2.1 Усовершенствовать существующие технические стандарты проектирования дорог для приведения их в соответствие с международной практикой безопасности.

продолжение на следующей странице

Таблица продолжение

Фокус	Проблемы	Стратегии
В. Планирование, проектирование, строительство и техническое обслуживание дорог отвечают потребностям в безопасности всех участников дорожного движения	В настоящее время планирование, проектирование, строительство, усовершенствование и техническое обслуживание дорог, как правило, учитывает только те вопросы, которые относятся к моторизованному движению, такому как движение транспортных средств, перевозящих пассажиров и грузы. Однако, существуют также и другие уязвимые участники дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты), сельскохозяйственная техника и фермеры, занимающиеся перегоном скота, которые также пользуются коридорами ЦАРЭС. Потребности в безопасности всех этих участников дорожного движения должны быть признаны и включены в проекты и работы по планированию, проектированию, строительству, усовершенствованию и техническому обслуживанию дорог.	2.2 Обеспечить, чтобы потребности в безопасности всех участников дорожного движения были включены в процессы планирования, проектирования, строительства, усовершенствования, управления и технического обслуживания коридоров ЦАРЭС.
С. Аудит безопасности дорожного движения	Аудит безопасности дорожного движения – это официальное изучение автодорожного проекта, проводимое независимой квалифицированной аудиторской командой, чтобы определить и устранить проблемы в области БДД в дизайне проекта. Процесс аудита – это инициативный процесс; он инициативно применяет практические знания в области проектирования БДД, чтобы определить аспекты, вызывающие обеспокоенность с точки зрения безопасности, в новом автодорожном проекте и устранить каждый из них до начала строительства. Аудит БДД имеет хороший экономический смысл, так как он помогает инженерам строить более безопасные дороги с более низкими затратами. Навыки проведения аудита могут также использоваться для определения на автодорогах местоположений с высоким риском в странах, где имеется недостаточно данных по ДТП, чтобы затем можно было приметить экономичные контрмеры с целью сокращения частоты аварий и/или их серьезности.	2.3 Внедрение и/или усиление широкого использования процесса аудита БДД.

продолжение на следующей странице

Таблица продолжение

Фокус	Проблемы	Стратегии
D. Устранение опасных участков дорог	На существующих магистралях ЦАРЭС есть много опасных участков дорог, требующих принятия срочных мер по исправлению положения. Несмотря на то, что многие страны регулярно решают вопросы, связанные с опасными участками дорог, ресурсы, выделяемые на такие действия, значительно ниже потребностей. Существует настоятельная необходимость в реализации широкомасштабных программ для того, чтобы и выявлять, и устранять очаги аварийности на шести коридорах ЦАРЭС, проходящих через регион.	2.4 Устранить опасные участки дорог (очаги аварийности) на существующих коридорах ЦАРЭС.
E. Согласованность в обеспечении безопасности дорог	Существует несоответствие в обеспечении БДД на коридорах ЦАРЭС. Несмотря на то, что в целом дороги, как правило, были спроектированы на основе общих стандартов, существует значительное несоответствие между коридорами ЦАРЭС. Многие из несоответствий связаны с тем, что ресурсы, необходимые для полного осуществления вариантов улучшения, ограничены. Необходимо провести всестороннюю проверку дорожной сети, чтобы определить программу работ по снижению уровня несоответствий в сфере безопасности сети дорог.	2.5 Повысить уровень согласованности в обеспечении безопасности дорог всех коридоров ЦАРЭС.
F. Повышение уровня безопасности на участках проведения дорожных работ	На всех коридорах ЦАРЭС в местах проведения дорожных работ происходят ДТП. Зачастую это случается из-за ненадлежащего управления и практики ведения дорожных работ. Существует передовая практика, основанная на международном опыте, для снижения рисков ДТП, и она должна внедряться при осуществлении работ на автомагистралях ЦАРЭС.	2.6 Повысить безопасность на участках дорожных работ на коридорах ЦАРЭС, чтобы обеспечить достаточный уровень защиты для дорожных рабочих и участников дорожного движения.

