



Программа Европейского Союза ТРАСЕКА

**для Армении, Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Таджикистана,
Таджикистана, Туркменистана, Украины, Узбекистана**

EUROPEAID/133698/C/SER/MULTI

**Реализация регионального плана действий по обеспечению
безопасности дорожного движения в странах Ближнего Востока и
Центральной Азии**

Заключительный Отчет

Март 2016

Наименование проекта:	ТРАСЕКА – Безопасность дорожного движения II
Номер проекта:	EuropAid/133698/C/SER/Multi
Страны-бенефициары:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Украина, Узбекистан, Туркменистан
<u>Партнер проекта</u>	<u>Подрядчик</u>
Наименование: DG NEAR (Генеральный директорат по вопросам соседства и переговоров по расширению ЕС)	Консорциум SAFEGE–IMC–Grant Thornton–Granturco, под руководством SAFEGE
Европейская Комиссия	Гулледель 92 Б-1200 Брюссель +32 2 739 46 90; +331 46 14 71 52 +32 2 742 38 91; +331 47 24 72 02 Адрес эл. почты:
Адрес: Рю Жозеф II Б-1000 Брюссель Тел.: +32 2 29 93 763 Факс: Адрес эл. почты: stefaan.bil@ec.europa.eu	joanna.taltec@safege.com joanna.taltec@suez.com alanross999@gmail.com
Контактное лицо: Г-н Стефан Бил Менеджер программы – Транспортное направление	Контактные лица: Оливье Монтань и Джоанна Таллек, менеджеры проекта
Подписи:	

Дата отчета: 31 марта 2016 года
Отчетный период: 15 января 2014 г. – 14 марта 2016 г.

Список получателей

1 Стефан Бил	Менеджер программы	Восточная программа партнерства ЕС – Генеральный директорат по вопросам соседства и переговоров по расширению ЕС / C2 – Брюссель; Адрес эл. почты: stefaan.bil@ec.europa.eu
2 Мирча Чиопрага	Генеральный секретарь	Главный офис Постоянного Секретариата ТРАСЕКА, Баку Адрес эл. почты: office@ps.traceca-org.org
3 Гагик Григорян	Национальный секретарь в Армении	Секретарь ТРАСЕКА в Армении Адрес эл. почты: staff@mtc.am
4 Акиф Мустафаев	Национальный секретарь в Азербайджане	Секретарь ТРАСЕКА в Азербайджане Адрес эл. почты: akif.m@ps.traceca-org.org
5 Натия Микеладзе	Национальный секретарь в Грузии	Секретарь ТРАСЕКА в Грузии Адрес эл. почты: n.mikeladze@economy.ge
6 Марат Садуов	Национальный секретарь в Казахстане	Секретарь ТРАСЕКА в Казахстане Адрес эл. почты: saduov@inbox.ru , traceca@mid.gov.kz
7 Адылбек Акматов	Национальный секретарь в Кыргызстане	Секретарь ТРАСЕКА в Кыргызстане Адрес эл. почты: aakmatov@mtk.gov.kg
8 Солих Муминов	Национальный секретарь в Таджикистане	Секретарь ТРАСЕКА в Таджикистане Адрес эл. почты: straceca@mail.ru , rmanzura@mail.ru
9 Валентин Касапчук	Национальный секретарь в Украине	Секретарь ТРАСЕКА в Украине Адрес эл. почты: ua_traceca@mtu.gov.ua , babiy@mtu.gov.ua
10 Икрамов Сидрахим	Национальный секретарь в Узбекистане	Секретарь ТРАСЕКА в Узбекистане Адрес эл. почты: said_dur@mail.ru
11 Андрей Кукулеску	Национальный секретарь в Молдове	Секретарь ТРАСЕКА в Молдове andrei.cuculescu@mtid.gov.md
12 Денис Данилидис	Директор Миссии ЕС в Туркменистане	+993 12 34 97 52, М: +993 66 75 56 94 denis.daniilidis@eeas.europa.eu
13 Хоа-Бин Аджемьян	Руководитель Отдела программ помощи Представительства ЕС в Армении	+374 10 54 64 94 hoa-binh.adjemian@eeas.europa.eu
14 Джероен Вильямс	Руководитель Отдела программ помощи Представительства ЕС в Азербайджане	99412-497-20-63 +внутр. номер 811 Delegation-Azerbaijan@eeas.europa.eu
15 Каидо Сирел	Руководитель Отдела программ помощи Представительства ЕС в Грузии	(995 32) 294 37 63 / 294 37 69 Delegation-Georgia@eeas.europa.eu

16 Жан-Луи Лаврофф	Руководитель Отдела программ помощи Представительства ЕС в Казахстане	7 7172 971 040 delegation-kazakhstan@eeas.europa.eu
17 Йоханнес Штенбаек Мадсен	Руководитель Отдела программ помощи Представительства ЕС в Кыргызстане	+996 312 261 004 (ext. 112) johannes.stenbaek-madsen@eeas.europa.eu
18 Анейл Сингх	Руководитель Отдела программ помощи Представительства ЕС в Молдове	(+37322) 505210 Delegation-Moldova@eeas.europa.eu
19 Мачей Адам Мадалиньски	Руководитель Отдела программ помощи Представительства ЕС в Таджикистане	+992 37 221 74 07/ 227 09 74 Delegation-Tajikistan@eeas.europa.eu
20 Уолтер Треттон	Руководитель 3 Отдела программ помощи «Развитие, связанное с инфраструктурой и защитой окружающей среды» Представительства ЕС в Украине	380 (44) 390 8010 delegation-ukraine@eeas.europa.eu
21 Овидиу Мик	Руководитель 3 Отдела программ помощи Представительства ЕС в Украине	+998 71 120 16 01 внутр.108 ovidiu.mic@eeas.europa.eu delegation-uzbekistan@eeas.europa.eu



Содержание

АББРЕВИАТУРЫ И СОКРАЩЕНИЯ.....	6
Е КОРОТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА И РЕЗЮМЕ	8
1 ВВЕДЕНИЕ	12
1.1 Цель проекта, задачи и ожидаемые результаты.....	12
1.2 Объем работ в рамках проекта	12
1.1.1 Описание проекта.....	12
1.1.2 Конкретная работа и мероприятия	12
2 МЕРОПРИЯТИЯ В РАМКАХ ПРОЕКТА И РЕЗУЛЬТАТЫ	13
2.1 Понимание особенностей и масштабов проблемы	13
2.2 Компонент 1: Включение Туркменистана	16
2.2 Компонент 2: Главные институциональные проблемы – Реформа нормативно-правовой базы и организационной структуры	17
2.2.1 Управление, координация и финансирование	17
2.2.2 Соглашения ЕС и Конвенции ООН.....	20
2.2.3 Ознакомительная поездка.....	21
2.2.4 Системы сбора и обработки данных о ДТП.....	23
2.2.5 Реализация Программы Безопасности и образовательные мероприятия	26
2.3 Компонент 3: Более безопасная инфраструктура и транспортные средства.....	28
2.3.1 Более безопасная дорожная инфраструктура	28
2.3.2 Грузовые маршруты и безопасная парковка	35
2.3.3 Более безопасные транспортные средства.....	36
2.4 Компонент 4: Коммуникация и наглядное представление	37
2.4.1 Короткие статьи/пресс-релизы, которые могут быть использованы Представительствами ЕС в каждой стране.....	37
2.4.2 Участие в Конференциях и Парламентских обсуждениях с выступлениями	37
2.4.3 Сайт/Портал ТРАСЕКА.....	38
2.4.4 Наглядное представление завершения проекта и проведение мероприятия по закрытию проекта.....	38
3. ПЛАНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОЕКТА.....	39
3.1. Отклонения от рабочего плана (мероприятия, выходные продукты и результаты).....	39
3.1.1 План работ и штатные расписания: Расчетные и фактические сравнения	40
4 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ И ВОЗДЕЙСТВИЯ, ОКАЗАННОГО ПРОЕКТОМ.....	41
4.1 Оценка влияния заинтересованными сторонами-бенефициарами.....	41
4.2 Логическая основа и объективно проверяемые индикаторы (ОПИ)	44
5 ВЫВОДЫ, УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ПРОЕКТА И ВОЗМОЖНЫЕ ДАЛЬНЕШИЕ ШАГИ	48
5.1 Сделанные выводы	48
5.2 Вопросы устойчивого развития	52
5.3 Возможные последующие мероприятия и дальнейшие шаги в рамках помощи региону	56
5.4 Заключительные замечания и взгляды на будущее	59
Приложение А. Содержание компакт-диска	60
Приложение Б. Рабочий план.....	60



АББРЕВИАТУРЫ И СОКРАЩЕНИЯ

ARM	Армения
AZE	Азербайджан
BSM	Контроль за участками повышенной аварийности
CA	Орган-заказчик (Генеральный Директорат по вопросам расширения ЕК)
CADAS	Общий набор данных о дорожно-транспортных происшествиях
CDB	База данных ДТП
Консультант	Safege-IMC-Gtant Thorton-Granturco&Partners
DG NEAR	Генеральный директорат по вопросам соседства и переговоров по расширению ЕС
EBRD	Европейский банк реконструкции и развития
EK	Европейская Комиссия
ЕС	Европейский Союз
GEO	Грузия
GIS	Система географической информации
IFI	Учреждение внутреннего финансирования
IR	Отчет о начале работ
IT	Информационная технология
KAZ	Казахстан
KE	Ключевой эксперт
KGZ	Кыргызстан
LTE/STE	Эксперт, работающий на долго/краткосрочной основе
MDA	Молдова
MoT/C	Министерство транспорта /и Коммуникаций
NGO	Общественная организация
NPC	Национальный координатор проектов
PM	Менеджер проекта
PR	Отчет о ходе выполнения работ
RRSAP	Региональный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения
RRSS	Региональная стратегия обеспечения безопасности дорожного движения
RS	Безопасность дорожного движения
RSA	Аудит безопасности дорожного движения
RSI	Инспекция безопасности дорожного движения



Implementation of the Regional Road Safety Action Plan
for the Neighbourhood East and Central Asian Countries
TRACECA – Road Safety II Project (ENPI/2013/333-650)



This Project is funded by the European Union

SPR	Результат реализации конкретного проекта
STE	Эксперт, работающий на краткосрочной основе
TA	Техническая помощь
TAJ	Таджикистан
TL	Руководитель команды
TRACECA	Транспортный корридор «Европа-Кавказ-Азия»
TUR	Туркменистан
UKR	Украина
UZB	Узбекистан
WB	Всемирный банк
WS	Практический семинар



Е КОРоткий обзор проекта и резюме

Е.1 Настоящий проект является продолжением проводимого ранее регионального проекта по обеспечению безопасности дорожного движения, финансируемого ЕС и охватывающего 9 стран региона TRACECA, в процессе которого были определены области, требующие внимания с точки зрения безопасности дорожного движения в каждой стране и разработан общий региональный план действий¹ по обеспечению безопасности дорожного движения, который может использоваться странами как модель для разработки своих собственных планов действий. Этот региональный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения был принят и одобрен всеми странами-бенефициарами в 2012 году. Однако, несмотря на то, что с момента этого одобрения прошло несколько лет, ни одна из стран не смогла разработать свой собственный план действий, как это было задумано. Кроме того, Туркменистан не был принят во внимание во время начальной оценки и составления регионального плана действий, поэтому необходимо было его включить в план действий. В существующем региональном плане действий были названы мероприятия, которые необходимо реализовать в следующих шести секторах: Нормативно-правовые и институциональные реформы, Более безопасные дороги, Более безопасные транспортные средства, Более безопасное поведение участников дорожного движения, Неотложная медицинская помощь и Изменение отношения.

Е.2 С целью оказания помощи странам-бенефициарам ЕС инициировал оказание дополнительного технического содействия странам региона в разработке ими их собственных планов действий и реализации необходимых улучшений, указанных в региональном плане действий. Предоставление этого технического содействия было разделено таким образом, что работа по секторам 1-3 должна была осуществляться Консорциумом, возглавляемым SAFEGE, а для секторов 4-6 был назначен консорциум, возглавляемый GRSP. Эти два проекта по предоставлению технической помощи должны были осуществляться параллельно и завершиться в двухлетний срок.

Е.3 Что касается безопасности дорожного движения, поскольку необходимость взаимодействия между секторами должна осуществляться на основе целостного подхода, возглавленный SAFEGE консорциум в рамках сектора 1 – Нормативно-правовые и институциональные реформы – также занимался изучением общей структуры, управления, координации и финансирования безопасности дорожного движения во всех секторах. Он также провел более детальное изучение мероприятий, необходимых для «институционализации» безопасности дорожного движения в каждой стране и укрепления институционального потенциала в области инженерии транспортных средств и техники безопасности дорожного движения. Настоящий Заключительный отчет содержит лишь информацию о мероприятиях и выводах Консорциума, возглавляемого SAFEGE.

Е.4 Хотя это и не является требованием, предусмотренным Условиями контракта, проект SAFEGE после презентации отчета о начале работ начал проведение сравнительного анализа с целью определения текущего прогресса в осуществлении Регионального плана действий и рекомендуемых им улучшений для каждого сектора безопасности дорожного движения. Это дало возможность определить сильные и слабые места отдельных стран и региона в целом на начальной стадии проекта для того, чтобы направить усилия членов команды проекта на участки, которые требуют наибольшего внимания в каждой из стран. Также это дало возможность проведения систематической оценки институционального влияния на каждом из участков, затрагиваемых консорциумом SAFEGE на завершальном этапе проекта. К заинтересованным органам каждой из стран обратились с просьбой дать свою оценку прогресса, чтобы можно было оценить общее воздействие проекта. Было обнаружено, что имел место значительный прогресс и влияние в каждом из секторов (см. раздел 4.1)

¹ Региональный план по безопасности дорожного движения TRACECA, SAFEGE Consultants, Брюссель, 2012



Е.5 Коллективом проекта была принята 4-фазная стратегия реализации проекта.

