

---

---

Тематическая рабочая группа  
по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности (WG-STTC)

28-я сессия  
16-17 ноября 2023  
(онлайн)

**Вопросы и совершенствование  
политики безопасности дорожного движения в странах СПЕКА**

(Пункт 5.4 повестки дня)

*Записка ЭСКАТО/ЕЭК ООН*

1. Несмотря на то, что за последнее десятилетие в некоторых странах был достигнут значительный прогресс в повышении безопасности дорожного движения, общие глобальные результаты намного хуже, и срочно необходимы изменения для значительного сокращения числа смертельных случаев и травм на дорогах во всем мире. Дорожно-транспортный травматизм является первой причиной смерти в результате несчастных случаев во всем мире. В результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно погибает более 1,35 миллиона человек, в то время как, по оценкам, число несмертельных травм колеблется от 20 до 50 миллионов, что приводит к значительным экономическим потерям для отдельных людей, их семей и целых стран. По некоторым оценкам, дорожно-транспортные происшествия обходятся большинству стран в 3% их валового внутреннего продукта.
2. За последние два десятилетия был предпринят ряд глобальных инициатив, направленных на улучшение ситуации с безопасностью дорожного движения в мире. С 2004 года Генеральная Ассамблея приняла в общей сложности девять резолюций<sup>1</sup>. Были организованы три глобальные министерские конференции по безопасности дорожного

---

<sup>1</sup> С резолюциями по безопасности дорожного движения, принятыми Генеральной Ассамблеей, можно ознакомиться по адресу: <https://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/en/>

движения, а именно в Москве, Российская Федерация (ноябрь 2009 г.), Бразилиа, Бразилиа (ноябрь 2015 г.) и Стокгольме, Швеция (февраль 2020 г.), на которых была принята декларация, призывающая правительства, международные организации, неправительственные организации и благотворительные фонды к сотрудничеству в решении соответствующих вопросов.

3. Приняв Повестку дня на период до 2030 года, международное сообщество четко обозначило безопасность дорожного движения в числе приоритетных вопросов развития, поставив перед собой амбициозную цель по сокращению вдвое к 2020 году глобального числа смертельных случаев и травм на дорогах в рамках задачи 3.6 Целей в области устойчивого развития, касающейся хорошего здоровья и благополучия. Вопрос безопасности дорожного движения также отражен в задаче 11.2, которая направлена на обеспечение доступа к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех.
4. 31 августа 2020 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 74/299 о повышении глобальной безопасности дорожного движения, в которой провозгласила период 2021–2030 годов <sup>2</sup> Вторым десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий не менее чем на 50 процентов в период с 2021 по 2030 год. Резолюция поручила ВОЗ и региональным комиссиям ООН подготовить глобальный план действий на второе десятилетие. В ответ на это Транспортный отдел ЭСКАТО и Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН присоединились к Глобальной целевой группе, возглавляемой ВОЗ, для разработки глобального плана действий. План был доработан и запущен мировым сообществом 28 октября 2021 года.<sup>3</sup>
5. Принимая во внимание глобальные вызовы, с которыми сталкиваются государства-члены, в апреле 2018 года был создан Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (UNRSF) в качестве многостороннего трастового

---

<sup>2</sup> С резолюцией 74/299 можно ознакомиться по адресу: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/30/PDF/N2022630.pdf?OpenElement>

<sup>3</sup> <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

фонда для содействия конкретным действиям по достижению целевых показателей безопасности дорожного движения в рамках Целей в области устойчивого развития. Фонд призван помочь странам с низким и средним уровнем дохода создать эффективные национальные системы обеспечения безопасности дорожного движения, чтобы: а) существенно сократить число смертельных случаев и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и (б) сократить экономические потери, связанные с ними. Его гранты укрепляют национальный и местный потенциал в области управления и повышения безопасности дорожного движения путем предоставления финансирования и технической экспертизы.

6. На сегодняшний день Фонд ООН по борьбе с терроризмом провел несколько конкурсов заявок и в результате в настоящее время поддерживает 44 проекта в 88 странах с низким и средним уровнем дохода, демонстрируя влияние совместного партнерства между ООН и целым рядом заинтересованных сторон. Последний конкурс проектных предложений завершился в октябре 2022 года. Из 61 проектного предложения для финансирования отобраны 12 проектов по всему миру. В регионе СПЕКА отобран один проект для финансирования - Современные стандарты проектирования безопасности, доступности и устойчивости (Таджикистан, Кыргызстан, Узбекистан).

