



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят девятая сессия**

Женева, 21–24 февраля 2017 года

Пункт 5 с) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы, связанные с разными видами транспорта и тематическими направлениями**Безопасность дорожного движения****Безопасные будущие системы внутреннего транспорта****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. Дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных проблем современного общества: число погибших по их вине составляет в мировом масштабе почти 1,25 млн. человек, а раненых – 50 млн. человек¹. Дорожно-транспортный травматизм считается восьмой по значимости причиной смерти во всем мире, и более половины людей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, являлись молодыми людьми в возрасте от 15 до 44 лет, т.е. в основном людьми, которые вступали в свой наиболее продуктивный возраст. Примерно 90% смертей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на страны с низким и средним уровнем дохода; которые, однако, владеют около 54% мирового парка механических транспортных средств. Кроме того, более половины случаев смерти в мире приходится на пешеходов и водителей моторизованных двухколесных транспортных средств. Текущие тенденции свидетельствуют о том, что в отсутствие принятия мер дорожно-транспортный травматизм станет к 2030 году пятой главной причиной смерти, причем разрыв между странами с высоким и низким уровнем дохода продолжит расти². Эти потери, которые в значительной степени можно было бы предотвратить, подчеркивают необходимость принятия срочных мер по повышению безопасности дорожного движения во всемирном масштабе.

¹ Всемирная организация здравоохранения, 2015 год.

² Там же.



2. В 2010 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций провозгласила десятилетие 2011–2020 годов Десятилетием действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения и установила цель стабилизировать и сократить уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации программ дорожной безопасности на национальном, региональном и глобальном уровнях. Резолюция A/70/L.44 Генеральной Ассамблеи, принятая в апреле 2016 года, подтверждает задачи в области безопасности дорожного движения, установленные в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года:

- Задача 3.6 ЦУР предусматривает сокращение во всем мире смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий на 50% к 2020 году, и
- Задача 11.2 ЦУР предусматривает обеспечение доступа для всех к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам к 2030 году.

3. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы)³ был разработан в качестве руководства для стран по реализации конкретных национальных мер по достижению глобальной цели сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий на 50% к 2020 году и одновременно в целях поощрения скоординированных и согласованных мер по достижению этой цели. Справочная информация и мотивы, лежащие в основе решения Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, приводятся в качестве подспорья для разработки национальных и местных планов действий, а также в качестве основы для координации деятельности на региональном и глобальном уровнях. Предлагается осуществить ряд мер по повышению безопасности дорожного движения на национальном уровне по пяти основным направлениям: укрепление потенциала в области управления безопасностью дорожного движения, повышение безопасности дорожной инфраструктуры и транспортных сетей в целом, дальнейшее повышение безопасности транспортных средств, улучшение поведения пользователей дорог и совершенствование поставарийных мероприятий.

4. Секретариат разработал концептуальную записку по проекту «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)», опираясь на: а) результаты проекта ЕЭК ООН «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий»⁴ и б) успех проекта «Будущие системы внутреннего транспорта (ForFITS)» и другие мероприятия по оказанию технической помощи ЕЭК ООН. Цель заключалась в том, чтобы ликвидировать разрыв в теории оценки результатов политики и мер в области безопасности дорожного движения. Проект SafeFITS финансировался Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

5. Модуль безопасности дорожного движения «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (SafeFITS)» призван оказывать помощь в принятии решений в сфере транспортной политики, направленных на сокращение числа жертв дорожно-транспортных происшествий, с опорой на конкретные знания.

³ Организация Объединенных Наций, 2011 год.

⁴ Финансировался по линии Счет развития Организации Объединенных Наций.

Главная задача заключалась в оказании помощи правительствам и директивным органам в принятии решений относительно выбора наиболее подходящих стратегий и мер, направленных на достижение ощутимых результатов в деле повышения безопасности дорожного движения. Эта модель будет основываться на данных о безопасности дорожного движения, накопленных за длительный период, и на зависимостях между несколькими параметрами безопасности дорожного движения, и, как ожидается, позволит получать информацию о результатах применения различных сценариев безопасности дорожного движения на основе выбранных стратегий и мер.

