

ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ  
СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА  
ДЛЯ ЭКОНОМИК  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ (СПЕКА)



SPECA/TWG-STTC(23)/7  
1 августа 2018 года

Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту  
и связности (TWG-STTC)

23-я сессия  
27-28 августа 2018 года  
Астана, Казахстан

ОРГАНИЗАЦИЯ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
СПЕЦИАЛЬНАЯ  
ПРОГРАММА  
ДЛЯ ЭКОНОМИК  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ  
(СПЕКА)



SPECA/TWG-STTC(23)/1  
1 августа 2018 года

Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту,  
транзиту и связности (TWG-STTC)

23-я сессия  
27-28 августа 2018 года  
Астана, Казахстан

## Вопросы безопасности дорожного движения и политические меры в странах СПЕКА

(Пункт 4. 8 повестки дня)

*Записка ЕЭК / ЭСКАТО*

1. Около 1 . 25 миллионов людей во всем мире ежегодно умирают в результате дорожно - транспортных происшествий - вот почти 3400 смертей в день. Почти половина погибших на дорогах мира - «уязвимые участники дорожного движения»: пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. 90% смертей в мире на дорогах приходится на страны с низким и средним уровнем дохода, хотя в этих странах около 54% транспортных средств в мире. Дорожно-транспортные травмы являются основной причиной смерти среди людей в возрасте от 15 до 29 лет. Без устойчивых действий, к 2030 году прогнозируется, что дорожно-

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Complex Script Font: Times New Roman, 12 pt

Formatted: Space After: 0 pt, Line spacing: single

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Complex Script Font: Times New Roman, 12 pt

Formatted: Font: Times New Roman, 12 pt, Complex Script Font: 12 pt

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Complex Script Font: Times New Roman, 12 pt

Formatted: Space After: 0 pt, Line spacing: single

Formatted: Font: Times New Roman, 12 pt, Complex Script Font: 12 pt

Formatted: Space After: 0 pt, Line spacing: single

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Complex Script Font: Times New Roman, 12 pt

Formatted: Space After: 0 pt, Line spacing: single

транспортные происшествия станут седьмой лидирующей причиной смерти. От 20 до 50 миллионов человек страдают от несмертельных травм, причем многие из них страдают от инвалидности в результате их травмы.

2. Дорожно-транспортные травмы вызывают значительные экономические потери для отдельных лиц, их семей и для стран в целом. Эти потери связаны с затратами на лечение, а также с потерей производительности для убитых или инвалидов по их травмам, а также для членов семьи, которым необходимо уволить работу или школу, чтобы ухаживать за ранеными. Дорожно-транспортные происшествия в большинстве стран составляют 3% от их валового внутреннего продукта.

3. В 2010 году Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 64/255 (GA) провозгласил текущий 2011 - 2020 десятилетие, как Десятилетие действий Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Предусматриваемая цель заключается в стабилизации и сокращении прогнозируемого уровня смертности от дорожно-транспортных происшествий во всем мире за счет увеличения числа мероприятий в области безопасности дорожного движения, проводимых на национальном, региональном и глобальном уровнях. К сожалению, с момента запуска Десятилетия действий Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения (убитых, раненых и несчастных случаев) наблюдается ограниченное улучшение. Таким образом, многое еще предстоит сделать для достижения цели Десятилетия 's, особенно в странах с низким и средним - - уровнем доходов, которые сильно пострадавших от смертельных случаев в дорожно - транспортных и травм.