### **Деятельность ЕЭК ООН по обеспечению безопасности дорожного движения**

#### **А. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)**

7. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) обслуживаемый Секретариатом ЕЭК ООН является единственным межправительственным постоянным органом по безопасности дорожного движения в системе Организации Объединенных Наций. Участие в WP.1 открыт для всех стран мира. Как правило, WP.1 собирается два раза в год в Женеве, Швейцария. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН оказывает поддержку группе: обслуживает сессии, готовит документы, повестки дня и отчеты, собирает и распространяет информацию и содействует налаживанию связей между правительствами.
8. Среди прочего, WP.1 приняли предложения по внесению поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года с целью обеспечения согласованности между Конвенцией и положениями правил дорожного движения, принятых в рамках

Соглашения 1958 года, таких как свет и световая сигнализация. Кроме того, WP.1 рассматривает предложения о внесении поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1968 года, и Протокол о дорожной разметке, дополняющий Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию, и обсуждает вопросы, связанные с дистанционным вождением, взаимным признанием водительских удостоверений, безопасным системным подходом, междисциплинарными расследованиями ДТП и отвлеченным вождением.

## **В. Правовые документы Организации Объединенных Наций**

9. С последнего заседания Рабочей группы число договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1949 года осталось на уровне 102. Новая договаривающаяся сторона присоединилась к Конвенции о дорожном движении 1968 года, в результате чего общее число договаривающихся сторон достигло 88, а общее число договаривающихся сторон Европейского соглашения о работе экипажей транспортных средств, занятых в международных автомобильных перевозках (ЕСТР) (1970 г.), осталось на уровне 52.
10. Под управлением и ответственностью Всемирного форума по гармонизации правил в отношении транспортных средств (WP.29) было заключено Соглашение 1958 года о принятии гармонизированных технических правил Организации Объединенных Наций в отношении колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы. о колесных транспортных средствах и условиях взаимного признания официальных утверждений, предоставленных на основе настоящих Правил Организации Объединенных Наций (пересмотр 3) и Соглашения 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или используются на колесных транспортных средствах, имеют 60 и 39 договаривающихся сторон соответственно, охватывая не только страны с крупной автомобильной промышленностью, но и страны, ориентированные на импорт транспортных средств. Число договаривающихся сторон Соглашения 1997 г. о принятии единых условий проведения периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких инспекций составляет 17.

11. Всемирный форум по гармонизации правил в отношении транспортных средств (WP.29) недавно принял значительное число поправок к Правилам Организации Объединенных Наций в отношении транспортных средств, касающихся аспектов безопасности и охраны окружающей среды, с акцентом на современные системы помощи водителю для защиты уязвимых участников дорожного движения, которые были дополнены тремя новыми правилами ООН («Уязвимые участники дорожного движения в передней и боковой непосредственной близости, Уязвимые участники дорожного движения (прямое зрение и предупреждение задним ходом); а также первые Правила ООН для автоматизированных транспортных средств были обновлены дополнительными элементами (например, смена полосы движения и эксплуатационная скорость до 130 км/ч), что сделало их использование для автоматизированного вождения по автомагистралям полным. Работа, связанная с автоматизированными/автономными транспортными средствами, регулируется Рамочным документом WP.29 по автоматизированным/автономным транспортным средствам, который был одобрен МТЦ в 2020 году. Кроме того, WP.29 установил рамочный документ о соответствии требованиям к транспортному средству в течение всего срока службы, который связывает различные элементы в течение всего срока службы транспортного средства, начиная с утверждения, соответствия производства, регистрации и перерегистрации, рыночного надзора, периодических технических осмотров, придорожных технических осмотров до утилизации и утилизации.

**С. Техническая помощь в области безопасности дорожного движения**

12. Обзор эффективности безопасности дорожного движения (RSPR):

- RSPR был разработан для того, чтобы помочь стране-бенефициару укрепить потенциал управления безопасностью дорожного движения, а также эффективно решать и совершенствовать национальную систему безопасности дорожного движения. Наиболее важные аспекты безопасности дорожного движения и приоритетные потребности в стране-бенефициаре будут определены при подготовке RSPR. В рамках РСПР будут выявлены пробелы в национальной институциональной, правовой и нормативной базе, проведена оценка уровня соответствия правовым документам ООН по безопасности дорожного движения в соответствии с Рекомендациями МТЦ и Второго десятилетия действий по

обеспечению безопасности дорожного движения, а также даны рекомендации по будущим действиям.

