

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**

Комитет по транспорту

**Седьмая сессия**

Бангкок и онлайн, 23–25 ноября 2022 года

Пункт 3с предварительной повестки дня\*

**Основные вопросы в области транспорта****Безопасные и инклюзивные транспорт и мобильность****Записка секретариата***Резюме*

Настоящий документ содержит информацию о состоянии безопасного и инклюзивного транспорта, включая задачи, связанные с социальной интеграцией, сокращением бедности и неравенства, а также о прогрессе, достигнутом в транспортном секторе в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Он также содержит Региональный план действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), сообразно с Глобальным планом на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), о начале реализации которого было официально объявлено в октябре 2021 года.

Кроме того, документ содержит предлагаемые стратегии и меры, которые будут способствовать социально инклюзивным планированию и разработке транспортных услуг, инфраструктуры и систем, а также разнообразию рабочей силы и справедливому переходу на устойчивый транспорт, что может внести ощутимый вклад в сокращение масштабов нищеты и неравенства в регионе. Изучается ключевой вопрос о том, как сделать транспорт и мобильность доступными для всех, независимо от возраста, гендерной принадлежности, состояния здоровья, дохода и географического местонахождения, по мере развития сектора, который становится все более цифровизованным, автоматизированным и декарбонизированным.

Комитет по транспорту, возможно, пожелает одобрить Региональный план действий, прилагаемый к настоящему документу. Одобрение регионального плана действий на второе десятилетие является одним из показателей достижения результатов в рамках Региональной программы действий по устойчивому развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) в тематической области безопасности дорожного движения. Комитет, возможно, пожелает дать руководящие указания относительно дальнейших региональных, субрегиональных и национальных усилий, направленных на значительное снижение смертности на дорогах, а также на повышение социальной интеграции в транспортном секторе региона.

\* ESCAP/CTR/2022/L.1.

## I. Введение

1. Транспортная безопасность и инклюзивность являются основами устойчивого и справедливой транспортной системы в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Для того чтобы устойчивое развитие имело реальное значение, оно должно сочетаться с безопасным и инклюзивным транспортом.
2. Транспорт и мобильность играют важную роль в экономической и социальной интеграции, поскольку они способствуют широкому спектру социальных и экономических взаимодействий. Наличие безопасной и инклюзивной транспортной инфраструктуры и услуг создаст экономические и социальные преимущества для всех за счет расширения доступности, чтобы все социальные группы могли получить доступ к необходимым и желаемым видам деятельности, таким как возможности трудоустройства, образование, здравоохранение, покупки и отдых.
3. Несмотря на преимущества, которые создает улучшение социальных аспектов транспорта, обзор инклюзивной политики, включенной в национальные транспортные планы стран региона, показывает, что только 20 из них имеют действующие стратегии по улучшению инклюзивности транспорта.
4. Пользователи транспорта из семей с низким уровнем дохода, женщины и дети, инвалиды, пожилые люди и люди, живущие в сельской местности, могут считать существующие транспортные системы небезопасными, ограниченными и неудобными. Для них переезд из одного места в другое может быть сопряжен с риском – от мелких неудобств до насильственных преступлений. Из-за отсутствия доступа к частным видам транспорта эти группы пользователей часто больше полагаются на ходьбу, велосипеды и общественный транспорт.
5. Ограничения на передвижение усугубляют экономическое и социальное неблагополучие, поскольку отсутствие транспортных возможностей еще больше ограничивает доступ малообеспеченных групп населения к рабочим местам, учебным заведениям, медицинским учреждениям и социальным сетям, создавая ловушку нищеты. Эти пользователи передвигаются в более плохих условиях, совершают меньше поездок и на меньшие расстояния, но при этом проводят длительное время в пути. Аналогичным образом, пожилые люди путешествуют реже и на меньшие расстояния по мере того, как ухудшается их способность водить машину и сокращаются возможности передвижения. Из-за снижения мобильности пожилые люди более уязвимы к социальной изоляции и одиночеству. Люди с ограниченными возможностями также имеют более низкий спрос на транспорт и в среднем совершают меньше поездок.
6. Гендерные различия существуют и на транспорте. Модели поездок и поведение женщин отличаются от поведения мужчин, и, как правило, они преодолевают меньшие расстояния, совершают больше поездок в непиковые часы и выбирают более гибкие виды транспорта. Опасения женщин по поводу безопасности также могут привести к повышенной настороженности при поездке на общественном транспорте или ходьбе и в целом повлиять на выбор способа передвижения.
7. Параллельно с быстрой урбанизацией в Азиатско-Тихоокеанском регионе сокращается численность сельского населения. Поэтому сельские транспортные сети, построенные для обслуживания большего числа пользователей, борются за выживание. Однако недостаточный охват в сельской местности создает структурные проблемы для маргинализированных групп населения, к которым часто относятся люди с низким уровнем дохода, пожилые люди, студенты и люди с ограниченными возможностями.

8. Поэтому улучшение доступности существующих транспортных систем принесет пользу всем группам пользователей, независимо от дохода, возраста, пола, состояния здоровья и географического положения. Инклюзивная транспортная система, доступная для всех групп пользователей, обеспечивает равный доступ к ресурсам и возможностям для всех членов общества, независимо от их обстоятельств.

9. Настоящий документ содержит информацию об отдельных региональных сообщениях по безопасному и инклюзивному транспорту и мобильности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, существующих пробелах в политике и потенциальных областях для регионального сотрудничества в целях повышения безопасности дорожного движения и поддержки сокращения бедности, социальной интеграции и гендерного равенства для достижения целей в области устойчивого развития. В настоящем документе также содержится обновленная информация о недавних и текущих мероприятиях секретариата по соответствующим тематическим областям Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы).

## II. Безопасность транспорта

10. Безопасность дорожного движения остается одной из основных проблем для устойчивого развития транспорта. За последнее десятилетие показатели смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий не уменьшились несмотря на то, что это было одной из целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения<sup>1</sup>. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях недопустимо: в 2019 году число погибших во всем мире превысило 1,28 миллиона человек<sup>2</sup>. Более того, 97 процентов связанных с транспортом случаев смерти происходит, по оценкам, на дорогах. Дорожно-транспортные происшествия являются седьмой основной причиной смертности в странах с низким уровнем дохода и десятой - в странах со средним уровнем дохода<sup>3</sup>.

11. Ситуация с безопасностью дорожного движения значительно различается в разных регионах мира. В ходе первого Десятилетия действий безопасность дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе несколько повысилась в период с 2010 по 2019 год. Анализ Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) показал снижение: с 777 000 смертельных случаев в 2010 году до 714 346 смертельных случаев в 2019 году, то есть на 8 процентов<sup>4</sup>.

### A. Безопасность дорожного движения в регионе

12. Что касается региона ЭСКАТО, недавний анализ показал, что смертность на дорогах снизилась на 12,13% в период с 2016 по 2019 год. Это улучшение также

---

<sup>1</sup> Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020». Доступно на сайте [www.who.int/groups/united-nations-road-safety-collaboration/decade-of-action-for-road-safety-2011-2020](http://www.who.int/groups/united-nations-road-safety-collaboration/decade-of-action-for-road-safety-2011-2020).

<sup>2</sup> WHO, Global Health Observatory data repository, road traffic mortality. Доступно на сайте [www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality](http://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality) (доступ получен 19 августа 2022 года).

<sup>3</sup> WHO, “The top 10 causes of death”, 9 December 2020.

<sup>4</sup> Данные о смертности на дорогах за 2010 год можно найти в Глобальном докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения 2013: поддержка Десятилетия действий (Женева, 2013); данные за 2019 год взяты из издания ВОЗ, «Global Health Observatory data repository, road traffic mortality», доступно на сайте [www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality](http://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality) (доступ получен 19 августа 2022 года).

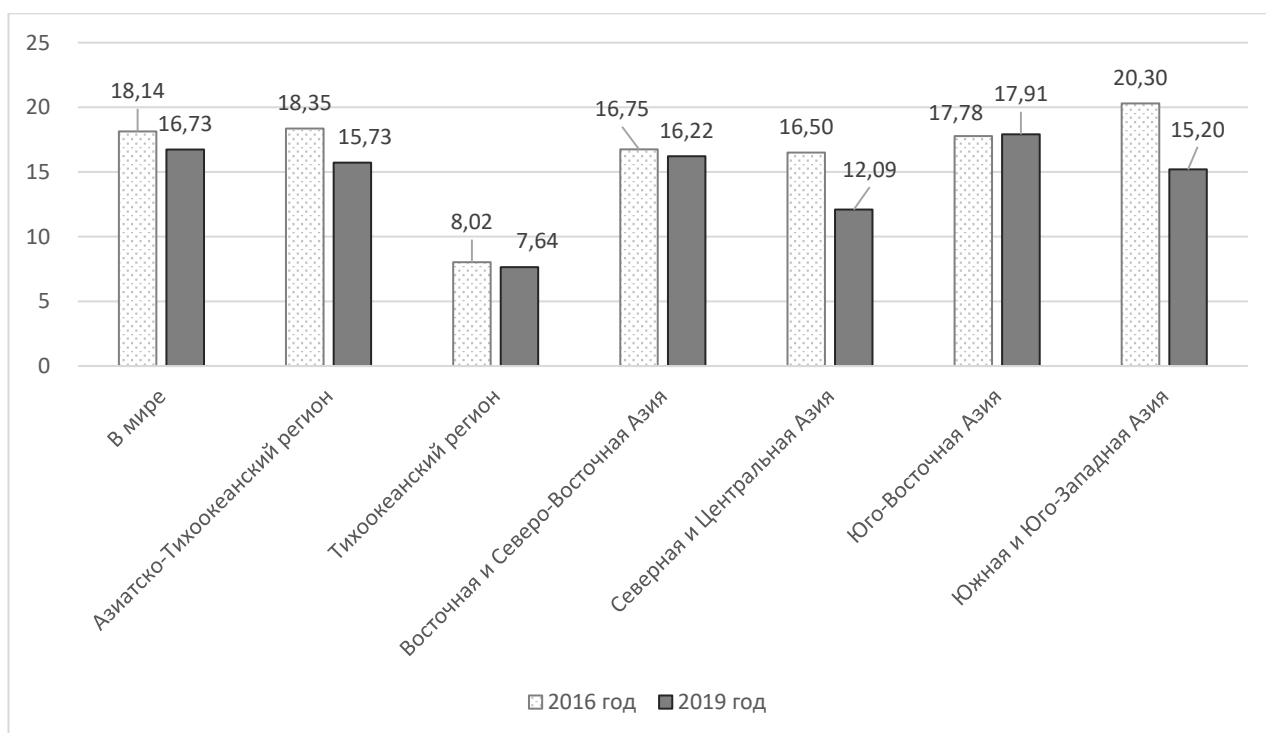
видно по снижению доли региона в глобальной смертности на дорогах: с 62,8 процента в 2016 году до 58,5 процента в 2019 году.