II. Разработка SafeFITS

6. Опытно-исследовательский характер SafeFITS и относительно малое число глобальных исследовательских проектов, посвященных прогнозированию результатов стратегий в области безопасности дорожного движения, обусловили необходимость поэтапного осуществления проекта. Каждый этап являл собой отдельный опытно-исследовательский проект, и только после завершения заданного этапа – на основе результатов этого этапа – руководящий комитет по проекту мог принять решение о направлении дальнейшей работы по проекту.

7. Реализация проекта осуществляется в четыре этапа: на этапе I были изучены и проанализированы существующие модели и причинно-следственные связи в области безопасности дорожного движения; этап II был посвящен разработке проекта концептуальной основы модели и описанию причинно-следственных связей в области безопасности дорожного движения для использования в целях составления сценариев политики по повышению безопасности дорожного движения; на этапе III будут разработаны предварительная модель и пользовательский интерфейс приложения; этап IV будет посвящен тестированию модели и ее проверке с помощью контрольных тестов.

8. В результате осуществления этапа I был проведен обзор исследований и проектов в области безопасности дорожного движения, составлен список статистических потребностей и проект концептуальной основы модели. В результате осуществления этапа II была разработана концептуальная основа (три модуля SafeFITS), определены потребности в данных и составлен перечень наиболее важных причинно-следственных связей, которые должны быть включены в SafeFITS. На этапе II был сделан вывод о том, что детерминистические модели являются непригодными и что наиболее приемлемым решением могли бы стать статистические модели, опирающиеся на надежную базу данных по показателям безопасности дорожного движения. Этапы I и II были завершены в 2016 году.

9. Реализация важнейшего и наиболее сложного этапа, этапа III, проекта SafeFITS началась в мае 2016 года. На основе результатов этапов I и II этап III⁵ позволит:

- создать базу данных SafeFITS по показателям безопасности дорожного движения (например, число погибших и раненых, показатели эффективности, меры по обеспечению безопасности дорожного движения и т.д.) в отношении всех стран – членов Организации Объединенных Наций. Она будет использоваться для оценки глобальных причинно-следственных связей в будущем с разработкой новых статистических моделей.

⁵ В стадии реализации в декабре 2016 года.

Наем консультанта для сбора надежных данных о безопасности дорожного движения по всем соответствующим странам являлся необходимым предварительным условием для дальнейшего осуществления этапа III;

- определить статистические модели глобальных причинно-следственных связей SafeFITS, позволяющие расчет оценок на основе базы данных по показателям безопасности дорожного движения для «анализа мер вмешательства», «прогнозирования» и «бенчмаркинга»;
- разработать следующие три модуля SafeFITS, которые обеспечивают анализ политики в области безопасности дорожного движения:
 - модуль «анализ мер вмешательства», позволяющий пользователю проводить анализ мер вмешательства, т.е. прогнозировать влияние на безопасность конкретной меры или мероприятия в области безопасности дорожного движения в заданной стране в краткосрочной перспективе при сохранении неизменными прочих факторов;
 - модуль «прогнозирование», позволяющий тестирование комбинированных сценариев мер вмешательства (мер и программ) на национальном уровне;
 - модуль «бенчмаркинг», позволяющий сравнивать результаты в области безопасности дорожного движения по основным показателям безопасности дорожного движения между странами. Это должно привести к выявлению приоритетных областей, на которых страны должны сосредоточить свое внимание в целях улучшения своих результатов в области безопасности дорожного движения.