Элемент 3: Более безопасные транспортные средства

Фокус	Проблемы	Стратегии
A. Перегруз тяжелых АТС	Перегруз тяжелых транспортных средств – обычное явление в регионе, которое оказывает негативное воздействие как в виде преждевременно разрушающегося дорожного покрытия, так и в виде возрастающих рисков ДТП. Решение проблемы перегруза требует строгого соблюдения норм по всей дорожной сети, а для этого требуется, чтобы в каждой стране была усилена правоприменительная практика.	3.1 Повысить уровень соблюдения норм по конфигурации осей тяжеловесных транспортных средств, нагрузке на ось и габаритам во всех странах ЦАРЭС.

продолжение на следующей странице

Таблица продолжение

Фокус	Проблемы	Стратегии
В. Технический осмотр и техническое обслуживание транспортных средств	В странах ЦАРЭС существуют значительные различия в требованиях, предъявляемых к техническому осмотру и к процессам технического обслуживания транспортных средств. В некоторых странах имеются эффективные системы, тогда как в других отсутствуют требования по проведению регулярных проверок, или же в этих странах работают неэффективные системы. Необходимо провести обзор систем в разных юрисдикциях с тем, чтобы выявить разные правила и требования, а также определить вопросы и проблемы, связанные с существующими системами.	3.2 Обеспечить механическую исправность транспортных средств, эксплуатируемых на коридорах ЦАРЭС, и их соответствие требованиям безопасности транспортных средств.
С. Медленно движущиеся транспортные средства	Общей характеристикой в некоторых странах являются медленно движущиеся транспортные средства, в частности, сельскохозяйственная техника в сельской местности. Такие транспортные средства могут создавать значительную проблему безопасности на некоторых маршрутах из-за большой разницы в скорости между разными участниками дорожного движения, а также за счет недостаточного знания правил дорожного движения водителями этих транспортных средств.	3.3 Обеспечить, чтобы медленно движущиеся транспортные средства не создавали угрозы безопасности для других участников дорожного движения.

Элемент 4: Более безопасные участники дорожного движения

Фокус	Проблемы	Стратегии
А. Законодательство	Действующее законодательство по правилам дорожного движения в странах ЦАРЭС непоследовательно. Есть необходимость в создании сильного доказательного законодательства, которое будет способствовать повышению БДД. Участникам дорожного движения следует рекомендовать безопасное использование дорог с помощью эффективных правил и положений. Важно также, чтобы штрафы и санкции за нарушения правил и положений были достаточно суровыми, чтобы эффективно сдерживать небезопасное поведение участников дорожного движения.	4.1 Обеспечить, чтобы законодательство способствовало БДД в коридорах ЦАРЭС и делало ее приоритетом.

продолжение на следующей странице

Таблица продолжение

Фокус	Проблемы	Стратегии
В. Повышение уровня осведомленности о рисках	Уровень осведомленности о рисках ДТП всех участников дорожного движения, использующих коридоры ЦАРЭС, варьируется, и в некоторых случаях это является серьезной проблемой. Решение вопроса о повышении уровня осведомленности о существующих рисках является сложной задачей и требует эффективных коммуникационных и образовательных программ, охватывающих широкий спектр деятельности на разных уровнях. Программы должны быть нацелены на те факторы риска и на тех участников дорожного движения, которые являются приоритетными.	4.2 Повысить уровень осведомленности о рисках ДТП среди всех участников дорожного движения посредством проведения эффективных коммуникационных и образовательных программ.
С. Правоприменение	Работа органов дорожной полиции по устранению ключевых факторов риска (превышение скорости, вождение в состоянии алкогольного/наркотического опьянения, использование ремней безопасности, защитных шлемов, усталость водителей и отвлекающие факторы, например, использование мобильных телефонов) является важным компонентом в снижении уровня смертности и травматизма при ДТП. В некоторых странах ЦАРЭС внесение поправок в законодательство призвано снизить риски и сделать правоприменительные программы более эффективными. Для многих стран акцент должен быть сделан на усилении контроля за соблюдением норм и правил дорожного движения.	4.3 Усилить правоприменительную работу уполномоченных органов в коридорах ЦАРЭС.
D. Выдача водительских удостоверений и обучение водителей	В разных странах ЦАРЭС существуют разные системы выдачи водительских удостоверений, а некоторые из них имеют существенные недостатки с последствиями для безопасности.	4.4 Повысить качество процесса выдачи водительских удостоверений и профессиональной подготовки для водителей, чтобы повысить уровень безопасности.
Е. Уязвимые участники дорожного движения	Значительную часть погибших и раненых в ДТП в странах ЦАРЭС представляют уязвимые участники дорожного движения, а пешеходы составляют большинство этих жертв. Важно, чтобы приоритетом было повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения в коридорах ЦАРЭС..	4.5 Повысить безопасность уязвимых участников дорожного движения в коридорах ЦАРЭС.