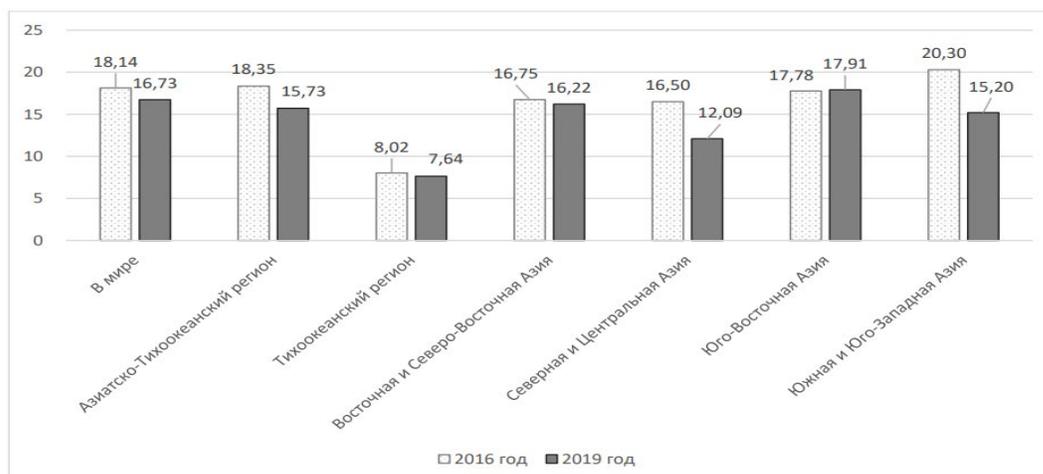
- На основании рекомендаций встречи Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева и Исполнительного секретаря ЕЭК ООН Ольги Алгаеровой в Ташкенте в июле 2021 года – ЕЭК ООН в сотрудничестве с ЮНИСЕФ в Узбекистане приступила к подготовительной работе над проектом Концепции РСРП. Министерство внутренних дел Узбекистана назначено национальным координатором и партнером по проекту. Стартовое совещание (апрель 2022 г.) и три миссии по установлению фактов (май, сентябрь и ноябрь 2022 г.) уже состоялись, и в настоящее время продолжается доработка доклада RSPR.
- 17 марта 2023 года ЕЭК ООН организовала семинар по развитию потенциала на тему «Как проектировать безопасные дороги». Национальные эксперты углубляют знания о том, как проектировать более безопасные дороги, и получают соответствующие аргументы в соответствии с обновленными национальными стандартами и руководящими принципами. На семинаре был создан потенциал для изучения того, как изменения в конструкции дорог влияют на основные показатели безопасности дорожного движения, а представители узнали о передовом международном опыте в области проектирования дорог и безопасности дорожных работ. Хорошее сотрудничество с ЕИБ и ЮНИСЕФ УЗ в проведении семинара.
- 18-19 мая 2023 года ЕЭК ООН в сотрудничестве с ЮНИСЕФ УЗ и Службой безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Узбекистана организовала политический диалог РСРП с заинтересованными сторонами в области безопасности дорожного движения Узбекистана и семинар «Как улучшить национальную систему безопасности дорожного движения». Команда RSPR представила национальным заинтересованным сторонам результаты первого проекта RSPR Узбекистана, собрала предложения и замечания и укрепила знания о рекомендациях RSPR. На совещании были прояснены некоторые вопросы, которые не были учтены в ходе миссий по установлению фактов с национальным координатором.

- В 2019 году Правительство Казахстана договорилось с ЕЭК ООН о подготовке Обзора эффективности безопасности дорожного движения в Казахстане. Целью проекта является оказание помощи Казахстану в укреплении системы безопасности дорожного движения, а также в эффективном решении и улучшении национальных показателей безопасности дорожного движения. RSPR должен помочь правительству определить наиболее важные аспекты безопасности дорожного движения и первоочередные потребности. В настоящее время с министерствами Казахстана продолжается дискуссия о том, как возобновить этот проект.

### Безопасность дорожного движения в регионе ЭСКАТО

13. В 2019 году на долю Азиатско-Тихоокеанского региона пришлось 59,8 процента мировых дорожно-транспортных происшествий. Наблюдалось снижение доли региона в глобальной смертности на дорогах: с 62,8 процента в 2016 году до 58,5 процента в 2019 году. Средний показатель составил 18,14 в 2016 году этот показатель увеличился до 15,73 что ниже среднемирового показателя 16,73. Глобальные, региональные и субрегиональные показатели смертности в результате ДТП представлены на Диаграмме 1.