- 1 Сравнительный анализ, целью которого было понять текущие проблемы и нужды каждой из стран.
- 2 Нарращивание потенциала с целью развития компетенции соответствующего персонала и организаций в ключевых областях
- 3 Стимулирование / Мотивирование лиц, ответственных за принятие решений, и политических лидеров для принятия необходимых мер
- 4 Институционализация мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью повысить шансы долговременного развития

Е.6 Сразу после завершения фазы сравнительного анализа, когда нужды каждого сектора стали известны и более понятны, было начато проведение серии семинаров и практических тренингов с целью наращивания потенциала ключевых заинтересованных сторон в областях с наиболее актуальными нуждами. К ним относились региональные, субрегиональные семинары и семинары для конкретных стран, и тематика мероприятий охватывала как разработку плана действий, так и тренинги по технике безопасности дорожного движения, стандартам безопасности транспортных средств, системам сбора и обработки данных о ДТП и конвенциях ООН, связанных с безопасностью дорожного движения. Свыше 450 лиц из 9 стран² были ознакомлены с передовым международным опытом разработки планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения и получили помощь в разработке собственных планов действий для своих стран. Еще 70 лиц прошли обучение по технике безопасности, и из них было отобрано 20 человек для прохождения дополнительной интенсивной подготовки в качестве аудиторов и тренеров по безопасности дорожного движения. Такая подготовка осуществлялась с помощью справочников и пособий по безопасности дорожного движения в качестве печатных источников информации. В продолжение этих мероприятий были организованы семинары и круглые столы, сосредоточенные на отдельных странах, в процессе которых еще более 200 местных специалистов были ознакомлены с передовой международной практикой в их соответствующих сферах деятельности. Таким образом, всего в семинарах и тренингах приняли участие свыше 700 человек, которые были ознакомлены с передовой международной практикой в интересующих их сферах. К ним относились законодательство в сфере безопасности, Структуры управления и координации, Механизмы финансирования, Конвенции ООН, системы анализа данных о ДТП, технические осмотры и обучение/исследования в сфере безопасности.

Е.7 Для обеспечения чувства вовлеченности и заинтересованности руководящих сотрудников в рамках проекта был организован ознакомительный тур для заместителей директоров/вторых по старшинству руководителей из трех самых важных организаций, ответственных за безопасность дорожного движения в каждой стране (Дорожная полиция, Министерство транспорта и Дорожная администрация) с целью показать им, как другие похожие страны повысили безопасность дорожного движения у себя. Как правило, такие ознакомительные поездки проводятся для того, чтобы свозить старших руководителей в страны с наивысшим уровнем безопасности дорожного движения (например, Швеция, Соединенное Королевство, Нидерланды и т.д.). Хотя и есть определенная польза в том, чтобы показать участникам, чего могут достичь некоторые страны, иногда это может иметь обратный эффект, и участники образовательной поездки могут почувствовать разочарование из-за огромного разрыва между их собственной страной и принимающей страной в том, что касается безопасности дорожного движения, систем и финансирования. Часто они возвращаются в свою родную страну разочарованными и чувствуют, что достичь такого высокого уровня безопасности в их собственной стране невозможно. Поэтому,

² Хотя Туркменистан изначально должен был быть включен в качестве страны-бенефициара, он решил не принимать участие в каких-либо практических семинарах и тренингах, предоставляемых проектом. Проектная группа по согласованию с ЕС продолжила направлять приглашения, однако последующие визиты в страну не планируются.



в целях мотивации и вдохновения необходимо определить страну, являющуюся примером для подражания, которая похожа на их страну и в одно время имела схожие ограничения, но несмотря на это достигла больших успехов в сфере безопасности дорожного движения и в направлении которой они могут двигаться, взяв ее в качестве потенциального и в тоже время достижимого образца.

Е.8 Сербия была избрана в качестве образца для подражания, поскольку она когда-то имела похожую постсоветскую систему устройства, практики и ограничения, которые до этого времени существуют в странах TRACECA. Также, как и страны TRACECA, она не является членом ЕС, но несмотря на это Сербия добилась значительного снижения смертности на дорогах за 14 лет, уменьшив количество смертей с 1275 в год до 550 в год, то есть на 57% за соответствующий период. Эта страна добровольно приняла, и где это было необходимо – адаптировала европейский передовой опыт и применила его в своей стране, и в результате она достигла такого же снижения неблагоприятных показателей, как и в странах ЕС. Это в большей мере мотивировало участников образовательной поездки. Кроме того, они имели возможность непосредственно пообщаться и обсудить интересующие вопросы с представителями государственных учреждений и лицами, которые принимали активное участие в проведении реформ в Сербии, чтобы лучше понять, какие проблемы и сложности имели место в ходе внедрения этих реформ. Последующие визиты и обсуждения в родных странах подтвердили, что все участники образовательных поездок вернулись в свои родные страны мотивированными и полными решимости сделать больше, так как если Сербии это удалось, то нет причин, по которым их страны также не смогут улучшить безопасность дорожного движения.

Е.9 Большинство стран-бенефициаров проекта TRACECA все еще находятся на ранней стадии развития безопасности дорожного движения и нуждаются в практической помощи / руководстве для разработки мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения - особенно в вопросах координации управления и финансирования безопасности дорожного движения. Для того, чтобы деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения давала плоды, процветала и развивалась, нам нужно было систематически интегрировать безопасность дорожного движения в обычную деятельность и практику избранных организаций, которые оказывают влияние на безопасность дорожного движения во всей стране, а также способствовать развитию, обучать и мотивировать ключевых лиц, которые в последствии могли бы заняться обучением и мотивированием других специалистов по окончании действия проекта. Такая «институционализация» реализовывалась путем направления нескольких групп (каждая из которых включала как правило 1-3 эксперта проекта) в 2-дневную поездку в каждую страну, при чем каждая группа уделяла внимание своей конкретной специализированной тематике и проблематике. Они работали с небольшими группами из 12-15 соответствующих местных экспертов из этой страны в рамках круглых столов, посещений конкретных мест и проведения практических тренингов. Члены команд были отобраны из нашего резерва специалистов, имеющих большой практический опыт в своей сфере. В число специалистов были включены ведущие международные эксперты в некоторых областях, и многие из них были теми людьми, которые принимали участие в разработке и реализации основных реформ, которые были проведены в Сербии, и которые помогли преобразовать страну с типичной постсоветской системой, коррупцией и ограничениями и т.п. в страну, в которой применяется современный европейский подход к безопасности дорожного движения «безопасные системы». Они поделились своим практическим опытом реализации реформ с представителями стран TRACECA.

Е.10 Заинтересованные стороны-бенефициары из каждой страны сделали свою собственную оценку прогресса проекта и его влияния на развитие безопасности дорожного движения в своей стране. Независимая оценка заключительной стадии проекта также подтвердила, что проект SAFAGE обеспечил значительный прогресс в областях, охватываемых проектом, и что было оказано реальное и заметное воздействие на возможности и организационный потенциал каждой из стран и их ключевых должностных лиц в отношении решения проблем безопасности дорожного движения в этих областях.



**Implementation of the Regional Road Safety Action Plan
for the Neighbourhood East and Central Asian Countries
TRACECA – Road Safety II Project (ENPI/2013/333-650)**



This Project is funded by the European Union

E.11 На протяжении всего проекта проводилась широкомасштабная коммуникационная деятельность с целью информирования всех заинтересованных сторон проекта, а также доноров и кредиторов в каждой стране касательно всех инициатив, мероприятий и предоставляемого обучения, а также в отношении контактных данных ключевых представителей в каждой из стран. Такая максимальная согласованность усилий всех сторон обеспечила то, что в своих будущих донорских и кредиторских программах они смогут опираться на то, что уже было сделано в этих областях, и это позволит их консультантам избежать повторения и дублирования того, что уже было сделано в рамках этого проекта.



1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 Цель проекта, задачи и ожидаемые результаты

Цель проекта заключалась в реализации Регионального плана действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА и обеспечении того, чтобы система транспортного коридора активно способствовала повышению безопасности пользователей дорог, собственности и широкой общественности, а также окружающей среды, которые являются частью этой системы или испытывают ее влияние.

Задачи Проекта заключались в предоставлении странам-бенефициарам содействия в разработке и реализации программных технических мероприятий для улучшения и обеспечения на постоянной основе безопасности дорожного движения и транспортных средств в соответствии с международными стандартами.

Ожидаемые результаты проекта должны были быть достигнуты в рамках четырех компонентов:

Компонент 1: Включение Туркменистана в Региональный план действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА

Компонент 2: Реформы нормативно-правовой базы и организационной структуры

Компонент 3: Более безопасная инфраструктура и транспортные средства

Компонент 4: Коммуникация и наглядное представление

Выдержка из Условий контракта³ содержит более подробную информацию о мероприятиях, которые должны были осуществляться

1.2 Объем работ в рамках проекта

1.1.1 Описание проекта

Этот проект был направлен на оказание странам-бенефициарам технического содействия в реализации необходимых мер по модернизации национального законодательства, норм, процедур и организаций с целью достижения соответствия международным стандартам, касающимся безопасности дорожного движения. Работа в рамках проекта должна была основываться на анализе нужд, проведенном предыдущим финансируемым ЕС проектом по безопасности дорожного движения, в результате которого был разработан региональный план действий, включающий приоритетные меры, которые должны были приниматься на государственном уровне в каждой стране-бенефициаре, и тем, где это было целесообразно, должен был применяться общий подход на региональном уровне. Поскольку предыдущий проект не включал Туркменистан, необходимо было принять меры для включения этой страны в проект. Область действия проекта охватывает Армению, Азербайджан, Грузию, Молдову, Украину, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Основными целевыми группами должны были быть ключевые министерства, чьи интересы и сфера ответственности и влияние распространяются на безопасность дорожного движения в каждой стране.

1.1.2 Конкретная работа и мероприятия

Основные мероприятия каждого компонента можно обобщить следующим образом:

Компонент 1: Включение Туркменистана в Региональный проект по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА. Основная задача этого действия заключалась в том, чтобы

³ За дополнительной информацией перейдите по [ссылке](#)



поднять Туркменистан на тот же уровень готовности к разработке своего собственного плана действий, который был в 9 других странах, принимавших участие в предыдущих проектах ЕС.

Компонент 2: Реформы нормативно-правовой базы и организационной структуры. Вначале целью этого действия была поддержка странам-бенефициарам во внедрении 7 Конвенций ООН и Соглашений ЕС в отношении безопасности дорожного движения для того, чтобы можно было разработать согласованный подход в отношении транзитного транспорта, проходящего через эти страны. Как только был проведен сравнительный анализ, стало очевидно, что намного более срочным и важным вопросом, требующим решения для всех стран является, развитие общей координации управления и финансирование безопасности дорожного движения, поскольку эта общая структура была необходима для того, чтобы быть в состоянии провести такие регуляторные и институциональные реформы. По этой причине вопрос реформ нормативно-правовой базы и организационной структуры рассматривался в общем контексте управления.

Компонент 3: Более безопасная инфраструктура и транспортные средства. Это требовало активизации инженерных мероприятий в сфере безопасности дорожного движения для обеспечения безопасного проектирования, строительства и эксплуатации дорог, а также формирования у местных инженеров необходимых навыков и знаний для лучшего проектирования средств обеспечения безопасности. К этому также относится изучение стандартов безопасности транспортных средств/проведение технических осмотров и рекомендации в отношении безопасной парковки и составления маршрута транспортных средств большой грузоподъемности.

Компонент 4: Коммуникация и наглядное представление. Целью этих действий было обеспечение того, чтобы ЕС и местные представительства ЕС получали надлежащее внимание общественности и имели возможность популяризировать ЕС в местных средствах массовой информации благодаря помощи, которую они предоставляют странам в рамках этого проекта. Особые усилия были приложены в рамках проекта для полного информирования всех заинтересованных сторон, банков развития, доноров и представительств ЕС в каждой стране в отношении выводов и инициатив проекта для получения поддержки с их стороны, для избегания дублирования действий и для обеспечения максимальной согласованности действий.

2 МЕРОПРИЯТИЯ В РАМКАХ ПРОЕКТА И РЕЗУЛЬТАТЫ

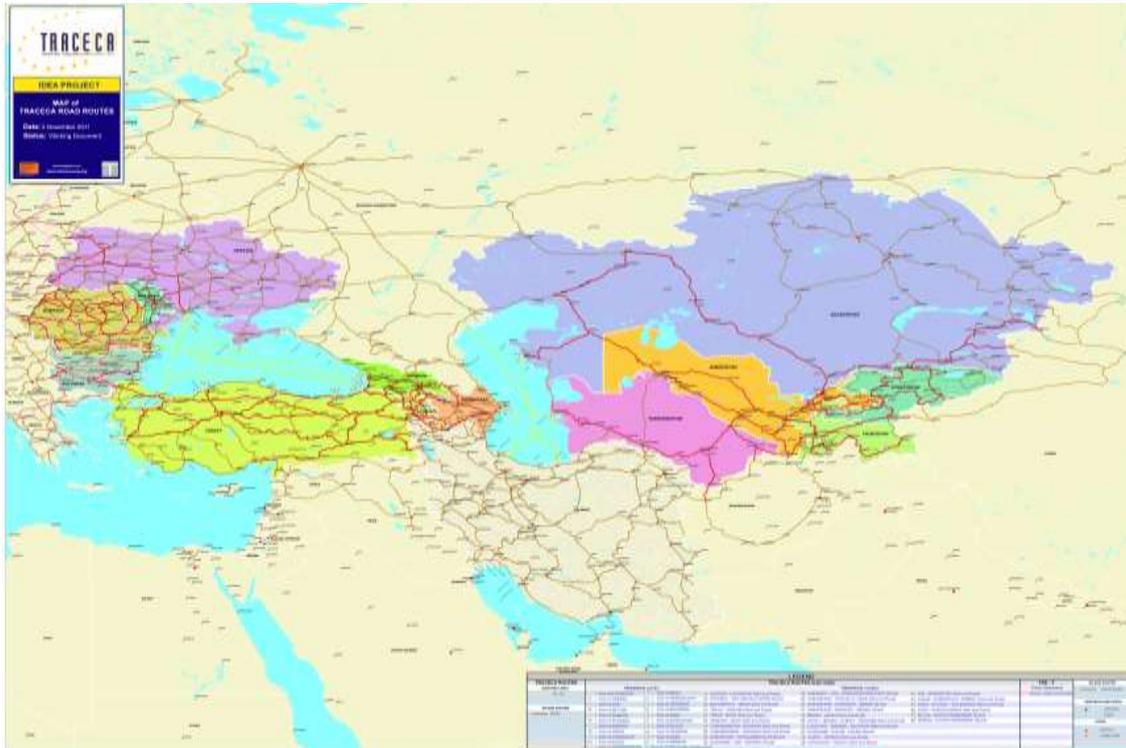
2.1 Понимание особенностей и масштабов проблемы

Часть региона ТРАСЕКА, охваченного финансируемым ЕС региональным проектом, проходит от границ ЕС до границ Китая, как видно на иллюстрации ниже, и включает 10 стран-бенефициаров (Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан⁴, Узбекистан и Украина). Ожидается, что эти страны в последующие 30-50 лет столкнутся с огромным увеличением транспортной нагрузки в связи с ожидаемым усилением торговых связей между этими двумя экономическими игроками. Даже при существующем относительно невысоком уровне движения транспорта до 2013 года зафиксировано около 19 000 смертей на дорогах и около 200 000 человек получили травмы в ДТП в этих странах. Средний риск смерти в результате ДТП (при 15,3 смертях на 100 000 населения) приблизительно в 2-3 раза выше, чем средний показатель в странах ЕС (6 смертей на 100 000 населения). Сейчас это стоит региону около 17 миллиардов долларов США в год (4% ВВП региона) и экономический ущерб от ДТП в 5 раз больше, чем совокупный размер официальной помощи, предоставляемой региону на нужды

⁴ После запуска проекта Туркменистан принял решение не принимать участие в его мероприятиях, и по согласованию с ЕС, проведение предложенных для Туркменистана мероприятий было отменено, 9 других стран приняли участие в проекте в полной мере.