4. В сентябре 2015 года в Нью - Йорке, м уголки Штаты Организации Объединенных Наций официально было приняты до 2030 года Повестки дня для устойчивого развития АЗВИТИЯ. Глобальные лидеры подтвердили свою приверженность международному развитию и официально приняли 17 целей устойчивого развития (SDG). Недавно принятая Повестка дня для устойчивого развития 2030 года поставила перед собой амбициозную задачу сократить вдвое число смертей и травм от дорожно-транспортных происшествий в мире к 2020 году. В безопасности ДООА входит в суб - цели 3. 6 « К 2020 году сократить вдвое число смертей и травм в мире от дорожного движения ffic несчастные случаи»СДГ 3, «Обеспечение здорового образа жизни и содействовать хорошо - быть для всех на всех возрастов»и свеженький - цели 11. 2 « К 2030 году обеспечить доступ к безопасным,

доступным, доступным и устойчивым транспортным системам для всех, повышению безопасности дорожного движения, в частности путем расширения общественного транспорта, с уделением особого внимания потребностям людей в уязвимых ситуациях, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей » SDG 11 « Сделай города и населенные пункты инклюзивными, устойчивыми и устойчивыми ».

5. ГА Разрешение А / 70 / л. 44, принятой в апреле 2016 года, подтверждает принятие целей устойчивого развития ( SDG ) по безопасности дорожного движения, изложенных в Повестке дня для устойчивого развития 2030 года. Просьбы R esolution ВОЗ, в сотрудничестве с ООН R пропуски РЕГИОНАЛЬНЫЕ продолжать содействие прозрачной, устойчивой и процесс участия со всеми заинтересованными сторонами с целью оказания помощи странам в разработке добровольных глобальных целевых показателей по основным факторам риска и механизмов оказания услуг по снижению смертельных случаев дорожно - транспортных происшествий и травмы. Наконец, решение просит секретаря ООН - Генерального рассмотреть возможность установления, за счет добровольных взносов, целевого фонда безопасности дорожного движения, для поддержки осуществления Глобального плана для Десятилетия действий и безопасности дорожного движения - связанных ЦУР.

6. В апреле 2018 года был запущен Целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Фонд стремится ускорить прогресс в улучшении глобальной безопасности дорожного движения за счет устранения пробелов в мобилизации ресурсов для принятия эффективных мер на всех уровнях. Он был создан для мобилизации ресурсов от правительств, межправительственных или неправительственных организаций, частного сектора, филантропических организаций и отдельных лиц.

**Деятельность ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения****А. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP. 1)**

7. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP. 1) обслуживается ЕЭК ООН Секретариат является единственным среди - правительственный постоянной дороги авиацию корпус микросхемы безопасности в системе ООН. Участие в РГ . 1 открыт для всех стран мира . Как правило, WP . 1 встречается два раза в год в Женеве, Швейцария . Отдел ЕЭК ООН по устойчивому транспорту оказывает поддержку секретариат группы 's: она обслуживает сеансы, готовит документы, повестки дня и доклады, собирает и распространяет информацию и облегчает связь между правительствами.

8. Среди прочих вопросов - WP . 1 рассмотрел предложения по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года в целях обеспечения согласованности между конвенцией и положениями правил транспортных средств, принятыми в рамках Соглашения 1958 года, таких как световая и световая сигнализация . Кроме того, WP . 1 рассмотреть ИНГ в предложение S о внесении изменений в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года и обсудили вопросы , связанные с взаимным признанием водительских удостоверений, подход к безопасности системы, мультидисциплинарных исследований аварии и отвлекаться за рулем.

9. Начиная с 2014 года, WP . 1 осуществляет надзор за работой Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам . Мандат Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам заключается в том, чтобы провести обзор и предложить пути для более эффективного понимания дорожных знаков и более эффективного осуществления Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Конвенцию 1968 года о Дорожные знаки и сигналы .

**В. Правовые документы Организации Объединенных Наций**

10. С последнего совещания ТРГ число договаривающихся сторон Конвенции 1949 года о дорожном движении было изменено на 97 . Две новые договаривающиеся стороны присоединились к Конвенции о дорожном движении 1968 года в результате чего общее число достигло 77, а другое присоединилось к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, в результате чего общее число договаривающихся сторон достигло 66 . Т он число

договаривающихся сторон в 1971 Европейское соглашение , дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года , остается неизменным на 35.