продолжение на следующей странице

Таблица продолжение

Фокус	Проблемы	Стратегии
Г. Безопасность парка коммерческих транспортных средств	Коммерческие транспортные средства являются основными пользователями коридоров ЦАРЭС как в целях национальной, так и международной торговли. Таким образом, существует целый ряд вопросов, связанных с проблемой безопасной эксплуатации коммерческих транспортных средств в коридорах ЦАРЭС, которые могут оказывать негативное влияние на безопасность. Некоторые из важных факторов включают в себя регулирование рабочего времени водителей и времени отдыха для водителей и операторов, вопросы технического обслуживания транспортных средств и процедуры обучения водителей. В разных странах ЦАРЭС существуют разные правила, стандарты и практика.	4.6 Обеспечить безопасную эксплуатацию коммерческих транспортных средств, использующих коридоры ЦАРЭС.

Элемент 5: Оказание помощи после дорожно-транспортных происшествий

Фокус	Проблемы	Стратегии
А. Службы экстренного реагирования	Пострадавшие в ДТП во многих коридорах ЦАРЭС подвергаются высокому риску не выжить после ДТП из-за ограниченной доступности аварийно-спасательных и медицинских служб. Многие участки коридоров проходят по удаленной, сильно пересеченной местности с плохими погодными условиями, и расположены на больших расстояниях между городами и населенными пунктами. В таких условиях оказание первой помощи является проблемой в связи с удаленностью и трудностями со связью.	5.1 Обеспечить доступ к качественным услугам экстренной помощи во всех коридорах ЦАРЭС.
В. Службы неотложной медицинской и экстренной помощи	Большинство коридоров ЦАРЭС проходят через сельскую местность, где меньше пунктов и служб первой неотложной медицинской помощи, чем в городской местности и в крупных городах. Это вполне ожидаемо, однако, отдаленные районы многих стран ЦАРЭС нуждаются в центрах оказания неотложной помощи, предназначенных не только для того, чтобы оказывать помощь пострадавшим в ДТП, но и для того, чтобы обслуживать местное население.	5.2 Повысить качество услуг по оказанию неотложной медицинской помощи пострадавшим в ДТП во всех коридорах ЦАРЭС, гарантируя предоставление лечения в течение минимального возможного периода времени.

продолжение на следующей странице

Таблица продолжение

Фокус	Проблемы	Стратегии
С. Первая помощь	В целом, во всем регионе ЦАРЭС участники дорожного движения не очень хорошо подготовлены для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП, так как они не обладают достаточной подготовкой и знаниями о том, как оказывать первую помощь. Эта первая помощь может иметь существенное значение для выживания и здоровья пострадавших в ДТП. Обучение профессиональных водителей, таких как водители общественного транспорта и грузовых транспортных средств методам оказания первой помощи может оказать значительное влияние, особенно в отдаленной местности, так как именно они часто являются теми, кто первыми оказывается на месте ДТП.	5.3 Обеспечить, что профессиональные водители обладают знаниями и навыками оказания первой помощи пострадавшим при ДТП, когда потребуется.
D. Коммуникация	Учитывая удаленность многих отрезков коридоров ЦАРЭС, сети мобильной телефонной связи там зачастую ограничены, что ограничивает возможности обратиться за помощью в случае ДТП.	5.4 Обеспечить, чтобы все участки автодорожных коридоров ЦАРЭС были охвачены современной и надежной связью.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Структура результатов

Воздействие
Улучшение характеристик безопасности дорожного движения по международным дорожным коридорам ЦАРЭС в странах-членах ЦАРЭС, делающее их безопасными, эффективными и привлекательными для всех участников дорожного движения.