13. Если средний показатель смертности в ДТП в регионе в 2016 году – 18,35 смертей на 100 000 жителей – был выше, чем в среднем по миру – 18,14, то в 2019 году этот показатель улучшился до 15,73, что ниже, чем в среднем по миру – 16,73.

14. Глобальные, региональные и субрегиональные показатели смертности в результате ДТП представлены на диаграмме I.

Диаграмма I

**Число смертельных случаев на автодорогах в расчете на 100 000 жителей**



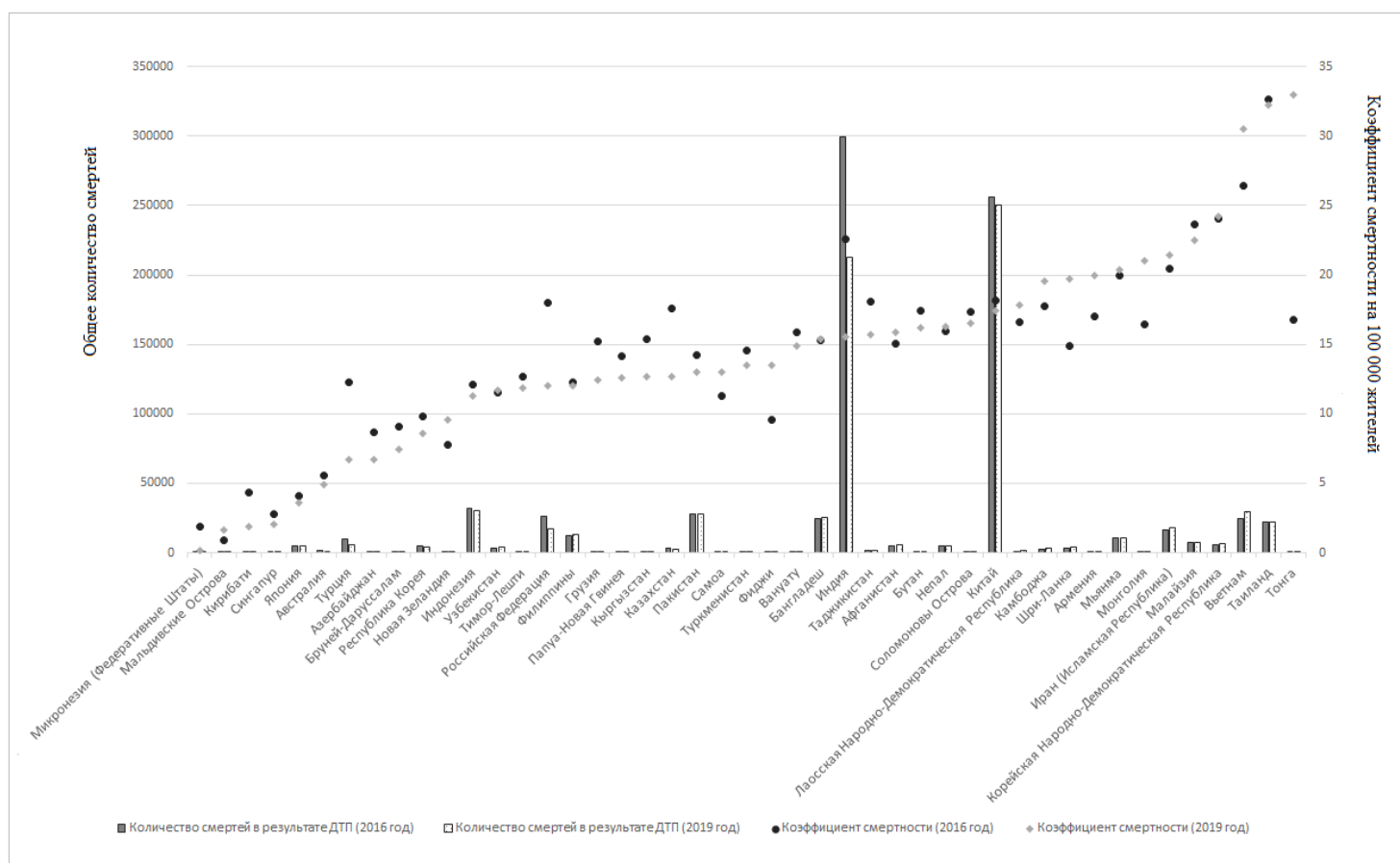
*Источники:* Расчеты ЭСКАТО данных о смертности на дорогах за 2016 год основаны на материалах Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Global Health Observatory data repository, road traffic mortality; данные за 2019 год взяты из WHO, Global Health Observatory data repository, road traffic mortality, доступно на сайте [www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality](http://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality) (доступ получен 19 августа 2022 года).

15. На диаграмме II показано предполагаемое количество смертельных случаев в результате ДТП по оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в сравнении с показателем смертности на 100 000 жителей в регионе<sup>5</sup>.

16. На диаграмме III показаны изменения в количестве погибших в ДТП в период с 2016 по 2019 год в странах региона, а на диаграмме IV – процент погибших по отношению к уязвимым участникам дорожного движения в регионе в 2016 году.

<sup>5</sup> Данные о смертности на дорогах за 2016 год можно найти в издании ВОЗ, Global Status Report on Road Safety 2018 (Женева, 2018 год); данные за 2019 год взяты из издания ВОЗ, «Хранилище данных Глобальной обсерватории здравоохранения, смертность от дорожно-транспортных происшествий», доступно на сайте [www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality](http://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality) (доступ получен 19 августа 2022 года).

Диаграмма II  
Количество смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в сравнении с коэффициентом смертности

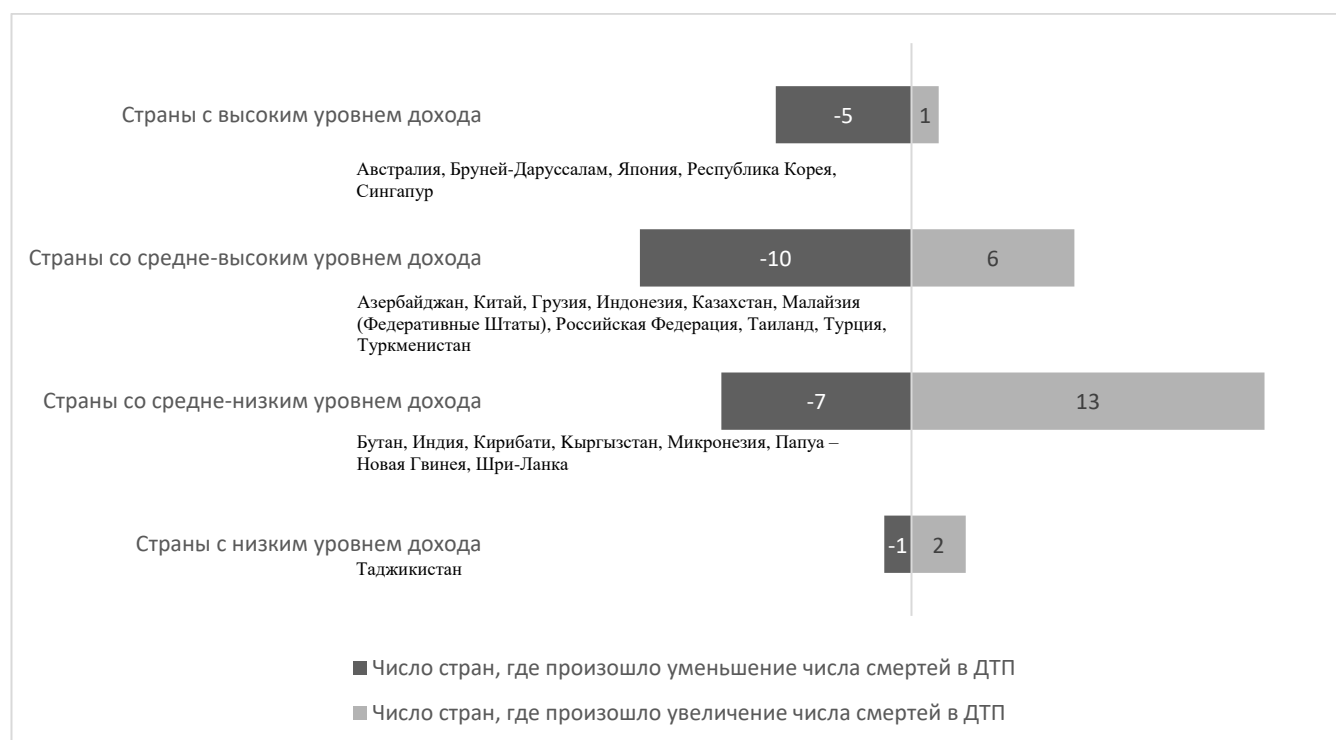


Источник: расчеты ЭСКАТО (см. диаграмму I).