11. При администрации и ответственности Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP. 29), 1958 года Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей , которые могут быть установлены в / или использованы на колесных транспортных средствах , и Условия взаимного признания утверждений, предоставленных на основе этих предписаний, и Соглашение 1998 года об установлении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и / или использованы на колесных транспортных средствах, имели 51 и 36 договаривающихся сторон, соответственно, охватывающих большинство стран с крупной автомобильной промышленностью . Количество договаривающихся сторон Соглашения 1997 года об утверждении единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких инспекций было увеличено до 14 .

12. (. WP 29) Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств недавно принял значительное количество технических изменений в Положение транспортных средств ООН , касающиеся безопасности и экологические аспекты с акцентом на Е - мобильность и транспортного средство пассивной безопасности (полос бокового удара и фронтального удар ) . В 2015 году темы , связанные с автономным вождения были включены в работу неофициальной рабочей группы по ИТС в результате первых правил вождения автоматизированных функциональных, а также в рекомендациях по кибер - безопасности и защиты данных. Кроме того, WP . 29 установил два всеобъемлющих правил ООН (Нет. 44 и нет. 129) , обеспечивающий технические и административные требования для детских удерживающих систем (CRS). Для обеспечения правильного выбора утвержденного типа CRS был подготовлен информационный пакет для пользователей и для разработчиков политики . Кроме того, требования к периодической технической проверке транспортных средств были доработаны до уровня техники, и была принята резолюция с учетом требований к испытательному оборудованию, подготовке персонала и контролю качества .

13. Что касается перевозки опасных грузов, то Рабочая группа по перевозкам опасных грузов в сотрудничестве с Межправительственной организацией по международным

железнодорожным перевозкам ( ОТИФ ) и Центральной комиссией судоходства по Рейну ( ЦКСР ) завершила в 2018 году работать над обеспечением согласования международных соглашений о перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом с положениями двадцатого пересмотренного издания Типовых правил. Эта работа привела к принятию ряда поправок к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и Европейское соглашение о международной Перевозка опасных грузов по внутренним водным путям ( ВОПОГ ) для дальнейшего повышения безопасности и безопасности перевозок для вступления в силу 1 января 2019 года . Эти поправки касаются, например, перевозки предметов, содержащих опасные вещества, транспортировки и упаковки электрических систем хранения (например, новых, дефектных или поврежденных литиевых батарей), транспортировки нестабильных веществ под контролем температуры или модифицированной концепции взрывозащиты на борту резервуара сосудов . ,

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

14. Модель безопасности SafeFITS для безопасности дорожного движения направлена на содействие принятию решений в области транспортной политики, основанных на знаниях, для сокращения дорожно-транспортных происшествий. Главная задача заключается в том, чтобы помочь правительствам и лицам, ответственным за принятие решений, определить наиболее подходящие политики и меры в области безопасности дорожного движения, которые приведут к ощутимым результатам и улучшению показателей безопасности дорожного движения. SafeFITS должна предоставлять информацию о различных сценариях безопасности дорожного движения на основе выбора политики и мер, например, более безопасного обновления парка автопарков и периодического технического осмотра транспортных средств; более безопасные дороги, например, сокращение участков дороги высокого риска; правила дорожного движения, обеспечиваемые использованием ремней безопасности и шлемов в соответствии с международными стандартами и т. д. Завершенная модель SafeFITS должна помочь правительствам и лицам, принимающим решения, прогнозировать ожидаемые результаты программ безопасности дорожного движения (сценарии с точки зрения модели) и оценить, они могут соответствовать целевым значениям. Набор переменных безопасности дорожного движения будет представлять один сценарий в

модели SafeFITS и определить одну политику безопасности дорожного движения, результаты которой будут рассчитаны. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) согласился финансировать разработку инструмента SafeFITS . ,

15. Модель SafeFITS была разработана на этапе III и включает в себя два фоновых компонента:

- База данных показателей всех уровней системы управления безопасностью дорожного движения,
- Набор статистических моделей, установленных на индикаторах базы данных для создания выходов SafeFITS .