развития). Дорожно-транспортные происшествия без сомнений являются фактором, который препятствует социально-экономическому развитию региона.



К сожалению, в последующие годы ситуация, вероятно, еще более ухудшится из-за значительного увеличения транспортного потока, которое будет иметь место при условии, что не будут приняты эффективные меры для решения основных проблем, создающих эти опасные условия на дорожной сети в этом регионе. Существуют серьезные недостатки в отношении аспектов безопасности дорожной инфраструктуры, особенно для уязвимых участников дорожного движения, из-за существующего широкого использования бывших советских стандартов СНиП и ГОСТ и методик контроля, берущих свое начало в советских временах, и в которых внимание уделяется в большей степени упрощенному соответствию часто устаревшим стандартам проектирования, а не тому, чтобы предложенные конструкции были безопасны для всех участников дорожного движения. Осведомленность/компетентность в проведении Аудитов безопасности дорожного движения и применении подхода систем безопасности в этом регионе очень ограничены и еще продолжается строительство небезопасных дорог. Даже в случаях, когда банки развития настояли на проведении аудитов дорожной безопасности, полученные рекомендации не всегда были реализованы органами по управлению дорогами в полной мере или из-за нежелания нести расходы, или из-за задержек в реализации дорожных программ. Существует необходимость повышения компетентности и понимания важности мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения как организациями, связанными с эксплуатацией дорог, так и местными экспертами, занимающимися дорожными вопросами.

Конвенции ООН и соглашения ЕС, связанные с безопасностью дорожного движения, находятся на разных стадиях принятия, так что у стран региона нет единого подхода к международному транзитному транспорту (например, касательно периодов отдыха, безопасных мест для стоянки, перевозки опасных грузов и т.д.) а в некоторых странах (например, Казахстан) до 30% аварий связаны с усталостью / утомлением водителей на длинных маршрутах. Необходимо усовершенствовать технические осмотры автомобилей, но в 3-х странах такие проверки были прекращены, и в результате в этих странах небезопасным транспортным средствам разрешается движение по дорогам общего пользования.



Однако, самой большой проблемой во всех странах является отсутствие эффективного управления, координации и финансирования безопасности дорожного движения и несмотря на то, что во многих странах такие координационные органы теоретически имеются, в действительности немного из них имеют какие-либо ресурсы, так что осуществлять управление, координацию и обеспечение мероприятий по безопасности дорожного движения некому. Дорожная полиция в большинстве стран по-прежнему склонна считать данные о ДТП "секретной информацией" и часто не желает делиться этой информацией с другими заинтересованными сторонами. Соответственно, такие заинтересованные стороны мало что могут сделать для повышения безопасности дорожного движения в их районах потенциального влияния и безопасность дорожного движения продолжает оставаться проблемой в каждой стране.

Широко используемые в странах ЕС системы и подходы, которые за последние 10 лет привели к снижению смертности в результате ДТП на 40-60% в этих странах, в этом регионе не используются, поэтому существует большое пространство для улучшений, если такие подходы и методы можно будет здесь внедрить. Этот проект, финансируемый ЕС, был предназначен для того, чтобы внедрить в этих странах передовой международной опыт обеспечения безопасности дорожного движения и там, где это возможно, помочь им применить этот опыт, развить свои учреждения и подготовить местных экспертов, которые смогут применять эти подходы для совершенствования безопасности дорожного движения.

Одна из проблем данного региона заключается в том, что доступ к информации об авариях усложнен и сравнения данных разных стран может быть затруднено из-за различий в определении смертности в полицейской статистике (т.е. за 1 день, в течение 7 дней, в течение 30 дней и т.д.) и различий в проценте занижения сведений о жертвах в разных странах. Для того чтобы провести сопоставление в международном плане, данные должны быть приведены в одинаковый формат с учетом таких факторов, и полицейские отчеты о смертности по каждой из стран за 2014 год были приведены в скорректированном виде в таблице 1, с использованием поправочных коэффициентов ВОЗ⁵, используемых в последних Всемирных докладах о положении дел, подготовленных этой организацией.

Таблица 1: Данные полиции о смертях и травмах в результате ДТП в странах-бенефициарах в 2014 году и после корректировки определений и заниженных данных с целью сопоставления в международном плане.

№.	Страна	Данные полиции о травмах	Данные полиции о смертях	Информация с поправками ВОЗ о смертях за 30-дневный период	Смерти / 100,000 населения после корректировки данных	Комментарии и поправочные коэффициенты ВОЗ
1	Армения	4,479	297	513	17.23	1.7278
2	Азербайджан ^a	2,676	1,124	1461 ^d	15.52	1.30 ^d
3	Грузия	8,536	511	511	11.77	1.00
4	Казахстан	25,942	2,585	3184	19.36	1.2319
5	Кыргызстан ^b	нет данных	1184	1220	21.99	данные за 2013 1.0304
6	Молдова	3,080	324	469	13.44	1.4470
7	Таджикистан ^a	1,746	446	1354	16.49	3.0374
8	Туркменистан	нет данных	883	914	17.44	данные за 2013 1.1242
9	Украина	32,352	4,464	4464	10.08.	1.0008
10	Узбекистан ^c	нет данных	2298	3240	11.19	данные за 2013 1.4099

⁵ Поправочные коэффициенты использовались так же, как они использовались в Всемирном докладе о состоянии дел, ВОЗ, Женева 2015. Что касается Украины, которая не была включена в отчет ВОЗ за 2015 год, использовался тот поправочный коэффициент, который использовался во всемирном докладе ВОЗ о состоянии дел за 2013 год.



Примечание: количество смертей за 30, если не указано другое a = 7 дней, b = 1 год, c = неограниченный срок d= подсчет во всемирном докладе ВОЗ за 2015, при котором данные по Азербайджану на основе 7 дней были переведены в показатель за 209 дней является неправильным и исправленная цифра должна быть 1461, как указано в таблице.

В таблице 1 приведен обзор существующего положения каждой из стран-бенефициаров при их сравнении в международном плане, и можно увидеть, что риск смертности в плане количества смертей на 100 000 населения в регионе в 2-3 раза больше, чем средний показатель в странах ЕС (6 смертей / 100 000 населения) и в 3-7 раз больше, чем в странах с наилучшими показателями, такими как Швеция, Великобритания и Нидерланды (меньше чем 3 смерти / 100 000 населения). Применение подходов, существующих в ЕС, в рамках проведения финансируемого ЕС регионального проекта поможет этим странам повысить их потенциал более эффективного решения проблем безопасности дорожного движения.

В этом разделе представлены фактически проведенные мероприятия и их результаты. В каждом случае предлагается короткое описание Мероприятия и его основных выходных продуктов/результатов со ссылкой на приложенные документы. Такой способ представления результатов проекта дает возможность сжатого изложения информации и предоставления только наиболее важных данных в одном месте, в то время как дополнительные результаты (руководства, пособия, отчеты и т.д., подготовленные во время проведения проекта) сохраняются в электронном формате (на компакт-диске) и прилагается в конце отчета на физическом носителе, а также по ссылке на электронные версии этих материалов.

Проведенные мероприятия и достигнутый в результате них прогресс представлены ниже.

2.2 Компонент 1: Включение Туркменистана

Во время проекта было осуществлено несколько визитов в Туркменистан с целью заинтересовать и включить ключевые организации и местных экспертов в участие в практических семинарах и тренингах, предоставляемых странам-бенефициарам в рамках проекта. Команда проекта также использовала ряд поводов для того, чтобы установить контакт с Правительством Туркменистана с помощью разных каналов связи (Министерство зарубежных дел, Посольство Туркменистана в Украине, Постоянный Секретариат ТРАСЕКА, бюро ЕС по связям в Ашхабаде, и даже пытаясь установить связь с Посольством Туркменистана в Брюсселе через главный офис ЕС, но никакого успеха эти попытки привлечь в сотрудничеству заинтересованные стороны Туркменистана не принесли. После этих многочисленных попыток, осуществляемых на протяжении 10-12 месяцев проекта, команда проекта к своему сожалению сделала вывод о невозможности задействовать Туркменистан в мероприятиях Проекта, и, после согласования с менеджером программ ЕС было принято решение отменить Компонент 1 и просто принять тот факт, что Туркменистан еще не готов принимать участие в проекте как страна-бенефициар. Несмотря на то, что Туркменистан более не являлся официальным участником проекта, команда проекта продолжала направлять документы и приглашать представителей Туркменистана для участия в практических семинарах и тренинговых мероприятиях. Однако ни в одном из этих мероприятий они участие не приняли.

Рис. 1. Хорошие и плохие примеры дорожного проектирования в Туркменистане



2.2 Компонент 2: Главные институциональные проблемы – Реформа нормативно-правовой базы и организационной структуры

Эта сфера охватывает вопросы управления и финансирования безопасности дорожного движения, повышение осведомленности ключевых лиц, ответственных за принятие решений, систем сбора и обработки данных о ДТП, внутреннего законодательства, регулирующего безопасность дорожного движения, международных договоров ЕС и конвенций ООН, практические семинары и тренинги по внедрению безопасности дорожного движения и семинары по разработке планов действий. Ниже приведено описание прогресса в каждой из этих сфер и мероприятий, реализованных в рамках этих составных частей проекта.

2.2.1 Управление, координация и финансирование

За время реализации проекта в этой сфере был осуществлен значительный прогресс благодаря практическим семинарам по составлению планов действий (как правило при участии 40-50 участников – представителей ключевых правительственных организаций, частного сектора и общественных организаций каждой из стран), которые были проведены во всех 9 странах. Проекты Планов действий были согласованы для 9 стран. Они были подготовлены в рамках консультаций/взаимодействия с межотраслевыми рабочими группами, созданными в каждой стране в ходе практического семинара по разработке планов действий. На данный момент, после предоставления командой проекта помощи по применению первого раунда комментариев, каждая страна завершает подготовку своего плана.

3-летние Планы первоочередных действий были разработаны для того, чтобы сосредоточить внимание на устранение преград и помех, препятствующих эффективной деятельности по безопасности дорожного движения таким образом, чтобы заинтересованные стороны могли начать проводить больше мероприятий по безопасности в своих зонах ответственности. Некоторые планы уже завершены (например, в Армении), другие находятся на стадии их одобрения соответствующими государственными органами. Отчеты о выполненных заданиях, собранные материалы / данные и т.д. хранятся на прилагаемом компакт-диске, в отдельной папке, посвященной [Компоненту 2 / НПД](#).

Рисунок 2. Практические семинары по разработке Национальных планов действий



Практический семинар по НПД в Грузии



Практический семинар по НПД в Армении



Практический семинар по НПД в Казахстане



Практический семинар по НПД в Кыргызстане

После проведения практических семинаров по НПД, команда проекта осуществила неоднократные визиты в каждую страну, чтобы довести до сведения старших лиц, ответственных за принятие решений, масштабы проблем в сфере безопасности дорожного движения и огромный социально-экономический ущерб (как правило 3-5% годового ВВП), который испытывает каждая страна вследствие отсутствия эффективного решения проблемы дорожной безопасности. Целью таких визитов было увеличить приоритетность вопросов безопасности дорожного движения среди других политических вопросов и постепенно прокладывать путь к высшим лицам, ответственным за принятие решений. В отдельных странах такие мероприятия, осуществленные командой проекта, привели к значительному прогрессу и влиянию.

В **Украине** соответствующим государственным органам была предоставлена консультационная помощь в отношении законодательства в сфере дорожной безопасности, координации, управления и финансирования дорожной безопасности. Команда проекта также оказала содействие в получении гранта от Европейского инвестиционного банка на сумму 1 500 000 Евро, который должен помочь Украине в улучшении ключевых аспектов техники безопасности дорожного движения, связанных с Аудитом дорожной безопасности. Команда проекта также выступила с докладами в Парламенте и работала/предоставляла консультации членам парламента и министрам правительства в вопросах законодательства, необходимого для преобразования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения для достижения более эффективной координации и управления вопросами дорожной безопасности в Украине. Улучшение безопасности дорожного движения на сегодняшний день является прямым обязательством и заявлено в коалиционном соглашении нового Коалиционного правительства, и руководители проекта на регулярной основе предоставляют консультации и справочные документы новосозданному парламентскому подкомитету по вопросам безопасности дорожного движения, который должен осуществлять контроль за деятельностью в сфере безопасности дорожного движения. Обсуждался вопрос финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и на данный момент в Парламент внесен законопроект о создании Национального агентства по безопасности дорожного движения и механизме финансирования, предусматривающий учреждение фонда безопасности дорожного движения, использующего небольшую долю средств, выделяемых на дорожную инфраструктуру, а также



часть средств, получаемых со штрафов на нарушение правил дорожного движения. Эти новшества ожидаются в 2016 году.

В Казахстане в парламенте были представлены доклады в рамках поддержки нового законодательства в отношении безопасности дорожного движения, предусматривающего обязательные аудиты дорожной безопасности. Также предоставлялись консультации касательно альтернативных организационных структур, которые могли бы улучшить управление, координацию и финансирование дорожной безопасности в Казахстане. Кроме этого, предоставлялись консультации в отношении инновационных механизмов, которые могли бы использоваться для сбора средств в целях повышения безопасности дорожного движения.