10. Текущая разработка модели SafeFITS и имеющийся опыт в области анализа и прогнозирования безопасности дорожного движения позволили выявить ряд проблем:

- зависимости между показателями и результатами в области безопасности дорожного движения носят сложный и недетерминированный характер. Обзор литературы свидетельствует о том, что показатель (экономика, спрос на транспорт, мера или мероприятие вмешательства и т.д.) может существенно различаться в зависимости от страны и периода времени, и может существовать ряд условий, обуславливающих или меняющих интенсивность и тип взаимосвязи между показателем и результатом в области безопасности дорожного движения. Эта проблема носит многоплановый характер, и переносить известные национальные причинно-следственные связи в глобальный контекст не рекомендуется;
- существующие знания о причинно-следственных связях страдают неполнотой: по нескольким ключевым показателям имеется очень мало результатов. Большинство существующих причинно-следственных связей, описанных в литературе, опираются на практику развитых странах, и «крайне маловероятно», что эти оценки могут быть перенесены в контекст развивающихся стран или стран с низким уровнем дохода;
- отсутствуют данные по ряду показателей и результатам в области безопасности дорожного движения на глобальном уровне. Существует очень мало баз данных, содержащих искомые глобальные данные о безопасности дорожного движения и показатели результативности, и эти базы данных страдают ограничениями по причине отсутствия данных по ряду стран, т.е. развивающимся странам. Например, показатели результативности в области безопасности дорожного движения, которые доказано

тесно коррелируются с результатами в области безопасности дорожного движения, являются весьма малоразработанными, даже в случае развитых стран.

11. Для достижения целей проекта требуется надлежащая методология анализа, позволяющая решать его основные задачи. В SafeFITS используются следующие основные подходы:

- разрабатываемая методика должна обеспечить учет максимально возможного числа аспектов проблемы (результаты и показатели в области безопасности дорожного движения);
- модель SafeFITS будет оценивать будущие причинно-следственные связи на основе первоначального статистического анализа данных с учетом имеющихся данных по всем странам – членам Организации Объединенных Наций;
- с этой целью была создана первоначальная база на основе данных по 129 странам, полученных из различных международных источников;
- эта модель будет применима как к развивающимся, так и развитым странам.

12. На основе надежного набора данных консультант подготовил несколько проектов моделей, которые увязывают показатели и результаты в области безопасности дорожного движения. Процессы валидации и калибровки продолжаются. Ожидается, что предварительные результаты будут получены в начале 2017 года.

III. Последующие шаги

13. После завершения проверки модели SafeFITS будет организовано совещание «за круглым столом» с участием специалистов по безопасности дорожного движения (видные представители научных кругов и специалисты-практики) в качестве равноуровневого обзора. Данное мероприятие намечено провести в первом квартале 2017 года.

14. В рамках последующих шагов будет вестись работа по реализации модели и подготовке интерфейсов пользователя:

- реализация модулей SafeFITS, обеспечивающих увязку справочных компонентов (база данных) с соответствующими интерфейсами пользователя;
- разработка доступных через сеть и удобных для пользователей интерфейсов, позволяющий пользователю выбирать подходящие данные для использования, специфицировать параметры модели (различные сценарии) и изучать результаты моделирования в табличной/текстовой и графической формах;
- документирование всех компонентов модели SafeFITS для разработки руководства пользователя в целях обеспечения эффективного использования системы исходя из ее проектного замысла;
- тестирование интерфейса на основе ряда четко определенных сценариев использования, что позволит обеспечить легкость применения модели SafeFITS конечными пользователями.

15. Обновленный проект модели SafeFITS будет подвергнут тестированию и оценке в нескольких отобранных странах (в 2017 году), желательно, в синергизме с проектом «Укрепление национального потенциала отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой по управлению безопасностью дорожного движения», финансируемым по линии СРООН, с тем чтобы повысить его полезность путем тестирования и приоритетного учета рекомендаций обзоров результативности в области безопасности дорожного движения. Параметры модели будут подвергаться дальнейшей калибровке и корректировке с учетом результатов тестирования.

16. После пилотного тестирования и внесения коррективов будет начат этап полномасштабного использования с обеспечением открытого доступа к модели SafeFITS. Должен осуществляться ежегодный или раз в два года пересмотр всех компонентов SafeFITS (база данных и статистические модели) в целях отражения в модели любых новых изменений в области безопасности дорожного движения.