16. Модель SafeFITS состоит из трех модулей:

- Вмешательство: позволяет анализировать воздействие отдельных вмешательств на национальном или региональном уровне,
- Прогнозирование: позволяет определить пользовательские сценарии или комбинации мер в стране и получать прогнозы средней или долгосрочной безопасности дорожного движения для каждого сценария,
- Бенчмаркинг: позволяет проводить анализ области между регионами по отдельным переменным (например, странам, географическим регионам и т. Д.).

17. Модель SafeFITS является первой глобальной моделью поддержки политики безопасности дорожного движения, позволяющей проводить глобальные оценки (т.е. следить за глобальным прогрессом в достижении целей безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций ) и отдельных страновых оценок различных сценариев политики. Модель полностью использует имеющиеся в настоящее время глобальные методы анализа данных и анализа, чтобы служить ключевым целям в анализе политики безопасности дорожного движения: бенчмаркинг, прогнозирование и т. Д. Однако процесс моделирования имеет свои ограничения. Низкая глобальная доступность некоторых данных требует оценок или условностей, а статистически не все идентифицированные отношения являются «причинными». Кроме того, модель может не полностью учитывать тенденции в некоторых странах с особыми характеристиками, например, большое количество уязвимых участников дорожного движения, очень низкий или очень высокий ВВП, очень хорошие

показатели безопасности дорожного движения уже и т. Д. Поэтому оптимальное использование модели SafeFITS сильно зависит от хорошего знания национальных данных и их ограничений и хорошего понимания целей и ограничений модели . ,

18. Для обеспечения обратной связи по модели SafeFITS и обсуждения статистики и моделирования безопасности дорожного движения ЕЭК и МСАТ организовали круглый стол SafeFITS (30 июня 2017 года, Женева) для видных представителей научного сообщества по безопасности дорожного движения (международные организации, научные круги, международные финансовые учреждения , и т.д.). В ходе круглого стола были представлены отчеты по экспертным оценкам SafeFITS, подготовленные двумя известными экспертами по безопасности дорожного движения. Круглый стол: (а) пришел к выводу о том, что гораздо лучше собираются и распространяются данные о глобальной безопасности дорожной безопасности, и (б) содержатся рекомендации по обновлению SafeFITS .

19. Осенью 2017 года начальная версия веб-приложения была готова к внутреннему тестированию. В первой половине 2018 года в Албании и Грузии были проведены два экспериментальных испытания. Тесты были использованы для точной настройки модели, анализа механизма сбора данных о безопасности дорожного движения и методологии и рекомендаций по улучшению. В этом смысле SafeFITS проверила рекомендации, определенные в рамках «Укрепления национального потенциала управления безопасностью дорожного движения для отдельных развивающихся стран и стран с переходной экономикой», достигнув синергизма между двумя проектами под руководством ЕЭК .

20. После экспериментальных испытаний и корректировок, полный этап работы начался в феврале 2018 года, и модель SafeFITS доступна для общественности. На основе отзывов пользователей должны проводиться ежегодные или двухгодичные пересмотры всех компонентов SafeFITS (базы данных и статистических моделей). В предстоящие годы Отдел устойчивого транспорта изучит все возможности для получения более надежных материалов SafeFITS (глобальная статистика и информация о безопасности дорожного движения) и включит любые новые разработки в области безопасности дорожного движения .

21. Окончательный отчет SafeFITS был опубликован в марте 2018 года и доступен в электронном формате на [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/events/docs/SafeFITS\\_Final\\_Report.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/events/docs/SafeFITS_Final_Report.pdf)



**D. Специальный посланник Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения**

22. 29 апреля 2015 года г-н . Жан Тодт был назначен специальным представителем по безопасности дорожного движения Секретарем Организации Объединенных Наций - Общие положения . В этой роли г-н . Тодт помогает мобилизовать устойчивую политическую приверженность делу повышения безопасности дорожного движения; пропаганда и повышение осведомленности о правовых документах Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения; обмен передовыми методами обеспечения безопасности дорожного движения; и выступать за адекватное глобальное финансирование безопасности дорожного движения . Наряду с ЕЭК ООН Специальный посланник учредил и запустил Целевой фонд безопасности дорожного движения ООН в апреле 2018 года . На сегодняшний день, Специальный посланник встретился с более чем 100 главами государств и министров в 67 государствах - членах, поощрение высокого - политическая приверженность уровня безопасности дорожного движения, особенно в наиболее пострадавших районах. Ниже приводится резюме г-на . Участие Тодт 's со странами СПЕКА в 2016 году - 18.