17. В 2019 году большинство смертельных случаев на дорогах произошло в странах со средним уровнем дохода (96,6%). И если 10 из 16 стран с уровнем дохода выше среднего смогли снизить количество смертельных случаев на дорогах в период с 2016 по 2019 год, то только 7 из 20 стран с уровнем дохода ниже среднего и 1 из 3 стран с низким уровнем дохода в регионе снизили количество смертельных случаев<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Там же.

**Диаграмма III**  
**Страны, в которых произошло снижение или увеличение числа смертей в ДТП в период с 2016 по 2019 год, по группам доходов**

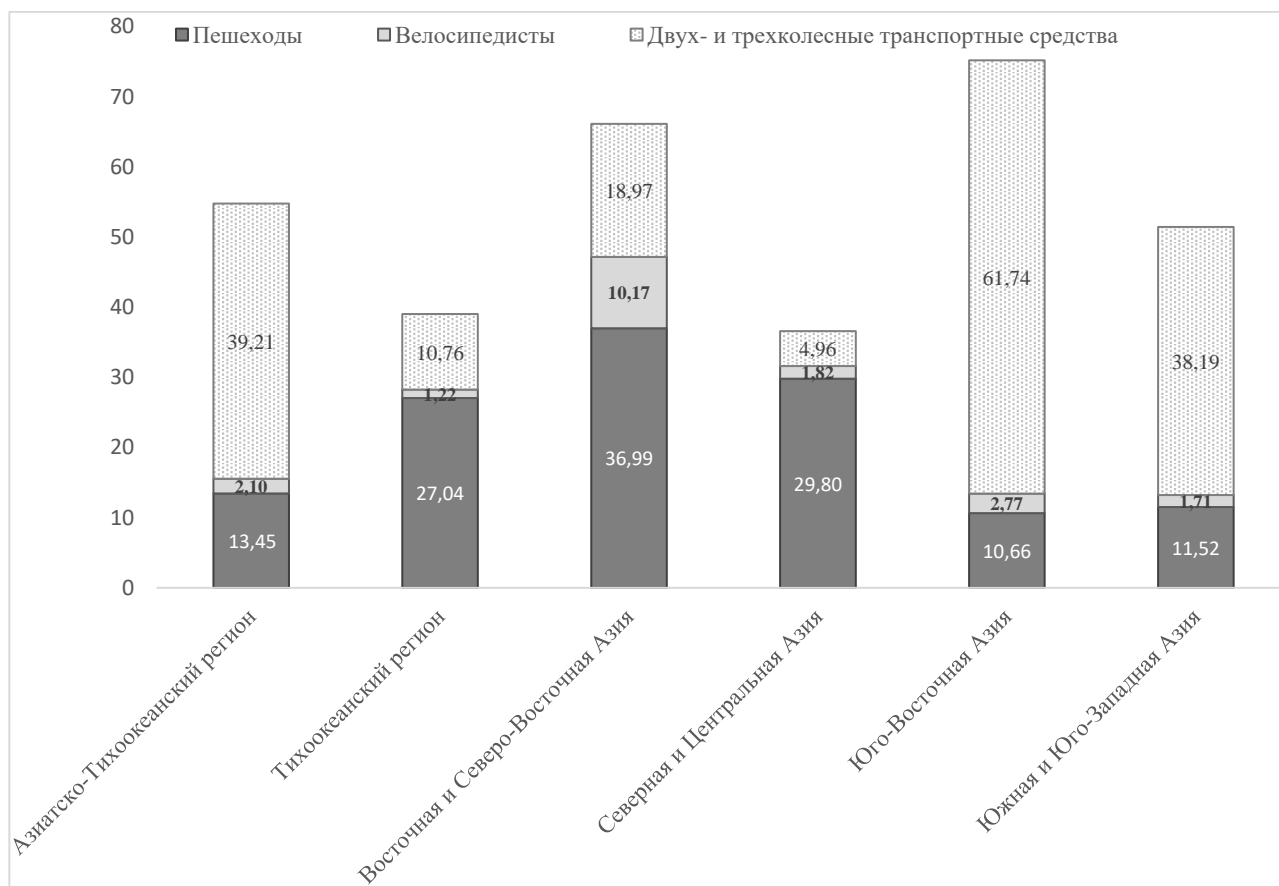


*Источник:* расчеты ЭСКАТО (см. диаграмму I).

*Примечание:* Указаны только те страны, в которых произошло сокращение.

18. Хотя с 2016 по 2019 год в Азиатско-Тихоокеанском регионе наблюдались незначительные улучшения, цель по снижению смертности и травматизма в результате ДТП по меньшей мере на 50 процентов в период с 2021 по 2030 год остается амбициозной и требует принятия мер на национальном, региональном и глобальном уровнях.

Диаграмма IV  
Смертельные случаи среди уязвимых участников дорожного движения в  
регионе в 2016 году  
(в процентах)



Источник: Расчеты ЭСКАТО на основе данных издания ВОЗ, Global Status Report on Road Safety 2018 (Женева, 2018).

## В. Глобальные и региональные инициативы

19. Тридцать первого августа 2020 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 74/299 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой она провозгласила период 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения и поставила цель снизить смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий по меньшей мере на 50 процентов к концу Десятилетия. В этой резолюции Ассамблея обратилась к ВОЗ и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций с просьбой подготовить план действий на второе Десятилетие в качестве руководящего документа для поддержки реализации его целей. В ответ на это секретариат присоединился к Глобальной целевой группе под руководством ВОЗ для разработки глобального плана действий. Глобальный план на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы был окончательно доработан и представлен мировому сообществу 28 октября 2021 года.

20. В то время как в Глобальном плане в целом рассматриваются глобальные вопросы безопасности дорожного движения, в Региональном плане действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2021–2030 годы, необходимо

уделить больше внимания местным вопросам. К таким вопросам относятся, например, безопасность моторизованных двух- и трехколесных транспортных средств и климатические условия в регионе. С учетом этого участники четвертой Конференции министров по транспорту, проходившей в Бангкоке и в режиме онлайн в декабре 2021 года, приняли Региональную программу действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы). В Региональной программе действий безопасность дорожного движения была определена как одна из приоритетных областей для региона. Региональная программа действий включает разработку и утверждение регионального плана действий на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2021–2030 годы, в соответствии с Глобальным планом на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2021–2030 годы, в качестве одного из мероприятий и показателей достижения.

21. Соответственно, секретариат подготовил проект регионального плана в консультации с государствами-членами на семинаре по наращиванию потенциала по разработке регионального плана действий для второго Десятилетия действий в марте 2022 года, на котором он получил и учел отзывы членов и ассоциированных членов. Пересмотренный проект был представлен на региональном совещании по региональному плану для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, которое состоялось в Бангкоке и в режиме онлайн 9 и 10 августа 2022 года<sup>7</sup>. На этом региональном совещании было решено, что региональный план действий будет представлен Комитету по транспорту на его седьмой сессии для одобрения.

### III. Инклюзивные транспорт и мобильность

#### A. Текущий контекст и проблемы в Азиатско-Тихоокеанском регионе

22. Приблизительно 1,3 миллиарда человек в Азиатско-Тихоокеанском регионе живут менее чем на 3,20 долл. в день, что определяется как черта бедности ниже среднего уровня дохода, и имеют мало возможностей для передвижения<sup>8</sup>. Ходьба, велосипед и двухколесный транспорт являются наиболее распространенными видами транспорта для малообеспеченных пользователей транспорта. Эти пользователи совершают меньше поездок по сравнению с другими доходными группами, но при этом тратят больше времени на транспорт из-за ограниченных вариантов передвижения, что может ограничивать их возможности трудоустройства<sup>9</sup>. Поэтому транспорт был определен как один из наиболее значительных барьеров для трудоустройства малообеспеченных слоев населения как в сельских, так и в городских районах<sup>10</sup>.

23. Кроме того, компромисс между стоимостью жилья, жилой площадью и транспортными расходами затрагивает группы с низким доходом больше, чем другие группы доходов. По мере роста городов группы населения с низким уровнем дохода вынуждены переселяться в поисках недорогого жилья все дальше

<sup>7</sup> После этого совещания в проект документа были внесены дополнительные уточнения и редакторские правки.

<sup>8</sup> Yusuke Tateno and Zakaria Zoundi, "Estimating the short-term impact of the COVID-19 pandemic on poverty in Asia-Pacific LDCs" (Бангкок, ЭСКАТО, 2021 год).