Конечный результат	Этапы/индикаторы конечного результата	Источники данных
1. Сокращение количества смертельных случаев в результате ДТП в международных автодорожных коридорах ЦАРЭС	К 2030 г. количество смертельных случаев в международных автодорожных коридорах ЦАРЭС будет сокращено на 50% в странах-членах ЦАРЭС (по сравнению с 2010 годом).	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире Всемирной организации здравоохранения. Отчеты о безопасности дорожного движения индивидуальных стран ЦАРЭС.

Конечный результат	Этапы/индикаторы конечного результата	Источники данных
1. Повышение потенциала стран-членов ЦАРЭС по решению вопросов безопасности дорожного движения в дорожных коридорах ЦАРЭС	К 2030 г. все страны-члены ЦАРЭС будут иметь утвержденную национальную стратегию безопасности дорожного движения и план действий. К 2030 г. все страны-члены ЦАРЭС введут в действие системы для координации, управления и финансирования деятельности по безопасности дорожного движения на национальном уровне. К 2030 г. все страны-члены ЦАРЭС будут иметь доступ к базе данных о дорожно-транспортных происшествиях для мониторинга и планирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС.

продолжение на следующей странице

Таблица продолжение

Конечный результат	Этапы/индикаторы конечного результата	Источники данных
2. Установление приоритета безопасности дорожного движения в практике проектирования, строительства и эксплуатации автодорог, применяемой ко всем автодорожным коридорам ЦАРЭС	<p>К 2030 г. Стандарты проектирования, строительства и эксплуатации дорог, применяемые к автодорожным коридорам ЦАРЭС, будут соответствовать стандартам, общепринятым в международной практике.</p> <p>К 2030 г. все дорожные проекты в международных дорожных коридорах ЦАРЭС будут проходить аудит безопасности дорожного движения.</p>	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС.
3. Использование автодорожных коридоров ЦАРЭС более безопасными транспортными средствами	<p>К 2030 г. Нормативные положения по новым транспортным средствам будут включать в себя стандарты безопасности, общепринятые в международной практике.</p> <p>К 2030 г. будет обеспечено применение ограничений веса тяжелых транспортных средств и контроль их соблюдения в автодорожных коридорах ЦАРЭС.</p> <p>К 2030 г. каждая из стран ЦАРЭС ведет в действие эффективную систему инспекции и технического обслуживания транспортных средств.</p>	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС.
4. Безопасное использование населением автодорожных коридоров ЦАРЭС	<p>К 2030 г. все страны-члены проведут пересмотр законодательства по безопасности дорожного движения и внесут необходимые улучшения, включая штрафы за нарушение правил дорожного движения.</p> <p>К 2030 г. каждая из стран ЦАРЭС будет регулярно проводить программы по контролю за соблюдением правил движения, предназначенные для минимизации поведения на дороге, создающего высокий риск, включая превышение скорости, вождение в ухудшенном физическом состоянии вследствие употребления алкоголя/ наркотиков, неиспользование ремней безопасности, неиспользование защитных шлемов и невнимательное вождение.</p> <p>К 2030 г. в странах-членах ЦАРЭС будут регулярно проводиться эффективные кампании по информированию и просвещению общественности для повышения безопасности дорожного движения.</p>	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС.