23. В сентябре и ноябре 2016 года Специальный посланник отправился в Кыргызской Республике (встреча с Министерством внутренних дел), Республика Казахстан (встречи с первым заместителем премьер - министра, Министерство инвестиций и развития и Астаны и Алматы мэров) и Туркменистан (встречи с Министерством внутренних дел, Министерством автомобильного транспорта ) выступать за повышение приоритета в области безопасности дорожного движения, особенно с учетом целей 3 цели устойчивого развития ООН . 6 сократить вдвое число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году и 11 . 2, целью которого является обеспечение безопасного и недорогого доступа к устойчивым транспортным системам для всех к 2030 году . Г-н . Тодт подчеркнул важность согласования национальных стратегий с стратегиями Глобального плана Десятилетия действий в области безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы, а также расширения присоединения к Конвенции Организации Объединенных Наций о безопасности дорожного движения и ее успешного осуществления .

24. В Туркменистане Специальный посланник присутствовал на Глобальной конференции по устойчивому транспорту, где он вместе с ЕЭК ООН начал консультации по документу, посвященному созданию Целевого фонда безопасности дорожного движения ООН . Кроме того, Глобальная конференция по устойчивому транспорту, проведенная 26 и 27 ноября 2016 года, предоставила возможность обеспечить, чтобы безопасность дорожного движения не оставалась забытой в ходе обсуждения более широких вопросов развития транспорта . Безопасность дорожного движения должна быть неотъемлемой частью устойчивого транспорта и основным условием устойчивого развития .

#### **Деятельность ЭСКАТО по безопасности дорожного движения**

25. В поддержке резолюции 66/6 Комиссии по «Повышению безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе» и резолюции-3/4, а также обновленные цели Региональной безопасности дорожного движения и цели для Азии и Тихого океана 2016-2020 гг с целью сократить вдвое число дорожно-транспортных травм и смертельных случаев в соответствии с целевым показателем 3.6 Целей устойчивого развития, а также Региональной программы действий по устойчивому развитию транспорта (2017-2021 годы), принятой на Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Москве в декабре 2016 года, ЭСКАТО продолжает обеспечить наращивание потенциала и техническую помощь странам-членам в выполнении их обязательств в соответствии с обновленными региональными целями и задачами в области безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона 2016-2020 годов, Целями устойчивого развития и Десятилетием действий Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения посредством организации рабочего совещания , семинар и обучение для повышения осведомленности и расширения возможностей стран-членов в решении соответствующих вопросов безопасности дорожного движения .

26. Параллельное мероприятие , о внесении дорожного сектора Основного средства для устойчивого развития была организована на Глобальной конференции по устойчивому

транспорту в Ашхабаде, Туркменистан, 26 ноября 2016 года. В ходе мероприятия обсуждалась значительная роль дорожного сектора в развитии экономики и общества как наиболее эффективного, удобного и гибкого способа транспорта и его беспрецедентных проблем, включая значительное число жертв дорожно-транспортных происшествий и травм.

27. 30 и 31 мая 2017 года в Бангкоке было организовано совещание группы экспертов по средствам безопасности дорожной инфраструктуры для Азиатской автомагистрали, чтобы представить и проанализировать результаты исследований и отчеты о стандартах безопасности дорожной инфраструктуры для сети Азиатских автомобильных дорог и наметить будущие действия. В ЕГМ приняли участие пять стран-участниц СПЕКА: Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан. 30 и 31 августа 2017 года в Бангкоке было проведено Региональное совещание по стандартам проектирования средств безопасности дорожной инфраструктуры для сети Азиатских автомобильных дорог. Совещание признало, что Межправительственное соглашение о сети Азиатских автомобильных дорог является хорошей институциональной платформой для скоординированного развития объектов инфраструктуры безопасности дорожного движения по согласованным стандартам. Он также согласился с тем, что окончательное приложение было предложено в качестве поправки к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог для рассмотрения Рабочей группой по азиатским шоссейным дорогам на ее 7-м заседании, которое планируется провести в Бангкоке 13-15 декабря 2017 года. В совещании приняли участие представители четырех стран-участниц СПЕКА, включая Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан.