<sup>9</sup> Chris Zegras, Sumeeta Srinivasan and Pierce Hall, "Household income, travel behavior, location, and accessibility: sketches from two different developing contexts", *Transport Research Record Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2038, No. 1 (December 2007), pp. 128–138.

<sup>10</sup> Sumeeta Srinivasan, ChengHe Guan and Chris P. Nielsen, "Built environment, income and travel behavior: change in the city of Chengdu, China 2005-2016", *International Journal of Sustainable Transport*, vol. 14, No. 10 (July 2019), pp. 749-760.



от центра города, где есть возможности трудоустройства, услуги и основные удобства. Без хорошо налаженных транспортных услуг их транспортные расходы и время на передвижения часто увеличиваются.

24. В сельских районах проживает примерно половина населения региона, однако 25 процентов сельских жителей не имеют доступа к всесезонным дорогам<sup>11</sup>. Кроме того, доступ к всесезонным дорогам также не гарантирует доступность, которая зависит от имеющихся видов транспорта, их качества и частоты движения.

25. Доступность общественного транспорта имеет значительные последствия для здоровья и безопасности сельских жителей, особенно для пожилых людей. В сельской местности уровень доступности часто определяет способность человека участвовать в местной и региональной экономической и социальной деятельности. Наличие адекватного подключения гарантирует, что человек может участвовать в конкретном виде деятельности или наборе видов деятельности. С другой стороны, недостаточная транспортная доступность создает структурные проблемы для бедных и маргинализированных слоев населения.

26. Существующая транспортная инфраструктура, услуги и системы зачастую не рассчитаны на все социальные группы. Для улучшения всеобщей доступности и создания безбарьерного транспортного доступа транспортная инфраструктура, услуги и системы должны начать обеспечивать различные потребности и предпочтения в поездках. Общие транспортные барьеры включают высокую стоимость проезда, неправильное расположение приоритетных мест в общественном транспорте, неадекватные услуги общественного транспорта в сельских районах, а также отсутствие безопасных пешеходных дорожек, велосипедных дорожек и средств доступности (проявляющееся, например, в виде высокопольных автобусов без пандусов для посадки инвалидных колясок или парковочных мест для групп инвалидов).

27. Инклюзивность транспортной рабочей силы также может увеличить экономические выгоды и снизить уровень бедности. Во многих городах региона городской транспорт является значительным источником занятости. Тем не менее, рабочие места в транспортном секторе сильно разделены по гендерному признаку. Транспорт – это отрасль, в которой преобладают мужчины, и гендерный разрыв наблюдается на всех уровнях рабочей силы. В 2021 году женщины составляли менее 20 процентов транспортной рабочей силы во всем мире, а в Азиатско-Тихоокеанском регионе этот показатель еще ниже – менее 15 процентов<sup>12</sup>. Отношение, основанное на гендерной дискриминации, дискриминационная рабочая среда и условия труда – все это препятствия для найма и удержания женщин в транспортном секторе. Однако большее разнообразие рабочей силы имеет решающее значение для повышения благосостояния, производительности, развития бизнеса и экономического роста для всех.

28. Увеличение женской занятости даст более значительную экономическую выгоду, чем эквивалентное увеличение мужской занятости, поскольку гендерное разнообразие само по себе создает выгоды за счет включения новых навыков, различий в предпочтении риска и реакции на стимулы. Привлечение и удержание большего числа женщин в транспортной отрасли позволит лучше планировать и проектировать транспортные системы и услуги, отвечающие потребностям

<sup>11</sup> Всемирный банк, Rural Access Index. См. <https://comtrade.un.org/> (получено 19 августа 2022 года).

<sup>12</sup> Международная организация труда (МОТ), “Employment by sex and economic activity: ILO modelled estimates, Nov. 2021 (thousands) - annual”, ILOSTAT. См. [www.ilo.org/shinyapps/bulxplorer7/?lang=en&segment=indicator&id=SOC\\_CWAP\\_SEX\\_RT\\_A](http://www.ilo.org/shinyapps/bulxplorer7/?lang=en&segment=indicator&id=SOC_CWAP_SEX_RT_A) (по состоянию на 19 августа 2022 года).

женщин-пользователей. Для обеспечения инклюзивного транспорта требуется множество точек зрения, и увеличение представленности и видимости женщин на всех этапах политики, планирования, реализации и использования транспортных проектов сделает транспорт более чутким к потребностям всех пользователей и даже повысит устойчивость развития транспорта. Таким образом, гендерное равенство в транспортной отрасли является не только само по себе ценностью и правом, но и способствует достижению экономического роста, сокращению бедности и устойчивому развитию, а также решению проблемы нехватки рабочей силы в секторе.

## **В. Приоритеты политики для Азиатско-Тихоокеанского региона**

29. Существующая политика, стандарты и инициативы по инклюзивному транспорту в странах региона создали общее направление для учета социального воздействия транспорта при проектировании и строительстве транспортной инфраструктуры. Некоторые страны включили в свои транспортные проекты оценку социального воздействия, в то время как другие страны стремятся содействовать инклюзивному и устойчивому развитию, поощряя при этом инновации.

30. Другие страны установили конкретные цели и задачи по обеспечению инклюзивного транспорта и доступности посредством выбора немоторизованных видов транспорта, а также транзитно-ориентированного развития, приоритета пешеходов, учета гендерных аспектов в транспортных средствах и обеспечения безопасных пешеходных дорожек, тротуаров и велосипедных дорожек. Инклюзивные и ориентированные на человека транспортные системы, в которых приоритет будет отдаваться здоровью и благополучию населения, также упоминаются в национальных транспортных планах и стратегиях.

31. Политические идеи и рекомендации по поддержке инклюзивного транспорта должны будут решать проблемы как пользователей транспорта, так и работников. Среди различных концепций городского планирования и дизайна, направленных на удовлетворение потребностей как можно более широкого круга пользователей, наибольшую популярность приобрел универсальный дизайн. Применение концепции универсального дизайна на ранних стадиях транспортного планирования может помочь устранить барьеры для поездок и максимально расширить участие людей в жизни общества. Семь принципов универсального дизайна включают в себя следующее<sup>13</sup>:

- a) справедливое использование;
- b) гибкость в использовании;
- c) простое и интуитивно понятное использование;
- d) воспринимаемая информация;
- e) допуск к ошибкам;
- f) низкая физическая нагрузка;
- g) размер и пространство для подхода.

32. Общие меры, которые были реализованы в городах региона для повышения транспортной безопасности и защиты женщин, включают в себя создание велосипедных дорожек и предоставление услуг общественного транспорта только

---

<sup>13</sup> Center for Universal Design, North Carolina State University, "The principles of universal design", 1 April 1997. Доступно на сайте [https://projects.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about\\_ud/udprinciplestext.htm](https://projects.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udprinciplestext.htm) (доступ получен 18 августа 2022 года).

для женщин, чтобы уменьшить домогательства, а также различные элементы безопасности, такие как надлежащее освещение, наблюдение, сегрегированные зоны и персонал, обученный оказывать помощь женщинам-пассажирам.

33. Для работников транспорта крайне важно обеспечить стабильность занятости и достойную оплату и условия труда. Работники транспорта также должны обладать знаниями, навыками и опытом для разработки и укомплектования транспортных услуг будущего, поскольку сектор с течением времени становится все более автоматизированным, цифровым и декарбонизированным. Другой областью, вызывающей озабоченность политиков, являются существующие автомобильная и энергетическая отрасли, поскольку они будут непосредственно затронуты переходом к электрической мобильности в финансовом отношении, а также структурными и технологическими изменениями, что будет иметь последствия для работников этих отраслей.

34. Деагрегированные данные о транспорте по возрасту, доходу, полу и инвалидности будут приобретать все большее значение для разработки инклюзивной транспортной политики. Такие социально-экономические характеристики всегда должны включаться в сбор и анализ данных о транспорте для лучшего понимания спроса на поездки, моделей и предпочтений всех групп пользователей. Нехватка соответствующих данных о транспорте затрудняет понимание различий в поведении путешественников и разработку политиками транспортных планов, отвечающих различным потребностям. Наличие стандартизированного набора социально-экономических переменных в обследованиях поездок домашних хозяйств в разных странах значительно облегчит межстрановой анализ и позволит лучше понять политику. Соответствующие данные о работниках транспорта также необходимо деагрегировать по полу, чтобы лучше разработать политику занятости, которая позволит устранить гендерный разрыв в транспортной рабочей силе.

35. Секретариат разработал проекты и инициативы по инклюзивному транспорту для поддержки его развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Последние информационные продукты включают отчет об исследовании “Enhancing sustainability and inclusiveness of urban passenger transport in Asian cities”<sup>14</sup> (“Повышение устойчивости и инклюзивности городского пассажирского транспорта в городах Азии”) и *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2021: Towards Sustainable, Inclusive and Resilient Urban Passenger Transport in Asian Cities*<sup>15</sup>. (“Обзор развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе 2021: на пути к устойчивому, инклюзивному и устойчивому городскому пассажирскому транспорту в городах Азии”). Потребуется дополнительная эмпирическая и теоретическая работа, чтобы связать проблему социальной изоляции на транспорте с другими аспектами устойчивого транспорта. Продолжается реализация проекта по расширению социальной интеграции и инноваций в системах городского транспорта в городах Азиатско-Тихоокеанского региона. Этот проект направлен на повышение потенциала политиков в области планирования более доступных, безопасных, социально инклюзивных и инновационных систем городского транспорта и конкретного удовлетворения транспортных потребностей различных групп пользователей.