В Армении команда проекта организовала финансирование Азиатским банком развития посещения делегацией (включая Министра транспорта и начальника транспортной полиции) 2-й Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Бразилии с целью повышения их осведомленности и желания выступить в поддержку необходимости повышения уровня безопасности дорожного движения. Команда проекта также предоставила помощь в подготовке новой редакции указа Премьер-министра в отношении безопасности дорожного движения касательно усовершенствования структур, ответственных за управление и координацию вопросов безопасности дорожного движения. Также были проведены обсуждения проблемных вопросов с представителями сферы страхования и контрольно-надзорного органа в сфере страхования (Центрального банка) с целью обсуждения возможности налогового обложения страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств для финансирования мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В Кыргызстане был издан новый Указ Президента, которым была учреждена новая усиленная Национальная комиссия по безопасности дорожного движения (уровень заместителя министра), которую возглавил Заместитель Премьер-министра. Команда проекта провела обсуждения с представителями правительства и сферы страхования, чтобы способствовать введению обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, из которого небольшой процент будет удерживаться для финансирования усиленного Секретариата безопасности дорожного движения новой Комиссии для усовершенствования управления и финансирования безопасности дорожного движения. К руководителю команды проекта обратился заместитель министра транспорта (который также является Заместителем главы Комиссии по безопасности дорожного движения) с просьбой прокомментировать законодательство по безопасности дорожного движения и нормативно-правовые акты, которые сейчас разрабатываются.

В Грузии также есть повод для оптимизма, и команда проекта предоставила необходимую помощь соответствующим министрам правительства, регулятору сферы страхования и представителям сферы страхования, чтобы начать обсуждение возможности введения обязательной системы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, которая могла бы включать сбор, направленный на усовершенствование управления и финансирования мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. Обсуждения проводились с заместителем министра внутренних дел, Министром регионального развития (ответственным за дороги), Министром экономики и устойчивого развития и другими ключевыми высокопоставленными лицами, ответственными за принятие решений, с целью повышения их осведомленности в вопросах безопасности дорожного движения и необходимости более активных действий. Заместитель министра внутренних дел занимается подготовкой нового законодательства, направленного на укрепление безопасности дорожного движения и команда проекта предоставила ему необходимую информацию.



Выступления с докладами в Парламенте Казахстана



Выступления с докладами в Парламенте
Украины

Подобные встречи на высшем политическом уровне (с министрами или заместителями министров транспорта, внутренних дел и других соответствующих министерств) были проведены в **Таджикистане, Узбекистане и Молдове** с целью поднятия вопросов безопасности дорожного движения на новый уровень и побуждения правительств к учреждению более подходящих структур и механизмов, способствующих более эффективному управлению, координации и финансированию безопасности дорожного движения. В **Азербайджане** заместитель Премьер-министра, который является главой Комиссии по безопасности дорожного движения, в качестве реакции на деятельность, проводимую в рамках проекта, а также на запросы и разъяснительные мероприятия направил письмо и проект предоставил свою помощь в подготовке плана действий для 7 ключевых министерств с указаниями проводить более активную деятельность в отношении безопасности дорожного движения, согласно предложениям, приведенным в Плане действий.

Как следствие, уже есть очень обнадеживающие продвижения на политическом уровне во всех 9 странах-бенефициарах проекта, в которых команда проекта была в состоянии активно действовать. Мероприятия по популяризации более эффективного управления, координации и финансирования безопасности дорожного движения дополнялись рядом других интегрированных действий по укреплению безопасности, инициированных проектом с целью создания благоприятных условий для безопасности дорожного движения в каждой из стран-бенефициаров. Команда проекта получила возможность провести анализ данных ДТП, собранных в странах-бенефициарах в соответствии с рекомендованной системой CARE, анализ стандартов дорожного проектирования исходя из передовой международной практики. Команда проекта также предоставила рекомендации по исследованию безопасности дорожного движения в университетах во всех 9 странах, а также исследовательским проектам в некоторых странах, например, в Армении и Украине – на тему ремней безопасности. Команда также ознакомилась с данными о технических осмотрах и принятии конвенций ООН. В большинстве стран-участников проекта команда проекта получила возможность помочь в разработке или прокомментировать предлагаемые законопроекты в отношении безопасности дорожного движения. Ключевые справочные документы, отчеты о выполненных заданиях, данные, планы действий, сохранены на компакт-диске в отдельной папке, посвященной [Компоненту 2/Управление](#).

2.2.2 Соглашения ЕС и Конвенции ООН

В Киеве был проведен региональный практический семинар на тему 7 Соглашений ЕС и Конвенций ООН, касающихся безопасности дорожного движения. На семинаре присутствовали шестнадцать (16) делегатов из 8 стран и еще 7 или 8 экспертам было разрешено присутствовать на лекциях, проводимых в рамках семинаров/тренингов, и в итоге в семинаре приняло участие 24 местных эксперта. В ходе семинара ведущие международные эксперты выступали с докладами по каждой из конвенций ООН. Среди экспертов были сотрудники Европейской



экономической комиссии ООН, которые являются хранителями конвенций ООН, и недавно ушедший в отставку председатель Глобальной рабочей группы по гармонизации стандартов для транспортных средств. В конце семинара / тренинга, представители каждой страны определили конкретные области потребностей своих стран в связи с конкретными конвенциями. Проектная группа затем согласовала программу визитов в эти страны соответствующих экспертов по конвенциям, которые должны были ехать в страну и оказывать там помощь в конкретных областях необходимости. Пять стран указали на необходимость оказания помощи в связи с конвенциями ООН, связанными с транспортными средствами, 6 стран нуждались в помощи / обучении в отношении конвенции, касающейся перевозки опасных грузов (ADR) и 6 стран нуждались в помощи в отношении соглашения ЕС, связанного с режимом работы транспортных экипажей (ЕСТР). Были составлены программы визитов. Кроме того, в программу практического семинара по региональным конвенциям и последующие визиты в страны и встречи проектная группа уже включила план действий для каждой из стран, необходимость стран присоединиться к ключевым конвенциям и необходимость участия одного из своих экспертов по международным договорам в рабочих группах ЕЭК ООН.

В дополнение к 7 транспортным соглашениям ЕС, ориентированным на безопасность дорожного движения, и конвенциям ООН, обозначенным как требующие внимания в рамках поставленных задач, проектная группа также ознакомила участников практических семинаров/тренингов с дополнительными важными Директивами ЕС, связанными с безопасностью дорожного движения, в частности Директивой ЕС о безопасности в автодорожных тоннелях⁶ и Директивой ЕС о безопасности и управлении дорожной инфраструктурой⁷. Эти мероприятия описаны в компоненте 3, связанном с техникой безопасности.



Региональный практический семинар в Киеве по Конвенциям ООН и Соглашением ЕС, касающимся безопасности дорожного движения



Делегат из Украины объясняет текущее состояние дел по каждой из конвенций ООН и потребности, существующие в Украине

Все документы, предоставленные в рамках этого задания (отчеты о выполненном задании, собранные материалы/данные и т.п.) сохранены на приложенном компакт-диске в отдельной папке, посвященной [Компоненту 2/Конвенции ООН](#).

2.2.3 Ознакомительная поездка

С целью мотивирования участников проектом была организована ознакомительная поездка для заместителей директоров / вторых высших должностных лиц из трех самых важных организаций, ответственных за безопасность дорожного движения в каждой стране (дорожная полиция, министерство транспорта и дорожная администрация), чтобы продемонстрировать им, как другие похожие страны смогли улучшить безопасность дорожного движения. Как правило, такие

⁶ Директива ЕС 2004/54/ЕС о минимальных требованиях к тоннелям в Транс-европейской дорожной сети

⁷ Директива ЕС 2008/96/ЕС о безопасности и управлении дорожной инфраструктурой



ознакомительные поездки организуются для того, чтобы свозить высших должностных лиц в страны с наилучшим состоянием безопасности дорожного движения (например, в Швецию, Великобританию, Нидерланды и т.п.). Хотя это и может иметь определенную пользу в том, чтобы показать участникам, чего можно достичь в отдельной стране, иногда это может также иметь обратный эффект, и участники образовательной поездки могут почувствовать разочарование из-за огромного разрыва между их собственной страной и принимающей страной в том, что касается безопасности дорожного движения, систем и финансирования. Часто они возвращаются в свою родную страну разочарованными и чувствуют, что достичь такого высокого уровня безопасности в их собственной стране невозможно из-за недостаточной поддержки со стороны правительства и неприоритетности вопросов безопасности дорожного движения. Поэтому, в целях мотивации и вдохновения необходимо было определить страну, являющуюся примером для подражания, которая похожа на их страну и в одно время имела схожие ограничения, но несмотря на это достигла больших успехов в сфере безопасности дорожного движения и в направлении которой они могут двигаться, взяв ее в качестве потенциального и в тоже время достижимого образца.

Сербия была избрана в качестве образца для подражания, поскольку она когда-то имела похожую постсоветскую систему устройства, практики и ограничения, которые до этого времени существуют в странах ТРАСЕКА. Также, как и страны ТРАСЕКА, она не является членом ЕС, но несмотря на это Сербия добилась значительного снижения смертности на дорогах за 14 лет, уменьшив количество смертей с 1275 в год до 550 в год, то есть на 57% за соответствующий период! Эта страна добровольно приняла, и – где это было необходимо – адаптировала европейский передовой опыт и применила его в своей стране. В результате они достигли такого же снижения неблагоприятных показателей, как и в странах ЕС. Это в большей мере мотивировало участников образовательной поездки, чем посещение лучших стран ЕС. Кроме того, поскольку реформы были проведены совсем недавно, они имели возможность непосредственно пообщаться и обсудить интересующие вопросы с лицами, которые принимали активное участие в проведении реформ в Сербии. Таким образом они могли обсудить и лучше понять, какие проблемы и сложности имели место в ходе внедрения этих реформ в постсоветских/постсоциалистических странах. Последующие визиты и обсуждения в родных странах подтвердили, что все участники образовательных поездок вернулись в свои родные страны мотивированными и полными решимости сделать больше, так как если Сербии, стране, похожей на их страну, но во многих случаях менее богатой - это удалось, то нет причин, по которым их странам это может не удалиться.

Образовательный тур проводился в Белграде, Сербия, в период 23-28 марта 2015 года на базе Полицейской академии, которая имеет множество лекционных залов разных размеров, ресторан и другие удобства, необходимые для дискуссионной работы в группах и проведения лекций по конкретным направлениям. Кроме того, для ключевых участников были организованы визиты на определенные объекты, чтобы они имели возможность обсудить интересующие вопросы с лицами, принимавшими непосредственное участие в реализации самых важных реформ в Сербии за последние 15 лет. Среди этих визитов были визиты в Национальное агентство безопасности дорожного движения, Дорожную администрацию «Дороги Сербии», главное управление Дорожной полиции, на станции техосмотра транспортных средств («Dunav auto»), центр обучение водителей «НАВАК», Автомобильную ассоциацию и т.д.

Участие в образовательном туре взяли 22 человека из 8 стран ТРАСЕКА, и в процессе этого мероприятия имело место очень активное обсуждение. Также были проведены совместные лекции по некоторым темам и разделение на 3 группы (полиция, таможенное и транспортное министерства) были разделены на дискуссионные группы для проведения дискуссий, лекций и визитов на объекты в рамках определенных тем, а также на дискуссионные группы, разделенные по принципу стран, так что 3 ключевых представителя из 3-х ключевых организаций из каждой страны могли обговорить и согласовать то, что они должны сделать после возвращения в свою страну, чтобы внедрить некоторые практики, с которыми они ознакомились в ходе образовательного тура.



Лекции в академии обучения водителей «НАВАК»



Совместные лекции по вопросам безопасности



Обсуждение вопросов правоприменения с представителями полиции



Визиты на станции техосмотра

2.2.4 Системы сбора и обработки данных о ДТП

Поскольку полиция во многих странах региона часто обращается с данными о ДТП как с «секретной информацией», в рамках образовательного тура в Сербию отдельное внимание уделялось демонстрации высшим должностным лицам полиции стран TRACECA, почему данные о ДТП должны быть доступными для всех заинтересованных лиц. Они смогли увидеть, как эти данные используются для снижения нагрузки на полицию путем привлечения других лиц к решению проблем безопасности, и они смогли обсудить непосредственно со старшими должностными лицами полиции Сербии преимущества обмена информацией с другими заинтересованными лицами. Они увидели, как полиция использует эти данные и показатели динамики для картирования зон повышенной опасности, чтобы можно было направлять сотрудников полиции с большей эффективностью в места с наивысшим уровнем опасности. Они увидели, как данные о ДТП, данные из больниц и другие соответствующие данные собираются вместе и анализируются централизованно Агентством безопасности дорожного движения Сербии, а впоследствии делаются доступными для всех ключевых заинтересованных сторон для разработки ими специальных мер. Это облегчило задачу экспертам в сфере данных о ДТП из группы и позволило им осуществлять более продуктивные визиты в страны для проведения встреч с полицией. Перед тем, как осуществлять визиты в страны, была разработана и разослана всем странам специальная анкета для сбора основной информации о структуре системы анализа данных в каждой стране.

Группа специалистов в сфере систем данных о ДТП посетила 9 стран TRACECA с целью ознакомиться с существующими там системами и практиками сбора, хранения, поиска, анализа данных и сравнения их с лучшими мировыми практиками. Группа провела сравнительный анализ



баз данных о ДТП в каждой из 9 стран и сравнила данные, собранные на данный момент в каждой стране с CADaS (Общим набором данных о дорожно-транспортных происшествиях), рекомендованном для использования во всех странах ЕС. По каждой стране были подготовлены отчеты, и они приведены на [компакт-диске в конце отчета](#) и данные которых обобщены ниже.



Кыргызстан (использование баз данных о ДТП для презентации «мест повышенной аварийности» для полиции)



Казахстан (заседание на тему баз данных ДТП)

Армения В Республике Армения есть новая база данных, которая была создана в 2015 году в качестве современного веб-ориентированного приложения. Microsoft SQL используется для системы управления базами данных, которая является хорошей основой для обновления до рекомендуемой структуры CADaS. Система данных ДТП сейчас на стадии разработки, и может быть улучшена с принятием передовой Европейской практики и рекомендаций Европейской Комиссии. Также важно работать над созданием открытой базы данных, которая обеспечит доступ для всех учреждений и организаций в Армении, которые включены в систему обмена данными в области безопасности дорожного движения. Армения, похоже, готова к включению в централизованную региональную базу данных, если таковую возможно учредить.

В **Азербайджане** новая база данных была установлена в 2014 году, и система находится в настоящее время на стадии дальнейшего развития, но полицейские не готовы делиться любой информацией о базе данных с проектной командой. В настоящее время система данных о ДТП и структура собранных данных дорожно-транспортных происшествий является очень "закрытой", которую полиция ведет "совершенно секретно". Неизвестно, какой тип программной платформы они используют для базы данных дорожно-транспортных происшествий или какой тип структуры данных у них есть. Плохое сотрудничество и обмен данными между Государственной дорожной полицией, дорожными органами власти и другими потенциальными пользователями данных ДТП является одним из основных препятствий на пути повышения безопасности дорожного движения и совершенствования существующей системы ДТП в этой стране. Маловероятно, что страна будет готова принять участие в региональной базе данных.