**Диаграмма 1: Количество смертей в результате ДТП на 100000 жителей**



Источник: Расчеты ЭСКАТО по смертности на дорогах за 2016 год основаны на докладе ВОЗ за 2018 год; данные за 2019 год взяты из хранилища данных Глобальной обсерватории здравоохранения ВОЗ, доступного по адресу: [www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topicdetails/GHO/road-traffic-mortality](http://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topicdetails/GHO/road-traffic-mortality).

14. Уязвимые участники дорожного движения – пешеходы, велосипедисты и моторизованные двух- и трехколесные транспортные средства – составляют более половины всех дорожно-транспортных происшествий в регионе ЭСКАТО (около 55%). Бремя дорожно-транспортных происшествий непропорционально велико среди стран с доходом выше и ниже среднего по сравнению с численностью их населения. Проблема стоит более остро (54,8%) в странах с уровнем дохода ниже среднего в регионе ЭСКАТО.

**Диаграмма 2: Смертельные случаи среди уязвимых участников дорожного движения в регионе в 2016 году (%)**



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

15. В регионе СПЕКА, что касается уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, наблюдались значительные различия (Таблица 1).

**Таблица 1: Расчетный уровень смертности в результате ДТП в странах СПЕКА**

№.	Страна	Примерный уровень смертности в результате ДТП (на 100 000 населения)	
		2016	2019
	Афганистан	15.1	15.9
	Азербайджан	8.7	6.7
	Казахстан	17.6	12.7
	Кыргызстан	15.4	12.7
	Таджикистан	18.1	15.7
	Туркменистан	14.5	13.5
	Узбекистан	11.5	11.7

Источник: Данные о дорожно-транспортных происшествиях за 2016 г. были доступны из Доклада о глобальном состоянии безопасности дорожного движения за 2018 г., а данные за 2019 г. представлены на следующем веб-сайте: <https://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/topic-details/GHO/road-traffic-mortality>

- 16. Региональный план действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2021–2030 гг.**<sup>4</sup> В то время как глобальный план рассматривает глобальные проблемы безопасности дорожного движения в целом, в региональном плане больше внимания необходимо уделять местным проблемам, например, безопасности моторизованных 2-3-колесных транспортных средств и климатическим условиям региона. Принимая во внимание это, на Четвертой министерской конференции по транспорту, состоявшейся в Бангкоке и онлайн в декабре 2021 года, была принята Региональная программа действий по устойчивому развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе на 2022–2026 годы.
17. В Региональной программе действий безопасность дорожного движения была определена в качестве одной из приоритетных областей для региона и отмечена важность разработки регионального плана действий на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы в соответствии с Глобальным планом. Отдел транспорта ЭСКАТО рассмотрел Глобальный план в контексте региона и, в консультации с членами и ассоциированными членами ЭСКАТО, подготовил проект **Регионального плана действий на второе десятилетие** в соответствии с Глобальным планом. Комитет по транспорту на своей седьмой сессии, состоявшейся 23–25 ноября 2022 года в Бангкоке и онлайн, приветствовал Региональный план действий.
18. Приложение к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог – приложение II bis, озаглавленное «Стандарты проектирования Азиатских автомобильных дорог в отношении безопасности дорожного движения» – было принято на седьмом заседании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам в декабре 2017 года. Согласно статье 8(5) Соглашения, это новое приложение II-бис вступит в силу через 12 месяцев после того, как две трети сторон Соглашения сдадут на хранение Генеральному секретарю документ о принятии либо непосредственно, либо через

---

4 The Regional Plan can be accessed at: [https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/EN\\_CTR5\\_Safe%20and%20inclusive%20and%20mobility%20%28%29.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/EN_CTR5_Safe%20and%20inclusive%20and%20mobility%20%28%29.pdf)

секретариат ЭСКАТО<sup>5</sup>. Приложение на данный момент не вступило в силу, и тем странам СПЕКА, которые еще этого не сделали, рекомендуется предпринять шаги для его принятия. Секретариат ЭСКАТО готов оказать помощь в этом процессе. Вступление в силу приложения II bis к Соглашению имеет важное значение, поскольку оно положит начало процессу среди стран-членов по улучшению стандартов местной инфраструктуры для размещения новых объектов для повышения безопасности дорожного движения. Региональный план действий (направление 1: инфраструктура безопасности дорожного движения) рекомендует пересмотреть национальные стандарты дорожного проектирования и строительства, включая принятие стандартов, принятых в приложении II bis.