36. Наконец, в августе 2022 года было проведено региональное совещание по справедливому переходу к низкоуглеродной мобильности в Азиатско-Тихоокеанском регионе с целью выявления существующих в регионе проблем и

---

<sup>14</sup> Дорина Поджани, доклад, представленный на региональном семинаре на тему «Устойчивый, инклюзивный и жизнестойкий городской пассажирский транспорт: подготовка к постпандемической мобильности в Азии», Бангкок, октябрь 2021 года.

<sup>15</sup> Издание Организации Объединенных Наций, 2021 год.

определения мер политики, которые позволят обеспечить справедливый и инклюзивный переход к низкоуглеродному транспорту. Региональное совещание послужило форумом для взаимодействия многих заинтересованных сторон и обмена передовым опытом и знаниями между членами и ассоциированными членами ЭСКАТО, а также другими соответствующими заинтересованными сторонами в области транспорта, городского хозяйства и энергетики. Очевидно, что для достижения целей устойчивого и инклюзивного транспорта необходимо более тесное сотрудничество и координация между странами и внутри стран.

#### **IV. Вопросы для рассмотрения Комитетом**

37. Комитет по транспорту, возможно, пожелает одобрить региональный план действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2021–2030 годы, содержащийся в приложении к настоящему документу. Одобрение регионального плана действий на второе десятилетие является одним из показателей достижения результатов в рамках Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) в тематической области безопасности дорожного движения.

38. Комитет, возможно, пожелает провести обзор мероприятий, информация о которых содержится в настоящем документе, и дать секретариату дальнейшие указания на предмет последующих мероприятий в поддержку осуществления Региональной программы действий в ходе заключительного года ее реализации. Представителям также предлагается проинформировать Комитет о прогрессе и соответствующих мероприятиях на национальном, субрегиональном и региональном уровнях, которые способствуют достижению безопасного и инклюзивного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

## Приложение

### Региональный план действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2021–2030 годы

#### I. Справочная информация

1. Региональный план действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2021–2030 годы, призван направлять и поддерживать усилия по снижению смертности и травматизма в результате ДТП по меньшей мере на 50 процентов с 2021 по 2030 год, а также усилия до 2030 года по достижению целей в области устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения, включая цель 3.6. Региональный план действий призван вдохновить правительства Азиатско-Тихоокеанского региона на всех уровнях и заинтересованные стороны, которые могут повлиять на безопасность дорожного движения (включая неправительственные организации, научные круги, частный сектор, доноров, широкую общественность и СМИ) при разработке национальных и местных планов действий и целей для этого жизненно важного Второго десятилетия.

2. Рекомендации по каждому направлению следует рассматривать вместе с соответствующей рекомендацией в Глобальном плане второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030<sup>1</sup>.

#### II. Приоритеты политики для Азиатско-Тихоокеанского региона

3. **Видение:** Добиться того, чтобы Азиатско-Тихоокеанский регион все больше избавлялся от человеческих страданий и экономического бремени смертности и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.

4. **Цель:** Сократить смертность и травматизм в результате ДТП по меньшей мере на 50 процентов в период с 2021 по 2030 год.

#### III. Области вмешательства в безопасность дорожного движения (на основе Глобального плана)

##### Арена 1. Безопасная дорожная инфраструктура

5. Безопасная дорожная инфраструктура (дороги и обочины) особенно важна для повышения безопасности дорожного движения, поскольку а) правильное проектирование повышает уровень безопасности дорожного движения; б) изменения в инфраструктуре относительно устойчивы в течение многих лет; и с) она в значительной степени находится под контролем правительств. Однако крайне важно, чтобы концепция безопасной дороги отошла от устаревшего определения дороги. С учетом того, что люди неизбежно совершают ошибки, безопасная дорога должна определяться как дорога, которая защищает все типы участников дорожного движения от последствий ошибок пользователей. Это требует перехода от рассмотрения инфраструктуры безопасности как направляющей участников дорожного движения (с помощью знаков и линий) к

---

<sup>1</sup> World Health Organization (WHO), Global Status Report on Road Safety 2018 (Geneva, 2018). Доступно на сайте [www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030](http://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030).

современному подходу защиты участников дорожного движения от их неизбежных ошибок.

6. Безопасная дорожная инфраструктура, наряду с управлением скоростью, должна фундаментально учитывать различные классы участников дорожного движения, присутствующих на дороге: пешеходы (включая людей с ограниченными возможностями), велосипедисты, мотоциклисты, легковые и тяжелые транспортные средства. Это может быть достигнуто путем сочетания трех процессов:

а) строить и эксплуатировать инфраструктуру для защиты всех участников дорожного движения в соответствии с подходом безопасной системы;

б) установить ограничения скорости и снизить скорость до уровня, безопасного для участников дорожного движения;

с) при необходимости, в качестве последнего варианта, предотвратить доступ тех участников дорожного движения, которые не полностью защищены первыми двумя процессами.

7. Азиатско-Тихоокеанский регион срочно нуждается в улучшении защитных аспектов дорожной инфраструктуры, что предоставит огромные возможности для спасения жизней и предотвращения травм, включая инвалидность и сделает это разумными экономическими инвестициями.

#### *Рекомендации*

8. В соответствии с целями 3 и 4 добровольных глобальных целевых показателей эффективности для факторов риска дорожной безопасности и механизмов предоставления услуг правительствам Азиатско-Тихоокеанского региона на всех уровнях и заинтересованным сторонам, которые могут влиять на безопасность дорожного движения, рекомендуется<sup>2</sup>:

а) при принятии решений относительно инвестиций в дорожное хозяйство опираться на современные данные и отказаться от мифа о том, что строительство более быстрых дорог, отдание предпочтения автомобильному движению и сокращение инвестиций в безопасность лучше для экономики. За последнее десятилетие все больше доказательств огромной экономической стоимости аварий и их тормозящего воздействия на национальную экономику становятся все более убедительными;

б) видеть полную экономическую картину при принятии решений об инвестициях в дороги, включая увеличение затрат на все типы высокоскоростных дорог и приоритет трафика (в том числе увеличение числа смертей и, как следствие, инвалидности, а также увеличение загрязнения воздуха, парниковых газов, шума, перемещений и неравенства);

с) проектировать дорожную инфраструктуру с учетом безопасности уязвимых участников дорожного движения, особенно пешеходов, велосипедистов и моторизованных двухколесных транспортных средств, с учетом местных потребностей;

д) неуклонно двигаться к культуре все большей защиты участников дорожного движения в случае совершения ошибок с помощью дорожных элементов, соответствующих безопасной системе;

---

<sup>2</sup> См. [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/targets-and-indicators-visual-clean.pdf?sfvrsn=29627bde\\_5](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/targets-and-indicators-visual-clean.pdf?sfvrsn=29627bde_5).

е) пересмотреть национальные стандарты проектирования и строительства дорог в целом и включить в них стандарты, принятые в 2017 году на седьмом заседании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, содержащиеся в приложении II bis к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог, под названием «Стандарты проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения». Во многих странах Азиатско-Тихоокеанского региона действующие национальные стандарты проектирования дорог не способствуют или даже запрещают внедрение современных передовых методов в инфраструктуру безопасности дорожного движения и нуждаются в срочном обновлении;

ф) усовершенствовать системы классификации и политику, в которых приоритет отдается движению автомобильного транспорта, а не спасению жизни людей; приоритет движения моторизованного транспорта препятствует введению ограничений скорости и созданию безопасной инфраструктуры, необходимой для пешеходов, как только дорога классифицируется как автомагистраль. Классификация дорог по участкам, основанная на реальном использовании (особенно пешеходами и велосипедистами), а не на первоначальном замысле дороги, будет способствовать созданию благоприятных возможностей для обеспечения безопасности;

г) повысить безопасность пешеходов (в том числе для людей с ограниченными возможностями) за счет обустройства пешеходных дорожек и предотвращения занятия пешеходных пространств магазинами и другими видами деятельности, а также обеспечения безопасных переходов, при этом скорость движения должна быть снижена до 30 км в час. Другие уязвимые участники дорожного движения (велосипедисты и мотоциклисты) должны быть все больше защищены путем предоставления хорошо спроектированных, разделенных полос для велосипедистов и мотоциклистов, если это возможно, с проектами, подвергаемыми полному аудиту безопасности дорожного движения, где это применимо;

h) поощрять многосторонние банки развития к принятию единообразных твердых обязательств по обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с Совместным заявлением высокого уровня многосторонних банков развития по безопасности дорожного движения от 2020 года, с включением затрат на дорожно-транспортные происшествия в экономическую оценку проектов;

i) повышать потенциал, использование и влияние оценки дорог и аудита безопасности дорожного движения, установление более высоких стандартов безопасности для дорожных проектов.

## **Арена 2. Безопасные транспортные средства**

9. Безопасные автомобили открывают широкие возможности для повышения безопасности с помощью трех широких механизмов. Во-первых, автомобили могут защитить своих пассажиров с помощью таких функций, как ремни безопасности, подушки безопасности, структурная защита пространства выживания и сминаемые зоны, которые уменьшают внезапное замедление человеческого тела при аварии. Во-вторых, особенности автомобиля могут также защитить тех, кто находится вне автомобиля в случае аварии, включая более мягкие передние части автомобиля для пешеходов и защитные ограждения на грузовиках для защиты других пассажиров автомобиля в случае аварии. В-третьих, автомобили могут предотвращать столкновения или снижать скорость удара с помощью активных систем безопасности, таких как электронный контроль устойчивости и система помощи при экстренном торможении.