Грузия На сегодняшний день системы анализа данных о ДТП находятся на первой стадии развития и требуют специального внимания. На данный момент в Грузии отсутствует электронная база данных ДТП. С одной стороны, поскольку всемирный банк предоставляет помощь в создании усовершенствованной электронной базы данных ДТП, сейчас подходящее время для интеграции современной структуры данных о ДТП новую базу данных. В этих вопросах было предоставлено необходимое руководство и консультирование. Грузия демонстрирует готовность включения в централизованную базу данных ДТП стран TRACECA, если такая база данных будет создаваться.

Казахстан Существующая на сегодняшний день в Казахстане база данных информации о ДТП является приемлемой. Для управления базой данных используется Oracle (так же, как и в Украине), что является хорошей базой для модернизации до уровня структуры CADaS. Очень важный вывод состоит в том, что страна демонстрирует желание усовершенствовать систему и осуществлять обмен данными. Тот факт, что имеющиеся у них данные являются открытыми для



других заинтересованных лиц, - это хороший пример для других стран в регионе, и они также готовы быть включенными в централизованную базу данных стран TRACECA.

Кыргызстан Существующая в стране база данных ДТП нуждается в децентрализации, чтобы в случае ДТП данные о нем могли быть введены непосредственно в базу данных из любого полицейского участка в Кыргызстане, ответственного за расследование ДТП и сбор данных о ДТП. Система сбора и обработки данных о ДТП Кыргызстана все еще находится на очень ранней стадии развития и нуждается в значительном усовершенствовании. Существующая база данных ДТП создана в виде файлов формата Excel или Access и существует необходимость в обучении персонала полиции способам анализа данных о ДТП и важности обмена данными с другими заинтересованными сторонами.

Молдова Система сбора и обработки данных о ДТП и структура этих данных в Молдове являются, возможно, наилучшими в регионе по сравнению с другими странами TRACECA. С другой стороны, в этой стране до сих пор не создана открытая база данных безопасности дорожного движения, хотя здесь есть для этого все технические возможности. В стране существуют хорошие условия для принятия необходимых мер в будущем для того, чтобы поднять свою систему сбора и обработки данных на уровень многих других европейских стран. Их системы наиболее совместимы с системой CADaS, однако существует необходимость сбора некоторых дополнительных категорий данных, которые на данный момент еще не собираются. Страна готова присоединиться к региональной базе данных.

Таджикистан Существующая в стране база данных о ДТП находится на очень ранней стадии развития и нуждается в децентрализации, чтобы собираемые данные могли быть непосредственно введены в базу данных из любого полицейского участка в Таджикистане, а не только из Государственного органа транспортного контроля в Душанбе. Существует значительная необходимость в повышении знаний и компетентности для осуществления анализа данных и повышении их доступности. Также существует необходимость перехода от существующих баз данных на базе Excel или Access к более современным системам на основе Oracle или SQL. Перед внесением данных в региональную базу данных потребуются согласование с Министерством внутренних дел - Государственным органом транспортного контроля.

Украина Система сбора и обработки данных о ДТП, существующая в Украине, на данный момент усовершенствуется. Она создается в виде современного веб-ориентированного приложения, разрабатываемого на языке программирования Java, и для системы управления используется Oracle, что является хорошей базой для ее модернизации к уровню рекомендуемой структуры CADaS. Базовую систему можно считать хорошей, однако ее необходимо сделать более открытой и доступной для других заинтересованных сторон. Вместе с этим, недавняя и текущая реорганизация/реформа полиции (пока что в 5 самых больших странах) создает некоторые проблемы, и новая полиция не всегда занимается сбором данных о ДТП в своей юрисдикции, поэтому качество и полнота информации о ДТП снизились за последний год в связи с началом реформ внутренних органов. Украина демонстрирует желание включения своих данных в региональную базу данных о ДТП.

Узбекистан Существующая в стране база данных о ДТП нуждается в децентрализации, чтобы собираемые данные могли быть непосредственно введены в базу данных из любого полицейского участка в Узбекистане, ответственного за расследование ДТП и сбор данных о ДТП. Существует значительная необходимость в повышении знаний и огромная потребность в повышении знаний в отношении баз данных о ДТП и их анализа, а также в отношении преимуществ предоставления доступа к данным для заинтересованных сторон. Информация о системах не предоставлялась, поскольку полиция Узбекистана все еще считает эти данные конфиденциальными.



2.2.5 Реализация Программы Безопасности и образовательные мероприятия

Очень успешная реализация программы по повышению безопасности дорожного движения в Сербии – стране с похожей постсоветской системой, существующей в регионе ТРАСЕКА – послужила хорошим образцом того, чего страна может достичь, несмотря на ограничения и проблемы, распространенные в таких постсоветских системах и структурах. Уникальная особенность Сербии заключалась в том, что основные реформы безопасности дорожного движения, которые привели к снижению смертности на 57% за 14 лет, были начаты под руководством преподавателей Белградского университета, которые таким образом приобрели огромный практический опыт в инициировании и осуществлении масштабных реформ и программ безопасности в странах постсоциалистической системы. Следовательно, их практический опыт имел огромную практическую ценность для высших должностных лиц, принимающих решения в регионе ТРАСЕКА. Эксперты по реализации реформ, вошедшие в состав проектной группы, были отобраны из числа тех, кто фактически принимал участие в планировании и внедрении реформ в Сербии. Эксперты по реализации реформ посетили 9 стран-участников проекта с целью обмена опытом реализации реформ с 10-12 старшими руководителями ключевых заинтересованных организаций, ответственных за безопасность дорожного движения в каждой стране, а также провели там практические семинары и встречи с ведущими научно-преподавательскими кадрами каждой из стран. Кроме того, они также провели мастер-классы и встречи с академиками / преподавателями и исследователями из ведущих университетов и научно-исследовательских институтов в каждой стране.

В рамках мероприятий по «институционализации», упомянутые преподаватели собрали информацию об учебных планах инженерных специальностей в своих странах и провели предварительные обсуждения с местными преподавателями университетов в каждой из стран, чтобы выяснить, как можно интегрировать модули по безопасности дорожного движения в университетскую программу и каким образом можно инициировать/расширить проведение исследований в сфере безопасности дорожного движения в ряде областей, в частности, если это возможно, в сфере оценки социально экономических последствий дорожно-транспортных происшествий. Там, где это возможно, такие исследования были инициированы и установлены контакты для возможных будущих совместных исследовательских проектов между учеными из стран региона ТРАСЕКА и их коллегами из Белградского университета.



Группа специалистов по реализации программ безопасности дорожного движения и научных сотрудников в Харькове, Украина



Группа специалистов по реализации программ безопасности дорожного движения и научных сотрудников в Харькове, Украина



Группа специалистов по реализации программ безопасности дорожного движения и научных сотрудников в Ереване, Армения



Группа специалистов по реализации программ безопасности дорожного движения и научных сотрудников в Баку, Азербайджан

Мотивация заинтересованных сторон и мобилизация ученых в регионе ТРАСЕКА

Армения. Сербские эксперты посетили Армению 26-30 октября и поделились опытом реализации программ в Сербии. Они также провели рабочие совещания с представителями факультета (декан и профессора) и аспирантами политехнического университета. В ходе обсуждения настоящего учебного плана, профессорам передали модуль безопасности дорожного движения (15 лекций / презентаций). Впервые были представлены темы картирования рисков, методов исследования и сбора данных ДТП, расчета затрат на ДТП, исследования использования ремней безопасности и скорости. Исследователям также была предоставлена помощь в подготовке первого отчета по исследованию использования ремней безопасности.

Азербайджан. В Азербайджане провели аналогичные встречи в техническом университете. Преподавателям также передали материалы лекций, которые необходимо включить в учебную программу старших курсов и аспирантуры.

Грузия. Команда академиков посетила Грузию для проведения встреч с представителями ключевых организаций в области безопасности дорожного движения. Хотя некоторые из участвующих организаций и их советников являются исследовательскими (например, Центр по контролю и профилактике заболеваний, агентство наземного транспорта и т.д.), к сожалению, никто из представителей местного университета не был доступен для встречи с командой, поскольку в этот день проходил государственный праздник. Следовательно, работа, проводимая по данным вопросам, была ограничена обсуждением необходимости и важности исследований в области безопасности дорожного движения, обсуждением способов и методов. Эксперты оставили необходимые учебные материалы для местных преподавателей.

Казахстан. 6-7 июля академики посетили Астану, а в сентябре 2015 года с повторным визитом эксперты прибыли в Алматы (поскольку там сосредоточены основные исследовательские институты и технические университеты). На встречах присутствовали представители КаздорНИИ, автодорожный университет, аграрный университет, Казахский национальный исследовательский технический университет. Представителям передали 15 лекций/презентаций для использования на старших курсах университетов и аспирантуре. Также эксперты провели презентацию на тему исследования ДТП, расчета затрат, исследования скорости и использования ремней безопасности.

Киргизия 10-11 июля 2015 эксперты посетили Бишкек. Отдельно были организованы встречи с представителями ключевых заинтересованных организаций и преподавателями/представителями исследовательских институтов. Профессора, которые принимали участие во встрече, разработали учебные программы, которые используются и в



других университетах. Некоторые предметы по безопасности дорожного движения уже включены, но их необходимо расширить. В области БДД исследований практически не проводится. Представители университетов крайне заинтересованы в таких исследованиях. Им были представлены темы картирования рисков, методов исследования и сбора данных ДТП, расчета затрат на ДТП, исследования использования ремней безопасности и скорости.

Молдова 27-28 июля эксперты выступили с докладами для представителей основных заинтересованных сторон, но команда не имела возможности встретиться с профессорами из местного университета, поскольку это были выходные дни. На встрече подчеркнули актуальность исследований, а также представили различные методики. Эксперты также передали преподавателям модуль, состоящий из 15 лекций по БДД.

Таджикистан 16-17 июля 2015 эксперты посетили Душанбе. В ходе встреч обсуждалась актуальность исследований, научно-исследовательских методов сбора данных и расчета затрат на ДТП, исследований использования ремней безопасности и превышения скорости. Преподавателям также передали модуль из 15 лекций-презентаций по БДД.

Украина 6-7 июля 2015 года эксперты представили опыт Сербии в реализации программ БДД. Эксперты затем провели встречи с преподавателями НТУ относительно исследований и преподавания в области БДД. Преподавание БДД в университете основано на устаревших Советских учебниках, поэтому не соответствует современным требованиям. Эксперты также посетили Харьков, поскольку в городе большое количество научных учреждений. Для преподавателей НТУ и ХНАДУ (Харьковский национальный автомобильный университет) был организован совместный тренинг. Им были представлены темы картирования рисков, методов исследования и сбора данных ДТП, расчета затрат на ДТП, исследования использования ремней безопасности и скорости. В ходе встречи приняли решение, что исследования будут включены в курсовые и дипломные работы студентов в следующем году. Преподавателям также передали модуль из 15 лекций-презентаций по БДД.

Узбекистан. 13-14 июля 2015 года эксперты посетили Ташкент. Для них были организованы встречи с представителями заинтересованных организаций и представителями Ташкентского автомобильно-дорожного института. На встречах обсудили актуальность исследовательских программ для изменения законодательства, методологии сбора данных, расчета затрат. Преподавателям передали модуль, который состоит из 15 лекций и содержит необходимую информацию об исследованиях, подходах к улучшению БДД.

Все документы, предоставленные в рамках этого задания (отчеты о выполненном задании, собранные материалы/данные и т.п.) сохранены на приложенном компакт-диске в отдельной папке, посвященной [Компоненту 2/Тренинги по внедрению](#).

2.3 Компонент 3: Более безопасная инфраструктура и транспортные средства

Этот компонент преимущественно касается повышения безопасности дорожной инфраструктуры и обеспечение того, чтобы дороги общего пользования могли использовать только безопасными автомобилями. Проводимые мероприятия и прогресс, достигнутый в ходе проекта, описаны ниже:

2.3.1 Более безопасная дорожная инфраструктура

Важность этого компонента была подчеркнута приглашением в качестве одного из ключевых экспертов эксперта по технике безопасности, а также тем, что этот компонент включал ряд дополнительных мероприятий для усиления результата. За последние 20-30 лет ожидается значительный рост интенсивности транспортного движения в этих регионах и страны региона инвестируют огромные ресурсы в улучшение своей дорожной инфраструктуры (например, один Казахстан в ближайший 10 лет собирается инвестировать более 15 миллиардов долларов США



в усовершенствование своей дорожной сети). К сожалению большая часть этой инфраструктуры создается без уделения надлежащего внимания аспектам безопасности, и большое количество восстановленных «усовершенствованных» дорог способствуют увеличению количества смертей чем старые и «неусовершенствованные» из-за того, что на них теперь можно развивать более высокую скорость. Даже в тех случаях, когда финансирующие агентства требовали проведения аудитов дорожной безопасности и такие аудиты были проведены, полученные рекомендации не всегда выполняются дорожными органами. В результате этого, как указывалось раньше, каждый год в регионе случается 19000 смертей и 200 000 случаев травмирования.

Если не будет осуществляться сознательное планирование обеспечения дорожной безопасности, проектирования и эксплуатации дорог, эти проблемы будут продолжать существовать и связанные с безопасностью дорожного движения риски для участников дорожного движения - особенно для уязвимых участников - будут еще более возрастать. Соответственно, особое внимание и особые усилия уделялись этому компоненту в ходе программы с целью применения подхода «безопасных систем» к инфраструктуре и понятие «щадящих» дорог, при которых защитные элементы дизайна дорог (защитные ограждения и т.д.) созданы таким способом, что даже если пользователь дорог сделал небольшую ошибку, он не должен погибнуть или получить серьезную травму. Для этого потребовалось повышение понимания и компетентности местных дорожно-строительных инженеров и представителей дорожных управлений в каждой стране в отношении международного передового опыта и используемых во всем мире средств и методов для повышения шансов создания в будущем безопасных дорог.