продолжение на следующей странице

Таблица продолжение

Конечный результат	Этапы/индикаторы конечного результата	Источники данных
	<p>К 2030 г. каждая из стран-членов будет иметь систему обучения водителей и выдачи водительских прав, обеспечивающую достаточную квалификацию и безопасное поведение водителей для использования автодорожных коридоров ЦАРЭС.</p> <p>К 2030 г. нормативные акты и стандарты безопасности, применяемые к коммерческим автотранспортным средствам в странах-членах ЦАРЭС, будут отражать передовую международную практику.</p>	
5. Улучшение доступа к неотложной медицинской помощи для жертв дорожно-транспортных происшествий	<p>К 2030 г. обеспечивать оказание неотложной помощи с соответствующим оборудованием и квалификацией всем жертвам ДТП во всех автодорожных коридорах ЦАРЭС в течение одного часа.</p> <p>К 2030 г. обеспечить, чтобы ни один из участков автодорожных коридоров ЦАРЭС не находился далее чем в одном часе езды от травматологического пункта, имеющего надлежащий персонал и оборудование.</p> <p>К 2030 г. водители грузовых и пассажирских автотранспортных средств в странах-членах ЦАРЭС будут обучены оказанию первой помощи, и будут иметь доступ к соответствующему оборудованию.</p> <p>К 2030 г. будет обеспечено покрытие современной и надежной связью и наличие единого номера экстренного вызова во всех автодорожных коридорах ЦАРЭС.</p>	Отчеты о проделанной работе транспортного сектора ЦАРЭС.

Используемые ресурсы	Этапы/индикаторы использования ресурсов	Предположения
Ресурсы	<p>Инвестиции в приоритетные инвестиционные проекты на сумму 6,9 миллиарда \$ с 2017 по 2020 г.*</p> <p>Техническая поддержка инициатив в области политики.</p> <p>Техническая поддержка для укрепления институциональной базы и развития потенциала.</p> <p>Реализация ресурсов/вкладов в план действий.</p>	<p>Будет обеспечена сильная политическая поддержка безопасности дорожного движения.</p> <p>Будет усилена поддержка со стороны неправительственных организаций.</p>

* Смета на основе планируемых автодорожных проектов, включенных в список Стратегии ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле 2020. Подлежит применению дополнительных требований после 2020 года.

Источник: Секретариат ЦАРЭС.

БЕЗОПАСНАЯ СВЯЗАННОСТЬ

Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017-2030 годы

Дорожно-транспортные происшествия занимают шестое место среди главных причин смерти в Центральной Азии, с уровнем смертности в связи с ДТП от 10 до 25 на 100 000 населения. Для эффективной реализации странами Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) обязательств ЦАРЭС по обеспечению безопасности дорожного движения необходима стратегическая основа. Стратегия направлена на то, чтобы международные автодорожные коридоры ЦАРЭС стали безопасными, эффективными и привлекательными для участников дорожного движения. Ее целью является снижение вдвое количества смертных случаев в автодорожных коридорах ЦАРЭС к 2030 году, что означает сохранение 23 000 жизней и предотвращение 250 000 серьезных травм ежегодно. Стратегия опирается на имеющиеся сильные стороны в регионе, предусматривает устранение выявленных разрывов, использование существующей передовой практики и снижение рисков. Эта публикация воплощает обязательства стран ЦАРЭС сделать безопасность дорожного движения приоритетом.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа ЦАРЭС – практическое, основанное на проектах и ориентированное на результаты партнерство, которое продвигает и содействует региональному сотрудничеству в сферах транспорта, торговли, энергетики и других ключевых областях взаимных интересов. Членами ЦАРЭС являются 11 стран: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Поддержку работе ЦАРЭС оказывают шесть многосторонних институтов: Азиатский банк развития (АБР), Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд, Исламский банк развития, Программа развития ООН и Всемирный банк. АБР выполняет функции Секретариата ЦАРЭС.

Об Азиатском банке развития

Видение АБР – это Азиатско-тихоокеанский регион, свободный от бедности. Его миссия – помочь развивающимся странам-членам значительно снизить уровень бедности и повысить качество жизни их народов. Несмотря на многочисленные успехи региона, он по-прежнему служит домом для значительной доли бедного населения мира. АБР стремится к сокращению бедности посредством инклюзивного экономического роста, экологически сбалансированного роста и региональной интеграции.

Владельцами АБР, находящегося в Маниле, являются 67 членов, в том числе 48 из региона. Основными инструментами АБР для оказания помощи развивающимся странам-членам являются диалог по вопросам политики, кредиты, инвестиции в акционерный капитал, гарантии, гранты и техническая помощь.

CAREC SECRETARIAT
www.carecprogram.org

ASIAN DEVELOPMENT BANK
6 ADB Avenue, Mandaluyong City
1550 Metro Manila, Philippines
www.adb.org