10. Несмотря на то, что автономные автомобили, которые позволят снизить человеческий фактор, постоянно разрабатываются, до их массового внедрения в странах с высоким уровнем дохода еще много лет, а в странах с уровнем дохода ниже среднего, которые нуждаются в них больше всего, еще дальше. Безопасность дорожного движения не может оставаться в стороне от этих процессов, особенно в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

11. Лишь в нескольких странах Азиатско-Тихоокеанского региона существуют регламентированные требования к электронному контролю устойчивости и другим элементам безопасности. Поскольку мотоциклы составляют большую часть автопарка, а ДТП с участием мотоциклов – большую часть смертей во многих странах Азиатско-Тихоокеанского региона, общее отсутствие требований к антиблокировочным тормозам для мотоциклов (за исключением некоторых стран с высоким уровнем дохода и небольшим парком мотоциклов) является причиной глубоких страданий и высоких затрат.

#### *Рекомендации*

12. В соответствии с целями 3 и 4 добровольных глобальных целевых показателей эффективности для факторов риска дорожной безопасности и механизмов предоставления услуг правительствам Азиатско-Тихоокеанского региона на всех уровнях и заинтересованным сторонам, которые могут влиять на безопасность дорожного движения, рекомендуется:

а) постепенно регулировать основные элементы безопасности при производстве или импорте транспортных средств, в конечном итоге включая следующие:

- i) электронный контроль устойчивости, в том числе для грузовиков;
- ii) антиблокировочная тормозная система и дневные ходовые огни для мотоциклов для улучшения видимости водителя;
- iii) стандарты для легковых автомобилей на фронтальный и боковой удар для обеспечения защиты пассажиров;
- iv) ремни безопасности и крепления ремней безопасности для всех сидений, чтобы обеспечить установку ремней безопасности в автомобилях при их производстве;
- v) стандарт Международной организации по стандартизации 13216 (ISOFIX) о точках крепления детских удерживающих устройств для фиксации детских удерживающих систем, прикрепленных непосредственно к раме автомобиля, для предотвращения неправильного использования;
- vi) автономное экстренное торможение для снижения количества столкновений для всех транспортных средств, включая мотоциклы;
- vii) стандарты защиты пешеходов для снижения тяжести последствий столкновения с автомобилем;
- viii) мотоциклетные шлемы, сертифицированные в соответствии с международными согласованными стандартами и с учетом местных климатических условий;
- ix) защита от неполного хода на грузовиках;

б) продвигать более безопасные автомобили в обществе, чтобы повлиять на решения потребителей о покупке автомобилей и заставить



производителей внести улучшения, а также увеличить финансирование тестирования безопасности автомобилей;

с) устанавливать высокие стандарты безопасности при покупке/аренде автопарка. Стимулировать переход от мотоциклов к автобусам и особенно к системам скоростного автобусного транспорта. Мотоциклы значительно и по своей сути опаснее автомобилей (риск смерти на километр пути примерно в 10-20 раз выше), а автомобили значительно опаснее маршрутных автобусов, особенно когда автобусы движутся по установленным маршрутам и не конкурируют на каждом конкретном маршруте;

d) поддерживать стандарты безопасности (и нормы выбросов) транспортных средств с помощью хорошо регулируемых схем техосмотра, включая аудит схем техосмотра;

e) пересмотреть экспортную политику стран, которые экспортируют подержанные автомобили в другие страны, чтобы предотвратить экспорт некачественных, небезопасных и загрязняющих окружающую среду автомобилей. Страны, импортирующие подержанные автомобили, должны учитывать этот вопрос в своей политике;

f) усовершенствовать системы регистрации и идентификации транспортных средств, поскольку идентификация транспортных средств является обязательным условием для работы камер контроля скорости, принудительного исполнения, процессов проверки транспортных средств и предотвращения утечки доходов.

13. Безопасность дорожного движения не должна оставаться в ожидании долгосрочного развития и распространения автономных транспортных средств.

### **Арена 3. Безопасное использование дорог**

14. Ни одна страна еще не достигла того уровня, когда дороги, транспортные средства и контролируемые скорости защищают участников дорожного движения от их ошибок, поэтому существенного снижения смертности и травматизма и сопутствующей экономии можно добиться путем улучшения поведения участников дорожного движения. В этой области имеются широкие возможности, и приоритетными должны быть мероприятия, основанные на фактических данных. Существует множество эффективных вмешательств, включая узкий, специфический набор обучающих программ<sup>3</sup>.

15. Эффективные меры вмешательства включают в себя создание общего сдерживания посредством широко разрекламированного правоприменения, которое создает высокий воспринимаемый риск обнаружения и обеспечивает быстрое, неотвратимое, сдерживающее наказание. Для достижения этой цели необходимы правоприменение, законодательство, технологии и многочисленные системы, работающие в унисон.

16. Мероприятия, наиболее актуальные и ценные для Азиатско-Тихоокеанского региона, перечислены в рекомендациях ниже.

#### *Рекомендации*

17. В соответствии с целями с 7 до 11 добровольных глобальных целевых показателей эффективности для факторов риска дорожной безопасности и механизмов предоставления услуг правительствам Азиатско-Тихоокеанского

<sup>3</sup> Blair Turner, Soames Job and Sudeshna Mitra, *Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work* (Washington, D.C., World Bank, 2021).

региона на всех уровнях и заинтересованным сторонам, которые могут влиять на безопасность дорожного движения, рекомендуется:

a) обеспечить, чтобы все стратегии и программы были основаны на строгих научных данных, свидетельствующих об эффективности политики или мер вмешательства для спасения жизней и предотвращения травм;

b) применять правоприменительную деятельность и процессы, которые действуют как сильное общее сдерживающее средство, как установленный ключ к изменению поведения. Как минимум, для этого необходимо, чтобы об изменениях в правоприменительной деятельности сообщалось с убедительными предупреждениями за несколько недель до их начала;

c) использовать эффективные процессы правоприменения к ношению мотошлемов и использованию ремней безопасности, а также мониторинг использования ремней безопасности и мотошлемов с помощью обследований на дорогах (а не самоотчетов) для оценки эффективности действий и внесения уточнений;

d) обеспечивать обязательное использование средств и технологий безопасности транспортных средств для поддержки безопасного поведения, включая ремни безопасности;

e) обеспечить наличие законодательства о безопасности дорожного движения и эффективное правоприменение в отношении низких пределов концентрации алкоголя в крови для предотвращения вождения в нетрезвом виде, с особыми положениями о более низком уровне концентрации алкоголя в крови для начинающих и профессиональных водителей. Измерение содержания алкоголя в ДТП со смертельным исходом также необходимо для мониторинга прогресса;

f) в странах со значительным числом жертв среди пешеходов и/или мотоциклистов усилить внимание к соблюдению правил, обязывающих водителей легковых автомобилей, автобусов и грузовиков уступать дорогу мотоциклам и пешеходам, а также к соблюдению правил дорожного движения для мотоциклистов. Регулировать автобусные системы, чтобы конкуренция между операторами была за эксклюзивное назначение на определенный маршрут, а не конкуренция между поставщиками услуг на одном и том же маршруте;

g) предоставить достаточные и подходящие инструменты для правоприменительной деятельности, включая контракты для обеспечения технического обслуживания и калибровки оборудования. Для многих стран это может быть наилучшим образом достигнуто за счет постоянных поставок подрядными компаниями определенного количества рабочего оборудования, а не его закупок;

h) увеличить долю водителей-женщин, которые, как показывают данные, соблюдают стандарты безопасности в большей мере, чем водители-мужчины, даже если учитывать объем перевозок;

i) создать систему лицензирования, которая гарантирует, что люди начинают свою водительскую карьеру «в системе» с обучения на дороге и тестирования;

j) принять схему градуированного лицензирования, которая постепенно освобождает водителей от различных ограничений по мере того, как они становятся старше и сдают соответствующие тесты, если это применимо;

k) издавать законы (если необходимо) и создавать системы, позволяющие обеспечить соблюдение ограничений на максимальное время вождения и минимальное время отдыха для профессиональных водителей;

1) сделать страхование ответственности обязательным для операторов моторизованных транспортных средств и рассмотреть возможность введения налога на страховые взносы для содействия финансированию безопасности дорожного движения, если это возможно.

#### **Арена 4. Уход за пострадавшими в дорожно-транспортном происшествии**

18. По оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), доля пострадавших, которые умирают, не доехав до больниц, как минимум в два раза выше в странах с доходами ниже среднего, чем в странах с высокими доходами, что отражает множество факторов, но скорость реагирования и качество неотложной помощи, безусловно, имеют большое значение<sup>4</sup>.

19. Быстрая, эффективная неотложная помощь не только спасает жизни, но и может уменьшить длительную нетрудоспособность людей, переживших дорожно-транспортные происшествия и многие другие инциденты. Люди, знания, навыки, инфраструктура, оборудование, системы, управление и финансирование, необходимые для достижения такого уровня помощи, являются значительными и в большой степени выходят за рамки безопасности дорожного движения, как и должно быть, исходя из широты проблем, которые решает неотложная помощь. Уход за пострадавшими в ДТП должен выходить за рамки экстренного реагирования и включать предоставление средне- и долгосрочного ухода и реабилитации.