19. В рамках своего мандата по повышению безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе ЭСКАТО опубликовала доклад «Безопасность дорожного движения и использование мобильных телефонов в Азиатско-Тихоокеанском регионе». Его можно найти по адресу: <https://www.unescap.org/kp/2022/road-safety-and-mobile-phone-use-asia-pacific-region>.
20. ЭСКАТО является одной из 14 организаций ООН, участвующих в Фонде безопасности дорожного движения ООН (UNRSF). В настоящее время ЭСКАТО реализует шесть проектов, финансируемых UNRSF, в том числе проект под названием «Современные стандарты проектирования в области безопасности, доступности и устойчивости» реализуется в Таджикистане, Кыргызстане, Узбекистане и других странах Центральной Азии. Партнерами-исполнителями ЭСКАТО являются Международная программа оценки дорог (iRAP), Восточный альянс за безопасный и устойчивый транспорт, Международная дорожная федерация, Транспортный секретариат ЦАРЭС, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития и Европейский инвестиционный банк.
21. Эффективный мониторинг и оценка прогресса в области безопасности дорожного движения зависят от точных систем данных для измерения и мониторинга смертности, травм и аварий в результате дорожно-транспортных происшествий. ЭСКАТО присоединилась к региональной инициативе группы организаций развития по созданию

---

<sup>5</sup> The Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network and the Annex II bis is available at: <https://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-asian-highway-network>

Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения (APRSO)<sup>6</sup> который служит как региональный форум по данным, политике и практике безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Цель Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения (APRSO) – лучше обслуживать и поддерживать страны-члены в их согласованных усилиях по решению проблем, связанных с данными о безопасности дорожного движения. По состоянию на август 2022 года 27 стран-членов ЭСКАТО, включая шесть стран СПЕКА, а именно Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан, стали членами Азиатско-Тихоокеанской обсерватории по безопасности дорожного движения (APRSO).

22. Ежегодное собрание APRSO и региональный семинар по безопасности дорожного движения пройдут в Маниле, Филиппины, с 5 по 7 декабря 2023 года. APRSO проведет ежегодное административное собрание, в состав которого войдут заседания Генеральной Ассамблеи (члены от стран) и Руководящего комитета. На семинаре по безопасности дорожного движения совместно с Глобальным партнерством по безопасности дорожного движения (GRSP) будут рассмотрены ключевые темы безопасности дорожного движения, актуальные для Азиатско-Тихоокеанского региона. Полная двухдневная программа призвана дать участникам более глубокое понимание эффективных, научно обоснованных мер, которые могут быть применены для достижения целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 гг. Это мероприятие задумано как флагманское мероприятие в календаре безопасности дорожного движения, охватывающее широкий круг заинтересованных сторон.

**Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает:**

- Продолжать усилия по разработке и реализации национальных стратегий и планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения, укреплять двустороннее и многостороннее сотрудничество для достижения целей и задач в соответствии со Вторым десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также ЦУР, связанных с безопасностью дорожного движения.

---

<sup>6</sup> A list of the APRSO members can be found at: <https://www.aprso.org/about-aprso>.

- Рассматривать План действий Европейской экономической комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы и Региональный план действий для Азии и Тихого океана на второе десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы в качестве руководящей основы для улучшения ситуации с безопасностью дорожного движения в своих странах.
- Эффективно применять правовые документы Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.
- Рассмотреть деятельность в рамках Фонда безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (UNRSF).
- Просить о политической поддержке и приверженности, а также об увеличении финансирования усилий по обеспечению безопасности дорожного движения в странах СПЕКА, включая улучшение инфраструктуры и информационно-пропагандистские программы.
- Опираясь на результаты обзоров эффективности безопасности дорожного движения, призвать страны-члены СПЕКА обращаться за технической помощью в области безопасности дорожного движения через RSPR.
- Призвать те страны СПЕКА, которые этого не сделали, принять приложение II bis к Межправительственному соглашению о сети автомобильных дорог в Азии;
- Обеспечить сбор качественных данных о безопасности дорожного движения и обратиться за технической помощью в сборе данных для содействия регулярному мониторингу безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях.
- Призвать те страны, которые еще этого не сделали, присоединиться к Азиатско-Тихоокеанской обсерватории безопасности дорожного движения и активно участвовать в ее деятельности.