Необходимо было провести значительную подготовительную работу для разработки всеохватывающих лекционных и обучающих материалов для использования их на практических семинарах и обучающих курсах. Среди практических семинаров, семинаров и практических занятий были следующие:

- 1 региональный практический семинар/учебный курс по Директиве ЕС о безопасности в автодорожных тоннелях (Кыргызстан),
- 2 субрегиональных практических семинара по подготовке инструкторов / Учебные курсы по аудиту дорожной безопасности и управлению участками повышенной аварийности (Украина и Казахстан)
- субрегиональные практические семинары / учебные курсы по аспектам безопасности в сфере стандартов проектирования (Украина, Казахстан и Грузия)
- 9 практических семинаров в отдельных странах / семинары по Стандартам проектирования и требуемым изменениям в целях повышения безопасности дорожного движения
- 9 практических семинаров в отдельных странах/ семинары/практические занятия по внедрению аудита дорожной безопасности

Эти субрегиональные практические семинары повысили потенциал в сфере общей техники безопасности дорожного движения, управления участками повышенной аварийности и аудита дорожной безопасности во всем регионе и теперь в каждой стране есть аудиторы безопасности дорожного движения, которые могут проводить аудит безопасности дорог, финансируемый многосторонними банками развития. После этого проектная группа осуществила несколько визитов в каждую страну, чтобы продолжить практическое обучение. На протяжении 2015 проектная группа осуществила оценку практических результатов проведения аудитов дорожной безопасности дорожными инженерами, которые ранее обучались в рамках проекта. Лучшие из них получили от проекта сертификаты «преподавателей» по аудиту безопасности дорожного движения, некоторые получили сертификаты «аудиторов», а некоторые – всего лишь «инструкторов» в зависимости от результатов анализа их работы и поставленных в ходе тестирования оценок. В ходе подготовки местными инженерами своих отчетов по аудиту дорожной безопасности прошли пилотную проверку и использовались проекты руководств и справочников. Кроме пособий и справочников также был подготовлен Технический документ/



руководство, в котором были указаны возможные альтернативные пути внедрения аудитов дорожной безопасности в зависимости от структуры законодательства в определенной стране. Эти документы были распространены среди соответствующих заинтересованных органов/лиц в каждой стране. Эти справочники и пособия по технике безопасности дорожного движения можно скачать в разделе проекта безопасности TRACECA на сайте TRACECA и их список приведен ниже:

1. G01 Региональный справочник по аудиту дорожной безопасности
2. G02 Региональный справочник по управлению участками повышенной аварийности
3. G03 Региональная политика касательно аудитов дорожной безопасности
4. G04 Типичные проблемы техники безопасности дорожного движения и их решения
5. G05 Региональный справочник о грузовых перевозках с избеганием населенных пунктов

Аудиты дорожной безопасности и Управление участками повышенной аварийности являются важными инструментами обеспечения безопасности дорожного движения, предусмотренными Директивой Еврокомиссии № 96/2008 и должны реализовываться в каждой стране. Существует необходимость применения срочных мер по внедрению обязательных процедур АДБ и УУПА, предусмотренными законодательством, для эффективной реализации таких мероприятий.

Для эффективного улучшения управления участками повышенной аварийности необходимо обеспечить гармонизацию существующих баз данных о ДТП в каждой стране с протоколом Общего набора данных о дорожно-транспортных происшествиях (CADaS), поскольку он предусматривает наличие большего количества информации, в котором нуждаются инженеры для осуществления управления участками повышенной аварийности. В идеале такая база данных информации о ДТП должна быть частью единой базы данных безопасности дорожного движения, объединяющей различные базы данных, представляющие интерес с точки зрения безопасности дорожного движения. Даже если на данном этапе это не представляется возможным, существующие базы данных об ДТП необходимо сделать более удобными для пользователей и неконфиденциальной информацией, размещенная в таких базах данных, должна быть доступна для использования другими заинтересованными лицами в каждой стране.

Проектная группа также провела анализ расхождений между существующими (постсоветскими) стандартами дорожного проектирования и практик утверждения/проверки схем каждой из стран для определения помех, препятствующих внедрению современных методов безопасного планирования и проектирования. Для каждой из стран были разработаны рекомендации в отношении того, как можно улучшить/модернизировать их существующие стандарты дорожного проектирования для большего соответствия требованиям к технике безопасности дорожного движения и предусматривать современные меры по снижению скорости, таких как ограничение движения на главных дорогах в местах их прохождения через небольшие продольные населенные пункты. В рекомендациях также указывалось, как процесс утверждения дорожных проектов может быть усовершенствован, уменьшив (постсоветский) акцент на упрощенном «соответствии стандартам» и перейдя к подходу, при котором предлагаемая дорожная схема рассматривается с более широкой точки зрения, связанной с аспектами безопасности дорожного движения и эксплуатации, а не с точки зрения соответствия стандартам (часто устаревшим и нецелесообразным) проектирования.



Практический семинар по безопасному проектированию в Армении



Практический семинар по Аудиту дорожной безопасности в Молдове



Региональный практический семинар по безопасности тоннелей в Кыргызстане



Практический семинар по управлению участками повышенной аварийности в Украине

Важной особенностью и целью используемого проектной командой подхода к подготовке местных инженеров региона TRACECA в сфере безопасности дорожного движения является согласованность и повышение качества обучения в регионе вместо непоследовательной и ситуативной подготовки, которая обычно обеспечивается консультантами, работающими в рамках финансируемых банками проектов в отдельных странах. Такой подход должен обеспечить международное признание квалификации лиц, которые прошли подготовку и были сертифицированы этим проектом. Эффективность этого подхода, проходившего систематический контроль качества, была доказана и качество подготовки было недавно признано в ходе проводимого в Украине и финансируемого Банком развития проекта, в котором принимал участие один из прошедших подготовку в рамках проекта и сертифицированный проектом аудитор дорожной безопасности из Молдовы, и который был включен в международную группу экспертов, консультирующих правительство Украины в вопросах аудита безопасности дорожного движения. Кроме того, еще один из прошедших подготовку в рамках проекта и сертифицированный проектом аудитор дорожной безопасности (на этот раз из Украины) в настоящее время работает в качестве аудитора по безопасности дорожного движения в рамках другой международной группы экспертов в Украине и проводит аудит безопасности новых предлагаемых проектов в рамках другого проекта, финансируемого Банком развития.

Тот факт, что такие прошедшие подготовку в рамках проекта и сертифицированные проектом аудиторы дорожной безопасности сейчас могут принимать участие в качестве полноценных членов, финансируемых международными организациями проектов за рубежом и получают признание международных банков за их компетентность в сфере аудита безопасности дорожного движения - это заслуга команды, проводящей обучение технике безопасности в рамках проекта. Это также является важным шагом на пути к устойчивому развитию в области аудита безопасности в регионе, поскольку Банки развития теперь имеют 20 или более подготовленных / сертифицированных в рамках проекта аудиторов по безопасности дорожного движения, обученных на надлежащем уровне, из которых они могут выбрать соответствующих специалистов, исходя из местного бюджета, выделенного на определенные проекты. Информация о доступности таких прошедших подготовку в рамках проекта и сертифицированных



проектом аудиторов дорожной безопасности была разослана основным Банкам развития, работающим в странах региона.

Ниже описана текущая ситуация в отношении аспектов безопасности дорожного движения в стандартах проектирования, аудита дорожной безопасности и управления участками повышенной аварийности в каждой из стран.

Армения

Стандарты проектирования междугородних дорог в Армении нуждаются в модернизации в целях повышения безопасности дорожного движения. В Армении до сих пор частично используются постсоветские стандарты, которые не охватывают аспекты безопасности в надлежащей мере. Самому большому вниманию с точки зрения безопасного проектирования требуют такие элементы как ширина полос движения, наличие разделительных полос и защитных ограждений на разделительных полосах. Существует также проблема, связанная с большим количеством различных международных финансовых учреждений и большим количеством различных подрядчиков, работающих в секторе эксплуатации дорог в Армении. Это означает, что существует несогласованность используемых подходов и стандартов, и это оказывает отрицательное влияние на безопасности дорожного движения. К сожалению, Армения не всегда использовала возможности для направления инженеров техники безопасности дорожного движения на предлагаемые проектом практические семинары/тренинги в этой сфере, поэтому уровень развития техники безопасности дорожного движения в Армении остается ниже, чем в других странах региона. Движение междугороднего транспорта, как и раньше проходит через продольные населенные пункты, и инженерами не было приложено никаких усилий для изменения особенностей дороги для того, чтобы обеспечить принудительное снижение скорости движения в месте прохождения дороги через такой продольный населенный пункт. В результате при восстановлении в Армении таких дорог безопасность дорожного движения только снижается в таких местах.

В ходе проекта стало очевидно, что в Армении имеет место недостаточное понимание роли аудита дорожной безопасности в процессе восстановления и модернизации дорог. Как следствие, есть необходимость обучения большего количества проектировщиков, инспекторов и представителей органов по управлению дорогами специфике аудита дорожной безопасности и проведения инспекций дорожной безопасности, чтобы в ходе восстановления и модернизации дорог проблемы безопасности дорожного движения решались более эффективно. Также есть необходимость в более эффективном управлении участками повышенной аварийности, чтобы состояние существующих опасных участков дорожной сети систематически улучшалось органами по контролю за дорогами и в результате повышалась безопасность дорожного движения в Армении.

Азербайджан

Самый главный вывод в отношении особенности стандартов безопасности дорожного движения – это то, что ситуация в Азербайджане улучшается. Это значит, что специалисты в сфере безопасности дорожного движения сейчас владеют достаточными знаниями, однако важно также внести изменения в законодательство и внедрить инструменты обеспечения безопасности дорожного движения, которые будут использоваться в ходе проектирования дорог в Азербайджане. Реализация мер, предложенных в рекомендациях касательно аудита дорожной безопасности принесла некоторые улучшения. Однако рекомендации касательно ширины полос движения, разворотов на скоростных дорогах, пешеходных переходов на скоростных дорогах, установки барьеров на разделительных полосах и вне дороги и т.д. часто остаются нереализованными из-за ограничений, связанных с существующими стандартами проектирования. Вопросом этих ограничений следует заняться в рамках последующего пересмотра стандартов проектирования, вместе с решением проблемы прохождения транспорта через продольные населенные пункты вдоль междугородних дорог. Существует необходимость



снижения скорости транспортных средств при их прохождении через такие населенные пункты с помощью физических средств, однако на сегодняшний день это не осуществляется.

Грузия

Ситуация в Грузии также начинает улучшаться. В настоящее время применяются различные стандарты, разработанные для повышения безопасности дорожного движения. Тем не менее, необходимо продолжать улучшение стандартов в области проектирования безопасных дорог. Проблемные места с точки зрения безопасности дорожного движения связаны с шириной полос движения, разделительными полосами и ограждениями на разделительных полосах. В результате последних изменений стандартов проектирования, представляется возможным, что что средства обеспечения безопасности дорожного движения, предусмотренные в Директиве ЕС 96/2008 RSA могут быть реализованы в большинстве случаев, но некоторые аспекты должны быть оформлены через организационные структуры и изменения в законодательстве. Как и во многих других странах региона существование большого количества различных международных финансовых институтов и подрядчиков, работающих в автодорожном секторе, способствуют возникновению проблем безопасности дорожного движения в Грузии из-за несогласованности подходов и недостаточного внимания к безопасности дорожного движения во время проектирования. Отсутствие каких-либо положений, предполагающих снижение скорости движения на междугородних дорогах, проходящих через небольшие продольные населенные пункты, также является проблемой.

Казахстан

Аспекты безопасности дорожного движения в стандартах проектирования междугородних дорог в Казахстане должны быть пересмотрены, поскольку до сих пор используются стандарты бывшего СССР, и их необходимо модернизировать в отношении безопасности дорожного движения. Основные недостатки в этих стандартах касаются ширины полос движения, разделительных полос и ограждений на разделительных полосах. В процессе проектирования дорог могут проводиться аудит дорожной безопасности и осмотр дорожной безопасности, особенно в проектах, финансируемых Международными финансовыми учреждениями, однако их рекомендации не всегда реализуются в полной мере. За последние годы стандарты не обновлялись, однако установленная необходимость применения современных средств обеспечения безопасности дорожного движения может стимулировать их модернизацию. В связи с огромными инвестициями в дорожный сектор существует большое количество различных международных финансовых институтов и подрядчиков, работающих в автодорожном секторе. Это способствует возникновению проблем безопасности дорожного движения из-за несогласованности подходов и недостаточного внимания к безопасности дорожного движения во время проектирования. Отсутствие каких-либо положений, предполагающих снижение скорости движения на междугородних дорогах, проходящих через небольшие продольные населенные пункты, также является проблемой. На сегодняшний день в Казахстане есть подготовленные эксперты в сфере аудита дорожной безопасности, осмотров дорожной безопасности и управления участками повышенной аварийности. В Казахстане существует необходимость в подготовке нормативно-правовых документов. Соответствующие законопроекты подготовлены и направлены на рассмотрение парламентом, а проектная группа поддержала необходимость их принятия парламентом Казахстана, поэтому есть вероятность, что они будут приняты в ближайшие несколько месяцев.

Кыргызстан

Стандарты проектирования междугородних дорог в Казахстане нуждаются в изменении с точки зрения безопасности дорожного движения. В стране до сих пор используются в основном стандарты бывшего СССР, и те применяются только частично. Эти стандарты необходимо модернизировать в отношении безопасности дорожного движения. Основные недостатки в этих стандартах касаются ширины полос движения, разделительных полос и ограждений на разделительных полосах.



В процессе проектирования дорог могут и должны проводиться аудит дорожной безопасности и осмотр дорожной безопасности, особенно в проектах, финансируемых Международными финансовыми учреждениями, и все стороны должны понимать необходимость проведения аудитов дорожной безопасности и осмотров дорожной безопасности на дорогах, финансируемых Международными финансовыми учреждениями. Существует необходимость в проведении дополнительного обучения в отношении управления участками повышенной аварийности, чтобы органы по контролю за дорогами смогли улучшить состояние безопасности дорожного движения на дорогах в Кыргызской Республике.



Молдова

Дорожная безопасность в стандартах дорожного проектирования Молдовы была значительно улучшена, а в ходе последнего пересмотра стандартов (официально утвержденного и проходящего в настоящее время) большинство рекомендаций проекта TRACECA уже включены. На сегодняшний день Молдова является одной из лидирующих стран региона TRACECA с точки зрения компетентности в решении проблем дорожной безопасности. В стране даже была создана правовая база для включения аудита дорожной безопасности в систему существующего законодательства. С внесением этих недавних изменений в стандарты проектирования и законодательство похоже, что в Молдове могут быть реализованы все средства безопасности дорожного движения, предусмотренные в Директиве ЕС 96/2008 об аудитах дорожной безопасности. Однако, из-за прошлой несогласованности подходов и отсутствия обязательных аудитов дорожной безопасности восстановленные недавно дороги имеют некоторые небезопасные особенности, на которые следует обратить внимание. Отсутствие каких-либо положений, предполагающих снижение скорости движения на междугородних дорогах, проходящих через небольшие продольные населенные пункты, также является проблемой.