20. Азиатско-Тихоокеанский регион сталкивается со многими проблемами в области оказания помощи после дорожно-транспортных происшествий. В некоторых странах, особенно в сельских и отдаленных районах, жертвы дорожно-транспортных происшествий могут часами ждать помощи. В некоторых странах полиция часто является единственной службой, оказывающей первую помощь. Очевидцы могут неохотно вмешиваться из-за отсутствия подготовки и уверенности в том, что они могут оказать помощь. Другие проблемы, с которыми сталкиваются системы экстренного реагирования во многих странах Азиатско-Тихоокеанского региона, включают плохо скоординированные диспетчерские службы, отсутствие геолокации аварий, отсутствие рабочих протоколов между службами экстренной помощи, плохо оборудованные машины скорой помощи, а в некоторых странах – тот факт, что женщинам трудно путешествовать вместе с мужчинами-спасателями или лечиться у них.

#### *Рекомендации*

21. В соответствии с целью 12 добровольных глобальных целевых показателей эффективности для факторов риска дорожной безопасности и механизмов предоставления услуг правительствам Азиатско-Тихоокеанского региона на всех уровнях и заинтересованным сторонам, которые могут влиять на безопасность дорожного движения, рекомендуется:

а) устанавливать четкие целевые показатели минимального времени реагирования на чрезвычайные ситуации, а также управлять, финансировать и обеспечивать ресурсами системы реагирования на чрезвычайные ситуации для достижения этих показателей, отслеживать прогресс и уточнять действия для достижения целей;

б) обеспечить доступ к неотложной и больничной помощи для всех, независимо от платежеспособности;

<sup>4</sup> WHO, Global Status Report on Road Safety 2015 (Geneva, 2015).

- с) установить единый номер службы экстренной помощи, который доступен во всех населенных пунктах и хорошо известен по всей стране;
- d) убедиться в том, что персонал догоспитальных служб экстренного реагирования имеет соответствующую стандартизированную подготовку и сертификацию;
- e) предоставлять оборудование и организовывать учебные мероприятия в соответствии с конкретными географическими потребностями, например, спасение по канату на крутом рельефе или спасение на реке. В больших, перенаселенных городах существуют и специфические проблемы; Например, мотоциклетные машины скорой помощи могут быстрее добраться до пострадавших в перегруженных районах и доставить необходимую неотложную помощь на место происшествия более эффективно, чем ожидание прибытия более крупного транспортного средства;
- f) принять законы о «добром самаритянине» для обеспечения защиты непрофессиональных работников;
- g) провести анализ возможностей оказания помощи после аварии, если текущий уровень обслуживания не ясен, чтобы направить вышеуказанные улучшения;
- h) разработать систематизированные системы регистрации данных о травмах и обмениваться данными;
- i) обеспечить среднесрочный и долгосрочный уход, а также реабилитацию, чтобы свести к минимуму инвалидность;
- j) оказывать социальную, судебную и, при необходимости, финансовую поддержку семьям, пережившим утрату, и людям, выжившим в ДТП;
- k) нанимать женщин-спасателей как для обеспечения гендерного равенства при трудоустройстве, так и для решения проблем, с которыми сталкивается мужской персонал при обращении с пострадавшими женщинами в некоторых странах;
- l) включить требования по предоставлению неотложной помощи в концессионные контракты для платных дорог, где риск имеет значение;
- m) с осторожностью оценивайте значимость eCall (инициатива по созданию системы экстренного вызова в Европейском Союзе) или системы экстренного вызова при несчастных случаях, поскольку они могут впустую расходовать ресурсы, генерируя ложные сигналы тревоги, когда происходит авария, но никому не требуется экстренная помощь.

## **Арена 5. Безопасная скорость - сквозной вопрос**

22. Безопасная скорость является областью действий в Региональном плане действий, поскольку она имеет решающее значение для безопасности дорожного движения и представляет собой мощные экономически эффективные возможности во всем Азиатско-Тихоокеанском регионе. Скорость – это просто движение, измеряемое как расстояние/время, например, в километрах в час. Скорость имеет фундаментальное значение для безопасности дорожного движения и лежит в основе подхода безопасной системы: скорость увеличивает не только тяжесть аварий, но и их количество.

23. Самые точные данные, полученные во многих странах, демонстрируют сильное влияние скорости на безопасность дорожного движения: каждый 1 процент снижения скорости обеспечивает снижение смертности на 4 процента, снижение серьезных травм примерно на 3 процента и снижение числа всех дорожно-транспортных происшествий. Влияние скорости на аварийность и

тяжесть ДТП универсально для всех стран, поскольку вытекает из фундаментальных законов физики.

24. Азиатско-Тихоокеанский регион больше, чем большинство других регионов, выиграет от введения 30-километровых ограничений скорости в час в пешеходных и велосипедных зонах (которые многие страны региона уже начали внедрять), качественных инженерных решений по управлению превышением скорости, а также от улучшения управления превышением скорости на сельских дорогах и автомагистралях.

#### *Рекомендации*

25. В соответствии с целью 6 добровольных глобальных целевых показателей эффективности для факторов риска дорожной безопасности и механизмов предоставления услуг правительствам Азиатско-Тихоокеанского региона на всех уровнях и заинтересованным сторонам, которые могут влиять на безопасность дорожного движения, рекомендуется:

a) пересмотреть существующие методы установления ограничений скорости таким образом, чтобы приоритет отдавался безопасным скоростям в системе, а не скоростям, основанным на классификации дорог;

b) принять широко распространенную программу зон со скоростью 30 км/ч в районах, где часто встречаются пешеходы или велосипедисты, с мощной хорошо зарекомендовавшей себя инфраструктурой контроля скорости и просвещением населения;

c) обеспечить, чтобы национальные стандарты проектирования и строительства дорог не только позволяли, но и требовали наличия элементов дизайна дорог, снижающих скорость (таких как замедление движения в масштабах всей территории, "лежачие полицейские", подушки безопасности, хорошо спроектированные круговые развязки, приподнятые пешеходные переходы, перекрестки с приподнятыми платформами и обработка проезжей части, которые имеют значительные преимущества и создают мощную экономическую отдачу) в таких местах, как зоны пешеходной активности, рынки, торговые зоны, школы и маршруты к школам для детей;

d) рекламировать безопасность, экономические и другие преимущества снижения скорости. Находить партнеров, работающих над другими глобальными повестками дня, и сотрудничать с ними, которые также выиграют от более эффективного управления скоростью (изменение климата, здоровье, загрязнение воздуха, гендерные аспекты), чтобы более убедительно донести ценность управления скоростью;

e) проанализировать готовность к использованию камер контроля скорости, следуя недавно разработанному Глобальным партнерством по безопасности дорожного движения – Глобальным фондом безопасности дорожного движения руководству по оценке готовности, и использовать результаты, чтобы либо помочь внедрить камеры контроля скорости, либо улучшить недостатки, выявленные в ходе оценки. Как только это станет возможным, необходимо внедрять камеры контроля скорости, которые доказали значительное повышение безопасности дорожного движения, и пропагандировать важность соблюдения скоростного режима;

f) следовать передовой практике в отношении соблюдения скоростного режима с акцентом на общее предотвращение превышения скорости. Это включает в себя улучшение общего сдерживания в результате хорошо разрекламированного, эффективного правоприменения, а также наказания, которые создают эффект сдерживания и являются неотвратимыми;

g) контролировать и следить за превышением скорости сотрудниками государственных и частных организаций, с негативными последствиями за превышение скорости.

## **Арена 6. Модальный сдвиг, планирование землепользования и снижение нагрузки на дороги**

26. Автомобильный транспорт является самым опасным видом транспорта: 97 процентов смертей, связанных с травмами, в глобальной транспортной системе вызваны автомобильным транспортом<sup>5</sup>. Таким образом, сокращение использования дорог является эффективной мерой по обеспечению безопасности дорожного движения. Речь не идет о переходе на более безопасные транспортные средства, что также является ценным и рассматривается на арене 2.

27. Использование дорог можно сократить двумя способами. Во-первых, перемещение людей и грузов с автомобильного транспорта на другие виды транспорта (железнодорожный, скоростной общественный транспорт, водный и воздушный) обеспечивает значительное чистое повышение безопасности. Создание вариантов бездорожного транспорта, политика и практика, которые делают использование альтернативных видов транспорта более простым и комфортным или менее дорогостоящим (в том числе с помощью сборов и налогов за использование дорог), являются мощными, хотя и не очевидными мерами по обеспечению безопасности дорожного движения. Вторая область совершенствования политики и регулирования заключается в снижении потребности в мобильности. В более широком смысле, вместо продвижения мобильности как права, возможно, лучше продвигать доступ к праву, когда мобильность является одним из методов доступа.

28. Государственная политика в этом отношении может существенно повысить безопасность дорожного движения, в том числе за счет улучшения дизайна города, планирования землепользования и регулирования.

29. Сокращение использования дорог также будет служить другим глобальным задачам (изменение климата, влияние загрязнения воздуха и шумового загрязнения на здоровье, а также увеличение активного транспорта).