#### **Совместная деятельность по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН**

28. ЕЭК в сотрудничестве с ЭСКАТО и Европейской экономической комиссией ООН для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), в рамках 9 - го транша фонда Счета развития ООН (ЮНДАФ), реализован проект «Укрепление национального потенциала в области управления безопасностью дорожного движения отдельных развивающихся стран и страны с переходной экономикой». Целью проекта изда для оказания помощи четыре развивающихся стран и стран с переходной экономикой (Албания, Грузия, Доминиканская Республика и Вьетнам) для укрепления потенциала в области управления безопасностью

дорожного движения, эффективно решать и улучшить показатели безопасности дорожного движения национального а также для укрепления национальных возможностей по управлению безопасностью дорожного движения . Правительствам удастся определить наиболее важные аспекты безопасности дорожного движения и приоритетные потребности путем подготовки обзоров эффективности безопасности дорожного движения . На основе приоритетных потребностей , выявленных в обзорах, вместительность - строительные семинарах и практикумах с примерами передовой практики по безопасности дорожного движения было организованы. Кроме того, проект цель ред помочь странам повысить осведомленность общественности по вопросам безопасности дорожного движения и привлечения внимания государственных и негосударственных - сектора правительственных о необходимости ставить перед собой амбициозные цели в области безопасности дорожного движения и принять конкретные меры для их удовлетворения.

29. Проект был запущен в сентябре 2015 года, и были реализованы следующие мероприятия :

- Албания - завершены две первоначальные миссии (19-20 ноября 2015 года и 18-20 декабря 2016 года) . Второй семинар по наращиванию национального потенциала был организован в Дурресе 6-7 февраля 2018 года с участием более 30 национальных участников дорожной безопасности. Участники обсудили рекомендации проекта и способы использования результатов RSPR для повышения безопасности дорожного движения. Наращивание потенциала в рамках Практикума способствовало укреплению потенциала в области перевозки опасных грузов, более безопасных транспортных средств и способах сбора и распространения более качественных статистических данных о безопасности дорожного движения. В июне 2018 года был опубликован и распространен отчет Албании RSPR для национальных участников дорожной безопасности.

- Грузия - Процесс оценки, включающий три миссии в Грузию (30 ноября - 1 декабря 2015 года, 23-25 ноября 2016 года и 14-15 декабря 2016 года), была завершена мобилизация национальной группы консультантов и подготовка проекта РСПП. Основываясь на предварительных выводах RSPR, 26-27 апреля 2017 года в Кахрети , Грузия, состоялся семинар по наращиванию национального потенциала . Окончательное

мероприятие по наращиванию потенциала в Грузии состоялось 15-16 февраля 2018 года в Кахрети, в котором приняли участие 20 участников из Албании и Грузии. Обе делегации представили окончательные результаты RSPR и взяли на себя обязательство реализовать предлагаемые меры по наиболее насущным проблемам безопасности стержней. Окончательный RSPR был опубликован в мае 2018 года.