Таджикистан

Стандарты проектирования междугородных дорог в Казахстане нуждаются в изменении с точки зрения улучшения безопасности дорожного движения. В стране до сих пор используются стандарты бывшего СССР, недостатки в этих стандартах касаются ширины полос движения, разделительных полос и ограждений на разделительных полосах. Эти стандарты за последнее время на обновлялись, поэтому необходимость включения аспектов, касающихся безопасности дорожного движения, может служить поводом для модернизации стандартов. В процессе проектирования дорог могут и должны проводиться аудит дорожной безопасности и осмотр дорожной безопасности, особенно в проектах, финансируемых Международными финансовыми учреждениями, и все стороны должны понимать необходимость проведения аудитов дорожной безопасности и осмотров дорожной безопасности на дорогах, финансируемых Международными финансовыми учреждениями. Существует необходимость в проведении дополнительного обучения в отношении управления участками повышенной аварийности, чтобы органы по



контролю за дорогами смогли улучшить состояние безопасности дорожного движения на дорогах в Таджикистане.

Узбекистан

Стандарты проектирования междугородных дорог в Казахстане нуждаются в изменении с точки зрения улучшения безопасности дорожного движения. В стране до сих пор используются стандарты бывшего СССР, недостатки в этих стандартах касаются ширины полос движения, разделительных полос и ограждений на разделительных полосах.

В процессе проектирования дорог могут и должны проводиться аудит дорожной безопасности и осмотр дорожной безопасности, особенно в проектах, финансируемых Международными финансовыми учреждениями, и все стороны должны понимать необходимость проведения аудитов дорожной безопасности и осмотров дорожной безопасности на дорогах, финансируемых Международными финансовыми учреждениями. Хотя эти стандарты за последнее время на обновлялись, необходимость включения аспектов, касающихся с использованием современных средств безопасности дорожного движения, может служить поводом для модернизации стандартов. Существует необходимость обучения большего количества местных инженеров проведению аудита дорожной безопасности, осмотра дорожной безопасности, а также управлению участками повышенной аварийности. Все документы и презентации, представленные на практических семинарах, были розданы участникам практических семинаров. Все документы, собранные материалы/данные и т.п. сохранены на приложенном компакт-диске в отдельной папке, посвященной [Компоненту 3/Более безопасные дороги](#).

2.3.2 Грузовые маршруты и безопасная парковка

В рамках этого задания была предоставлена техническая помощь/консультации касательно определения маршрутов для грузовых/транзитных перевозок вне населенных пунктов и для разработки сети безопасных зон паркинга для грузовых автомобилей с целью приведения этих услуг и объектов в соответствие с международной передовой практикой. Специалист проектной группы посетил избранные страны Центральной Азии и Кавказа (Украина, Молдова, Грузия и Азербайджан) для обсуждения с ответственными заинтересованными сторонами (представителями сферы грузовых перевозок, министрами правительства, ответственными за регулирование грузовых маршрутов/мест парковки и теми, кто несет ответственность за планирование и предоставление услуг этими объектами). Он посетил только эти страны, так как он уже имел предыдущий опыт ведения проектов, связанных с транспортом в Кыргызстане, Таджикистане и Узбекистане. Следовательно, у него было некоторое представление об условиях в 7 из 9 стран-участниц проекта.

Были подготовлены рекомендации касательно управления грузовым транспортом, парковки и способов избегания движения транзитного транспорта через населенные пункты.



Место парковки грузовых автомобилей в Грузии



Место парковки грузовых автомобилей в Молдове



Все отчеты о выполненном задании, собранные материалы/данные и т.п. сохранены на приложенном компакт-диске в отдельной папке, посвященной [Компоненту 3/Грузовые маршруты и места парковки](#)

2.3.3 Более безопасные транспортные средства

Деятельность в этой сфере началась с посещения всех 9 стран экспертом проектной группы по техосмотру транспортных средств (который кроме того, что он был экспертом в сфере стандартов в отношении транспортных средств, также являлся бывшим заместителем министра транспорта, который внедрил Национальную систему технического осмотра транспортных средств). Была осуществлена оценка существующих технических систем, процедур и практик в каждой стране и результаты оценки были обсуждены с соответствующими государственными органами и частным сектором, чтобы понять, какие участки требуют улучшения и внимания. Было определено, что наиболее актуальные потребности имеются в Украине, Грузии и Кыргызстане, поскольку в этих трех странах было приостановлено проведение техосмотров для частных транспортных средств (на сегодняшний день там проводятся техосмотры коммерческих транспортных средств). Крайне важно, чтобы технические осмотры транспортных средств были повторно введены в этих 3-х странах, как только это будет политически возможно, поскольку неисправные транспортные средств в настоящее время являются, вероятно, самым главным фактором возникновения ДТП в этих 3-х странах. Транспортные средства во всех этих 3-х странах очень старые (часто их средний возраст - 15-18 лет), поэтому технический осмотр необходим для того, чтобы обеспечить, что пользоваться дорогами общего пользования разрешено только исправным транспортным средствам (независимо от возраста).

Была предоставлена помощь и консультации по усилению существующих процедур, нормативно-правовых актов и мероприятий по контролю за качеством/коррупцией в каждой стране, где техосмотр все так же проводится как для коммерческих, так и для частных транспортных средств. Там, где такой техосмотр проводится не для всех категорий транспортных средств, была подготовлена дорожная карта для каждой страны, чтобы помочь правительству определить шаги, процессы и временные рамки, в случае, если техосмотр снова будет введен.

Тот факт, что эксперт является бывшим политиком высокого уровня, а также специалистом в области инспекции транспортных средств, означает, что он понимает политические аспекты и ограничения, а также технические аспекты, и поэтому он смог предложить соответствующие рекомендации как представителям политического круга, так и техническим специалистам в правительстве каждой страны.



Таджикистан. Станция техосмотра



Молдова. Станция техосмотра.



Все отчеты о выполненном задании, собранные материалы/данные и т.п. сохранены на приложенном компакт-диске в отдельной папке, посвященной [Компоненту 3/Более безопасные транспортные средства](#)

2.4 Компонент 4: Коммуникация и наглядное представление

После завершения каждого практического семинара использовалась возможность в тесном сотрудничестве с экспертами по связям с общественностью из каждого представительства ЕС подготовить статью о проекте, важной роли ЕС в финансировании мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и масштабов проблемы в каждой соответствующей стране. Эти статьи распространялись представительствами ЕС среди местных средств массовой информации. Кроме того, во время большинства практических семинаров были подготовлены интервью для печатных и/или телевизионных СМИ, чтобы объяснить цели проекта и засвидетельствовать поддержку со стороны ЕС в сфере безопасности дорожного движения. Эта задача выполнялась на протяжении всего проекта. Мероприятия, проведенные в рамках этой задачи, описаны ниже.

1. Пресс релизы (4)
2. Статьи об отдельных странах
Статьи об отдельных странах готовились в отношении ситуации с безопасностью дорожного движения в каждой из стран и о финансируемой ЕС деятельности, направленной на повышение безопасности дорожного движения в этой стране и по всему региону TRACECA. Такие статьи предоставлялись представительствам ЕС в каждой стране для использования их отделами по связям с общественностью в рамках популяризации деятельности ЕС в этой стране. Статьи об отдельных странах направлялись представительствам ЕС в Армении, Азербайджане, Грузии, Молдове, Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане, Украине и Узбекистане.
3. Интервью для печатных СМИ (26)
4. Интервью для телевидения (13)
5. 4. Презентации на внешних конференциях и практических семинарах (10)

2.4.1 Короткие статьи/пресс-релизы, которые могут быть использованы Представительствами ЕС в каждой стране

Представительства ЕС в каждой стране получали полную информацию о мероприятиях проекта и программе визитов наших специалистов в их страны, и в каждом случае проведения практического семинара членам представительств ЕС предлагалась возможность принять в нем участие, если у них было желание выступить с приветственным или заключительным словом, если это было целесообразно. В каждом случае проект предоставлял каждому представительству ЕС соответствующие PR-материалы и по требованию готовил тезисы для выступлений высокопоставленных представителей ЕС.

Все документы в рамках этого задания (PR материалы, материалы, опубликованные в аудио-видео формате и т.п.) сохранены на приложенном компакт-диске и в отдельной папке, посвященной [Компоненту 4/Пресс-релизы](#)

2.4.2 Участие в Конференциях и Парламентских обсуждениях с выступлениями

За время проведения проекта некоторые страны приглашали проектную группу принять участие во внутренних конференциях и встречах для оказания поддержки в представлении нужд этой страны (например, по просьбе представительства ЕС в Украине был сделан доклад во время встречи транспортных доноров Украины с обсуждением финансовых потребностей в транспортном секторе). К председателю проектной группы обратились с просьбой выступить в парламенте Украины и Казахстана с презентацией в поддержку предложенного законопроекта в отношении безопасности дорожного движения, и он несколько раз выступил на заседаниях парламентского подкомитета по вопросам безопасности дорожного движения в Украине. Руководитель проектной группы в рамках своей международной информационно-



просветительской деятельности в сфере безопасности дорожного движения также выступил в качестве приглашенного докладчика на крупных международных конференциях в Стамбуле, Белграде, Бразилиа и Тегеране с докладами о проекте, чтобы показать, как ЕС делится своим опытом и оказывает помощь странам Центральной Азии и Кавказа в рамках этого проекта.

2.4.3 Сайт/Портал ТРАСЕКА

Детальная информация о проекте продолжает освещаться на сайте/портале ТРАСЕКА, вместе с информацией о других финансируемых ЕС проектах, и содержание сайта регулярно обновляется. Вся связанная с проектом документация и руководства/пособия доступны для скачивания на сайте и ссылка для скачивания приведена ниже:

<http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/traceca-road-safety-ii/downloads>

2.4.4 Наглядное представление завершения проекта и проведение мероприятия по закрытию проекта

В соответствии с поставленными задачами проекта, проектная группа Safège, совместно с проектной группой GRSP во взаимодействии с представительством ЕС и правительством Грузии организовали мероприятие по оповещению общественности о завершении проекта в Тбилиси, Грузия, 18-19 февраля 2016 года. Эта встреча, которая финансировалась ЕС и принимающей стороной которой было правительство Грузии - одной из стран-участников проекта – была организована, чтобы представить результаты и влияния, оказанные каждой частью проекта ТРАСЕКА по безопасности дорожного движения II, реализуемого в течение 2014-2016 гг.

В этой встрече приняли участие 90 участников из всех 9 стран-бенефициаров. Участие приняли делегации каждой из стран-участников проекта ТРАСЕКА количеством до 6 человек, возглавляемые высокопоставленным политиком или членом правительства и включающие высокопоставленных представителей ключевых заинтересованных сторон. Кроме того, из каждой страны присутствовали представители общественных организаций, а также представители других ключевых организаций, такие как Генеральный секретарь Международного генерального секретариата ТРАСЕКА, высокопоставленные представители ЕС из Брюсселя и местных представительств ЕС, ЕЭК ООН и Европейского инвестиционного банка, а также некоторые ключевые международные организации и лица, влияющие на уровень безопасности дорожного движения в регионе ТРАСЕКА.

Перед делегатами выступили представители обеих Консорциумов с докладами о проведенных мероприятиях и ожидаемом воздействии в их соответствующих частях проекта. После этого участникам предложили принять участие в групповых обсуждениях того, как улучшить показатели безопасности дорожного движения в каждом секторе, как стимулировать региональное сотрудничество и как обеспечить устойчивость результатов проекта после его завершения. Им было также предложено прокомментировать и принять участие в подготовке проекта Тбилисской декларации, которая должна была отобразить мнения / пожелания участников мероприятия о том, что должно необходимо сделать для дальнейшего улучшения безопасности дорожного движения в регионе.

Все доклады и отчеты сохранены на приложенном компакт-диске, в отдельной папке, посвященной [Компоненту 4/Мероприятию по закрытию проекта](#)



Мероприятие по оповещению общественности о прекращении проекта и закрытию проекта, Тбилиси, Грузия – 90 участников из 9 стран



Мероприятие по оповещению общественности о прекращении проекта и закрытию проекта, Тбилиси, Грузия – Высокопоставленные представители ЕС и другие участники

3. ПЛАНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОЕКТА

3.1. Отклонения от рабочего плана (мероприятия, выходные продукты и результаты)

Имели место 3 отклонения от первоначального, а затем измененного рабочего плана, описанные ниже.

Единственным значительным отклонением от Рабочего задания и Рабочего плана было то, что практический семинар по разработке национального плана в Туркменистане, несмотря на согласованные с правительством даты, сначала был перенесен, а потом был вообще отменен. Позже, несмотря на несколько визитов с целью привлечь ключевые органы к участию в проекте, а также многочисленные попытки связаться по электронной почте, телефону и почте (включая направление официальных запросов из органов ЕС в Брюсселе) с целью привлечь Туркменистан к участию в практических семинарах и учебных мероприятиях проекта, никакого ответа от каких-либо заинтересованных сторон или официальных органов Туркменистана не последовало. Туркменистан принял решение не принимать участие ни в каких из практических семинаров и мероприятий, которые принесли пользу другим странам-участникам и в результате, по согласованию с программным менеджером ЕС, компонент 1, связанный с включением Туркменистана, был исключен из первоначальной рабочей программы вовсе.

Второй случай отклонения от изначального рабочего плана был связан с конвенциями ООН, поскольку оказалось невозможным организовать поездку на заседание ЕЭК ООН в Женеве лицам, занимающимся вопросами конвенций ООН в каждой стране. Когда во время визитов в страны были сделаны запросы с целью определения лиц для участия в заседаниях рабочей группы, было установлено, что большинство лиц, занимающихся внедрением конвенций ООН в местные законы не владеют на достаточном уровне английским языком, чтобы получить необходимый результат от поездки и принятия участия в заседаниях технических рабочих групп ЕЭК ООН. Те немногие представители соответствующих организаций, которые владели английским языком на достаточном уровне, уже были чрезвычайно заняты участием в других международных поездках в составе делегаций и не могли выделить время для посещения указанных заседаний. В любом случае, эти лица были из международных отделов и не были знакомы с техническими вопросами и поэтому они не могли каким-либо существенным образом поспособствовать тому, чтобы страна осуществила прогресс в этой области, даже если бы они приняли участие в заседаниях технических рабочих групп ЕЭК ООН.