### *Рекомендации*

30. В соответствии с целью 11.2 добровольных глобальных целевых показателей эффективности для факторов риска дорожной безопасности и механизмов предоставления услуг правительствам Азиатско-Тихоокеанского региона на всех уровнях и заинтересованным сторонам, которые могут влиять на безопасность дорожного движения, рекомендуется:

a) расширять доступ и создавать стимулы (или сдерживающие факторы для частных автомобилей) для использования внедорожных видов транспорта для людей и товаров: системы скоростного массового транспорта, воздушный, железнодорожный и водный транспорт;

b) разрешить и способствовать увеличению количества работы из дома, где это возможно, чтобы сократить количество поездок на работу;

c) после пандемии коронавирусной болезни (COVID-19) в долгосрочной перспективе служить на благо городов, не расходуя значительные ресурсы на оживление городских центров, а вместо этого работать над более

---

<sup>5</sup> Hilda Maria Gomez and others, "Chapter 4: Safety" in Global Mobility Report 2017, Cathy Gagnet, ed. (Washington, D.C., Sustainable Mobility for All, 2017).

эффективным распределением объектов и услуг в местах, которые способствуют и лучше обслуживают тех, кто работает из дома;

d) уделять особое внимание безопасности уязвимых участников дорожного движения при планировании землепользования. Например, планирование объектов для велосипедистов, пешеходов и двухколесных транспортных средств должно быть включено в планирование землепользования;

e) переориентировать работу градостроителей/дизайнеров и усилить их влияние на безопасность дорожного движения и сокращение использования дорог (за счет более компактной планировки городов, снижения скорости движения по дорогам, транзитно-ориентированного развития, концентрирующего городское и коммерческое развитие вокруг узлов массового транспорта, стимулов, препятствующих использованию личного автотранспорта), а также включить в оценку политики и практики градостроительства четкий расчет экономии средств, затрачиваемых на ДТП, и экономии человеческих жизней. Привлечь городских планировщиков, экспертов по безопасности дорожного движения и экспертов по общественному транспорту к разработке руководства для вышеуказанных процессов;

f) создавать потенциал для городского планирования в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

g) привлекать городские администрации и планировщиков к ответственности за сокращение использования автомобильных дорог в интересах многих проблем, которые от этого выиграют;

h) воздерживаться от представления показателей безопасности дорожного движения в терминах смертности или травматизма на 100 миллионов километров пробега транспортных средств (как это делают некоторые страны с высоким уровнем дохода), поскольку это не учитывает ценность снижения использования дорог;

i) создавать культурный сдвиг в заявленной цели транспортной системы от обеспечения мобильности к более широкой цели обеспечения доступа.

## **Арена 7. Управление и руководство безопасностью дорожного движения**

31. Управление и руководство безопасностью дорожного движения является сферой деятельности в Региональном плане действий, поскольку предоставляет множество возможностей для жизненно важных улучшений. Деятельность и опыт, необходимые для этой работы, не могут быть достигнуты комитетом или советом, но сильное ведущее экспертное агентство, обладающее достаточными ресурсами и занимающееся исключительно вопросами безопасности дорожного движения, в дополнение к комитету высокого уровня, было бы ценным.

32. Безопасность дорожного движения – это продукт, который может быть поставлен. Его реализация достижима посредством действий в каждой области, как указано в настоящем Региональном плане действий. Такие действия, в свою очередь, требуют эффективного управления и руководства в области безопасности дорожного движения. Это предполагает обеспечение того, чтобы выбранные действия основывались на научных доказательствах и были обусловлены данными. Безопасность дорожного движения также требует значительного финансирования, что требует обоснованных бизнес-проектов, а также реальной приверженности обеспечению безопасности дорожного движения со стороны правительств.

33. Арена 7, посвященная управлению безопасностью дорожного движения (вместе с ареной 5, посвященной безопасной скорости), касается наиболее

важных факторов, которые ограничили успех во время первого Десятилетия действий по безопасности дорожного движения: а) существенно недостаточное финансирование безопасности дорожного движения и недостаточная приверженность улучшению безопасности дорожного движения со стороны финансирующих агентств; б) многие страны не имеют цели, плана или стратегии по безопасности дорожного движения или эффективного ведущего агентства по безопасности дорожного движения; и с) данные о дорожно-транспортных происшествиях и других видах безопасности дорожного движения, как правило, неполные, за исключением стран с высоким уровнем дохода, в том числе в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Существуют возможности для совершенствования в плане регистрации, анализа и использования данных о дорожно-транспортных происшествиях, а также гармонизации управления данными с использованием Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения.

34. Кроме того, жизненно важными элементами управления безопасностью дорожного движения являются мониторинг, оценка и регулярное совершенствование мероприятий. Это часто включает в себя промежуточные обзоры самих планов.

35. Национальные и местные планы действий идеально подходят для отражения наилучших возможностей, доступных в местных условиях, но при этом они должны включать действия, для которых существуют доказательства ценности спасения жизни. Мониторинг реализации и результатов должен осуществляться регулярно на национальном и местном уровнях и основываться на данных. Результаты должны использоваться для уточнения, улучшения, расширения и/или усиления действий. Сбор качественных данных является ключевой предпосылкой для целенаправленной реализации и мониторинга прогресса, и он улучшается благодаря обмену данными и связям между секторами. Мониторинг может включать в себя такие постоянные процессы, как оценка безопасности дорожного движения и аудит безопасности, чтобы направлять процесс совершенствования.

#### *Рекомендации*

36. В соответствии с целью 1 добровольных глобальных целевых показателей эффективности для факторов риска дорожной безопасности и механизмов предоставления услуг правительствам Азиатско-Тихоокеанского региона на всех уровнях и заинтересованным сторонам, которые могут влиять на безопасность дорожного движения, рекомендуется:

а) создать/поддержать национальное ведущее агентство по безопасности дорожного движения, а также национальный координационный комитет высокого уровня. Ведущее агентство должно быть укомплектовано экспертами по безопасности дорожного движения и другим соответствующим персоналом, иметь соответствующее финансирование и официальные полномочия для координации, направления, руководства и мониторинга деятельности других государственных агентств/департаментов по обеспечению безопасности дорожного движения;

б) финансировать на устойчивой основе деятельность ведущего агентства и непосредственное обеспечение безопасности дорожного движения. Хотя внешние источники (такие как Фонд дорожной безопасности ООН, Глобальный фонд дорожной безопасности Всемирного банка, доноры, такие как Bloomberg Philanthropies, и финансирование многосторонних банков развития для проектов дорожной безопасности) являются ценными, правительства должны понимать, что все необходимое финансирование не может быть обеспечено из этих источников, и что дорожная безопасность является разумной экономической



инвестицией. В идеале, это финансирование должно контролироваться агентством по безопасности дорожного движения или, как минимум, подразделениями по обеспечению безопасности дорожного движения соответствующих агентств по доставке, а не более крупным агентством по обеспечению дорожной безопасности;

с) убедиться, что орган по безопасности дорожного движения имеет либо финансирование для приобретения услуг и действий по обеспечению безопасности дорожного движения у других государственных организаций, либо полномочия руководить другими организациями, включенными в расходование их финансирования. Он должен иметь полный доступ к данным о дорожно-транспортных происшествиях и другим данным, отвечать за улучшение данных и представлять страну в Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения, а также предоставлять экспертные консультации и секретарские услуги для национального комитета/совета по безопасности дорожного движения, который должен собираться несколько раз в год;

d) использовать аргументы человеческих и больших экономических издержек дорожно-транспортных происшествий при рассмотрении экономического обоснования явной экономической отдачи от эффективных действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

e) использовать скрупулезный подход, основанный на фактах, а не на здравом подходе, для выбора мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, отмечая, что это не то же самое, что подход к безопасности дорожного движения, основанный на данных, и что оба эти подхода необходимы;

f) разработать и финансировать действия, содержащиеся в национальном плане действий по безопасности дорожного движения и/или стратегии на основе настоящего Регионального плана действий, включая цели действий и промежуточные результаты, с вехами (промежуточными целями) в течение десятилетия, чтобы связать национальный план с целью в области устойчивого развития по сокращению вдвое смертности и серьезных травм к 2030 году. Такие действия могут быть более эффективно разработаны странами в рамках одного субрегиона, работающими в сотрудничестве;

g) принять проверенный подход к безопасности дорожного движения, основанный на принципах безопасной системы, пропагандировать и отстаивать его. Это включает в себя отказ и активное противодействие культуре обвинения жертв и усиление ответственности и подотчетности операторов дорожной системы за безопасность дорожного движения;

h) принять обязательства по более тесному сотрудничеству между государственными учреждениями и ведомствами для реализации национального плана и ряда мероприятий, необходимых для создания безопасной системы. В частности, это включает в себя сотрудничество в определении ответственности за действия, отчетность о результатах деятельности и полностью открытый обмен данными;

i) в нескольких жизненно важных областях обеспечения безопасности дорожного движения (правоприменение, проектирование и строительство дорог, техосмотр) значительно улучшить управление и прозрачность;

j) составить карту заинтересованных сторон, чтобы обеспечить выявление и принятие лучших партнерских отношений за пределами правительства;

k) рассмотреть правовые инструменты Организации Объединенных Наций, наиболее подходящие для страны, и присоединиться к ним;

l) в управлении дорожной безопасностью выделить и использовать синергию между дорожной безопасностью и другими глобальными повестками

дня, отмеченными выше, включая учет затрат на эти повестки дня в экономическом обосновании для принятия синергических мер;

m) разрабатывать достоверные комплексные данные о дорожно-транспортных происшествиях для различных аспектов управления и обеспечения безопасности дорожного движения и участвовать в работе Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения;

n) наращивать потенциал сотрудников службы безопасности дорожного движения;

o) вести мониторинг прогресса и провести среднесрочный обзор Регионального плана действий для его приспособления к изменениям, прогрессу и урокам первых пяти лет и обеспечения его актуальности.

---