- Вьетнам - Подготовительная миссия состоялась 16-17 марта 2016 года и 10-12 октября 2016 года (как в Ханое), так и команда национальных консультантов были наняты в течение 2016 года. На основе выявленных приоритетных областей были проведены два мероприятия по наращиванию потенциала с существенным вкладом ЕЭК ООН: (i) «Национальный семинар по наращиванию потенциала по внедрению правовых инструментов безопасности дорожного движения - укрепление национальных возможностей по управлению безопасностью дорожного движения», состоявшийся в Ханое 12-13 января 2017 года и городе Хошимин, 16-17 января 2017 года и (ii) «Консультативный совещание по основным выводам практикумов Вьетнама по обзору эффективности дорожного движения и созданию потенциала для проведения проверок безопасности дорожного движения», состоявшегося 12-20 июня 2017 года в Ханое и 19-27 июня 2017 года в Хошимине. После этой работы в марте 2018 года был подготовлен и начат обзор эффективности безопасности во Вьетнаме. Исследование включало рекомендации по ключевым приоритетным областям для повышения безопасности дорожного движения во Вьетнаме и было опубликовано и распространено среди национальных и местных правительственных чиновников во Вьетнаме Нам. Проект помог Вьетнаму в процессе внесения поправок в Закон о дорожном движении 2008 года и увеличил число сертифицированных аудиторов безопасности дорожного движения во Вьетнаме на 10 процентов. Проект значительно расширил национальные возможности безопасности дорожного движения в целях повышения безопасности инфраструктуры на городских и сельских дорогах Вьетнама.

- Доминиканская Республика - Подготовительные миссии были проведены 4-6 июня 2016 года и 26-28 сентября 2016 года; как в Санто-Доминго. Семинар по наращиванию потенциала «Национальный семинар по устойчивой мобильности, материально-

техническому обеспечению и безопасности дорожного движения в Доминиканской Республике» был проведен 19-20 апреля 2017 года с сессиями, посвященными правовым документам ООН по безопасности дорожного движения и политическому диалогу по выводам РСПП. 15-16 февраля 2018 года было проведено второе мероприятие по наращиванию потенциала для заинтересованных сторон в области безопасности дорожного движения INTRANS. Основное внимание было уделено диалогу по вопросам политики в отношении результатов РСПП и созданию потенциала по правовым инструментам ООН в области безопасности дорожного движения. Отчет RSPR в Доминиканской Республике был опубликован в мае 2018 года.

30. В целях повышения качества РСПП и привлечения дополнительного финансирования ЕЭК ООН согласилась на участие нескольких международных организаций по безопасности дорожного движения в Проекте в качестве рецензентов по конкретным темам ( безопасные транспортные средства, безопасность вождения в автомобилях и безопасность дорожной инфраструктуры ). Эксперты Международного Альянса за ответственное Питье (IARD) подготовили ценные материалы пропить - вождение во всех странах - бенефициарах, в то время как эксперты Международной дорожной федерации (IRF Вашингтон) рассмотрели более безопасные дороги компонент RSPR в Албании и Грузии.

31. Presentation и публикация обзоров безопасности дорожного движения Показатели деятельности во всех странах - бенефициарах и финализации деятельности по проекту были завершены к июню 2018 года.

32. В 2018 году правительство Казахстана согласилось провести обзор эффективности безопасности дорожного движения и назначить Национального координатора. Проект должен быть завершен до конца 2019 года.

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

- Продолжать свои усилия по разработке и осуществлению национальных стратегий и планов действий в области безопасности дорожного движения , укреплению двустороннего и многостороннего сотрудничества для достижения целей и задач в соответствии с Десятилетием действий в области безопасности дорожного движения, как и SDG, связанным с безопасностью дорожного движения ;

- Эффективно внедрять правовые документы ООН в области безопасности дорожного движения;
- Работа по достижению обновленных региональных целей и задач в области безопасности на дорогах для Азиатско-Тихоокеанского региона 2016-2020 годов ;
- Просить политическую поддержку и приверженность, а также наращивать финансирование мер по обеспечению безопасности дорожного движения в странах СПЕКА, включая инфраструктурные программы и программы адвокации;
- Обеспечить сбор качественных данных о безопасности дорожного движения и запросить техническую помощь в сборе данных для содействия регулярному мониторингу безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях .
- Поощрять страны СПЕКА использовать модель SafeFITS для оценки результатов различных мероприятий по безопасности дорожного движения и стратегических действий;
- Построить по результатам обзоров результативности безопасности дорожного движения, электронные страны psouage СПЕКА членов просить об оказании технической помощи в области безопасности дорожного движения через RSPR.