Третье отклонение не было связано с первоначальным рабочим планом, а с измененным рабочим планом, подготовленным в процессе реализации проекта. Специалист по опасным



грузам должен был осуществить последующие визиты в 6 стран, которые были определены на практическом семинаре по конвенциям ООН и требовали консультаций по вопросам ADR. К сожалению, специалист по ADR заболел и ему нужно было делать операцию, поэтому визиты в 6 стран, требующих такой помощи, пришлось перенести, поскольку специалист не мог путешествовать после операции. Визиты были перенесены на февраль 2016 года, но вечером в день выезда эксперту снова стало плохо и по рекомендации врача ему было запрещено путешествовать. Поскольку времени не было найти нового эксперта, это мероприятие пришлось отменить. Но все же, несмотря на эти небольшие проблемы в отношении конвенций ООН большинство стран (как видно из таблицы оценки и диаграммы приведенной в разделе 4.1) пришло к выводу, что мероприятия проекта и консультации в отношении отдельных стран, предоставленные специалистами проекта по конвенциям ООН, оказали положительное влияние в этом направлении, и что заметен прогресс в направлении желаемого состояния.

3.1.1 План работ и штатные расписания: Расчетные и фактические сравнения

Проект стартовал 15 января 2014 года и первоначальный рабочий план и штатные расписания были приведены в отчете о начале работы. На тот момент проект должен был завершиться 14 января 2016, то есть через два года после его начала, и предполагал 300 человеко-дней KE1 – Руководителя проекта, 200 человеко-дней КЭ2 – инженера безопасности дорожного движения, 1000 человеко-дней старших технических экспертов и 800 человеко-дней младших технических экспертов. За время реализации проекта, с разрешения/по согласованию с программным менеджером ЕС дата завершения проекта была перенесена на 2 месяца на 14 марта 2016 года, и количество человеко-дней было изменено следующим образом – 415 для КЭ1 инженера безопасности дорожного движения, 752 для старших технических экспертов и 832 для младших технических экспертов.

Ресурсы, используемые от начала до конца проекта, показаны в нижеприведенной таблице в отношении каждого 6-месячного периода, в соответствии с промежуточными отчетами за каждые 6 месяцев.

Таблица 2. Использование ресурсов

Позиция	Использованное время проекта	Дни работы (отработанные)			Использованный бюджет
		Ключевые эксперты (KE)	Неключевые старшие эксперты (STE)	Неключевые младшие эксперты (JTE)	
Первый промежуточный отчет (в конце первых 6 месяцев)	25%	36.8%	0.9%	14.1%	5.7%
Второй промежуточный отчет (в конце первых 12 месяцев)	50%	69.3%	12%	34.5%	22%
Третий промежуточный отчет (в конце первых 18 месяцев)	75%	81%	42%	65%	около 55%
Четвертый промежуточный отчет (в конце первых 24 месяцев)	92%	93%	61%	90%	72%
5 Промежуточный отчет (в конце 26 месяцев по состоянию на 14 марта 2016 г.)	100%	98%	63%	97%	82%

Окончательный план работы и штатное расписание для проекта в том виде, в котором они были реализованы, приведен в приложении Б.



4 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ И ВОЗДЕЙСТВИЯ, ОКАЗАННОГО ПРОЕКТОМ

4.1 Оценка влияния заинтересованными сторонами-бенефициарами

В начале выполнения проекта, хотя этого и не требовалось в Условиях контракта, был проведен сравнительный анализ для оценки существующего на тот момент прогресса в каждом секторе в каждой стране в связи с рекомендациями, подготовленными ранее в рамках Регионального плана действий ТРАСЕКА. Высокоставленные представители 8-10 ключевых заинтересованных организаций из каждой страны были собраны вместе во время визитов в эти страны на начальной стадии, и было проведено обсуждение и осуществлена коллективная оценка прогресса на основе показателей организационного развития, то есть существует ли национальный орган, осуществляющий координацию в вопросах безопасности дорожного движения? Существует ли законодательство, определяющее обязанности этого органа и других заинтересованных лиц? Существует ли стабильный механизм финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения? и т.д. После некоторых обсуждений заинтересованные стороны пришли к единому мнению о необходимости отобразить прогресс на пути к выполнению задачи по каждому показателю в %-ах и это было принято в качестве базовой позиции на начальной стадии проекта.

В ходе последующих практических семинаров по разработке национальных планов действий в каждой стране, в которых принимали участие группы по 40-50 представителей ключевых заинтересованных сторон и на протяжении 4 дней обсуждались вопросы безопасности в каждом секторе, группы экспертов, специализирующихся в определенном секторе, попросили пересмотреть/проверить оценки, поставленные в их секторах и в случае необходимости внести изменения/исправить оценки, поставленные ранее. Как правило, более ранние оценки (полученные от небольших групп, с которыми консультировались в начале проекта) оказались реалистичными и справедливыми. Лишь по немногим позициям было различие в оценках и большую группу экспертов попросили дать новые оценки и эти исправленные оценки были приняты в качестве «стартовой позиции» по состоянию на март 2014 года.

В конце проекта (март 2016), то есть через два года, такой анализ был проведен еще раз и таблицы с приблизительными оценками в %-ах были направлены каждой стране с просьбой собраться и проконсультироваться с ключевыми заинтересованными сторонами, чтобы оценить и проверить⁸ текущее состояние безопасности дорожного движения на основе тех же показателей, которые использовались при начальном сравнительном анализе. Этот ранний анализ, после внесения в него незначительных поправок в ходе практических семинаров по разработке национальных планов, установил «стартовую позицию» в каждом секторе и по каждому показателю каждого сектора на начальной стадии проекта, а новые оценки показали «конечную позицию» на этапе завершения проекта, два года спустя. После того, как это было сделано, конечные оценки были получены от 8 стран. Ни один из показателей не был оценен странами как получивший завышенную оценку проектной группы. Фактически, единственные

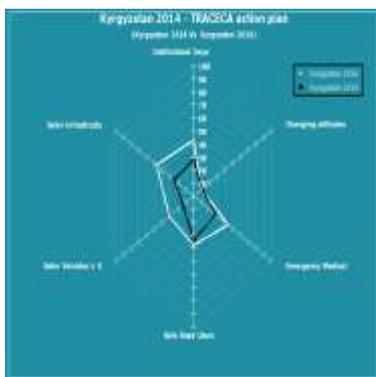
⁸ Проектная группа поставила оценки по состоянию на момент окончания проекта и странам было предложено проверить / подтвердить оценки проектной команды и исправить их, если были какие-либо неточности. Странам сообщили, что если на протяжении трех недель не будет получено информации об исправлениях, будет предполагаться, что оценки являются приемлемыми. Восемь (8) из 9 стран не только подтвердили, что оценки были точны, но и увеличили оценки по нескольким пунктам, так как они прогресс и воздействие были больше, чем считала проектная команда. Только 1 страна (Казахстан) не смогла в предложенный срок подтвердить оценки, так что их оценки по состоянию на окончание проекта остаются такими, какие были выставлены проектной группой.



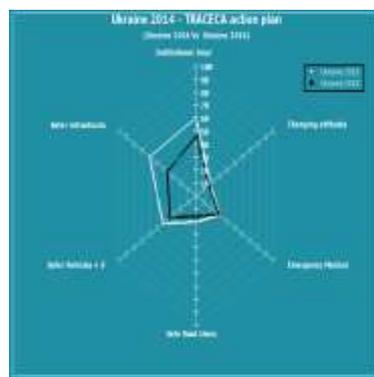
изменения/исправления, внесенные заинтересованными сторонами связаны с тем, что, по их мнению, оценки и прогресс в некоторых аспектах был выше, чем его оценила проектная группа, и в таких случаях они поставили более высокую оценку, поскольку они считали, что проектная группа была слишком консервативной/осторожной в оценке прогресса и воздействия, достигнутых в их стране.

Результаты «до» и «после», полученные в ходе сравнения «стартовой позиции» и «конечной позиции» демонстрируют реальное организационное влияние проекта в каждом секторе, с которым работал консорциум Safège, по оценкам заинтересованных лиц и самих стран-участниц.

Диаграмма DEE⁹, приведенная ниже, показывает (черная линия обозначает процентные показатели (от 0% до 100%) в каждой стране и каждом секторе и подсекторе на начальной стадии проекта (март 2014). Белая линия на этой же диаграмме показывает позицию в каждой стране и в каждом секторе и подсекторе на момент окончания проекта (март 2014). Можно заметить, что в большинстве случаев проект оказал положительное влияние и привел к прогрессу (то есть процентный показатель увеличился), указывая на увеличение или улучшение с точки зрения организационного развития и увеличения потенциала в ключевых секторах и у ключевых заинтересованных сторон.



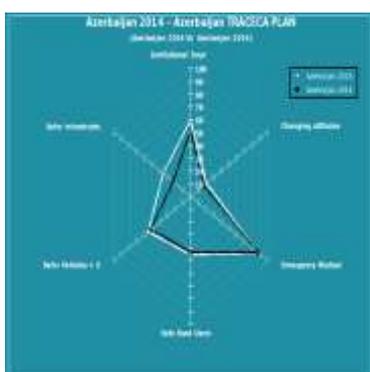
Кыргызстан



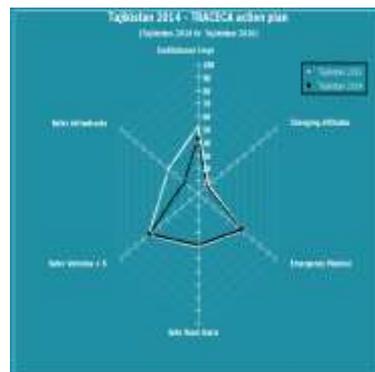
Украина



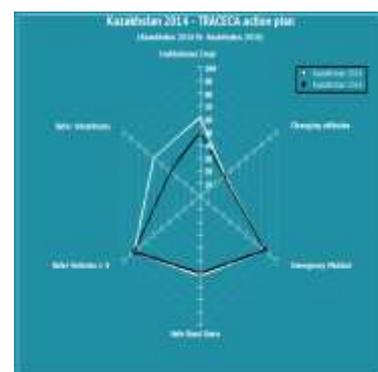
Грузия



Азербайджан



Таджикистан



Казахстан

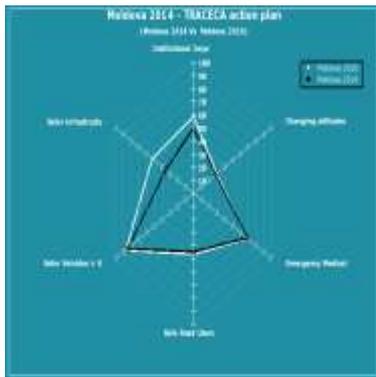
⁹ Дополнительная информация приведена на приложенном компакт-диске, в отдельной папке, посвященной [Компоненту 1/Сравнительный анализ/подтверждение конечных результатов и оказанного воздействия](#)



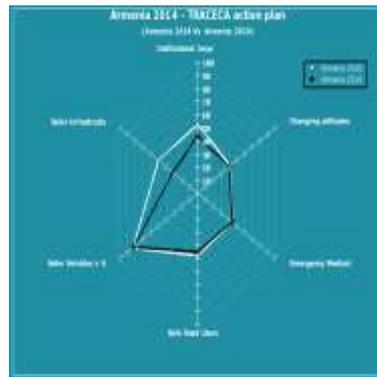
Implementation of the Regional Road Safety Action Plan
for the Neighbourhood East and Central Asian Countries
TRACECA – Road Safety II Project (ENPI/2013/333-650)



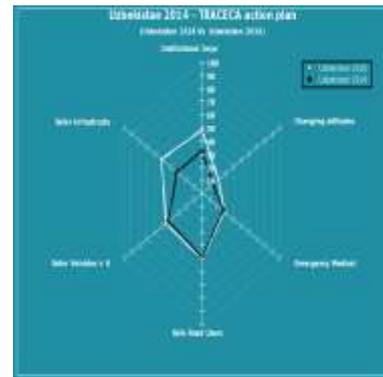
This Project is funded by the European Union



Молдова



Армения

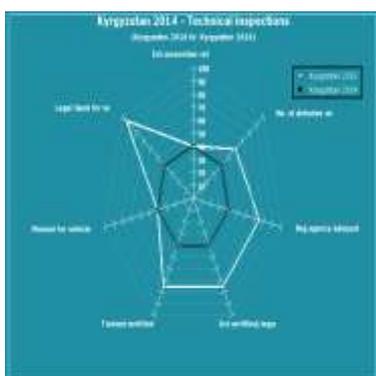


Узбекистан

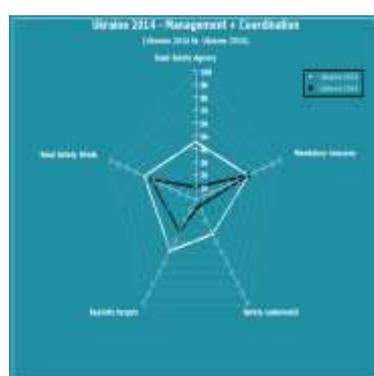
Приведенные иллюстрации показывают, как местные заинтересованные стороны в каждой стране оценили прогресс в каждом из 3-х секторов Регионального плана действий, разработанного в ходе проекта консорциума Safège т.е. Институциональные вопросы, более безопасная инфраструктура и транспортные средства. (позиции 12, 10 и 8 на диаграммах). Хотя ни в одном из секторов не было достигнуто полноты развития (100%), нет никаких сомнений в том, что в каждой стране и в каждом из этих секторов были достигнуты некоторые значительные улучшения (т.е. белая линия, изображающая ситуация по состоянию на март 2016 показывает более высокий %-ный показатель, чем %-ный показатель, изображенный черной линией по состоянию на март 2014).

Воздействия и улучшения становятся еще более заметными и очевидными, если рассматривать каждый сектор по каждой стране более подробно на уровне подсекторов. Воздействие в сфере институциональных вопросов, безопасной инфраструктуры и безопасных транспортных средств приведено ниже для ряда выбранных стран, чтобы проиллюстрировать прогресс в нескольких подотраслях в рамках каждого сектора.

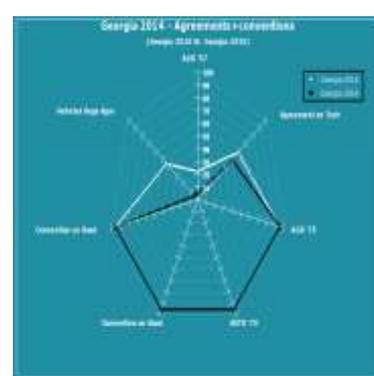
Эти и другие дополнительные диаграммы представлены/сохранены на приложенном компакт-диске, в отдельной папке, посвященной Компоненту 1/Сравнительный анализ/подтверждение конечных результатов и воздействия



Кыргызстан - Техосмотры



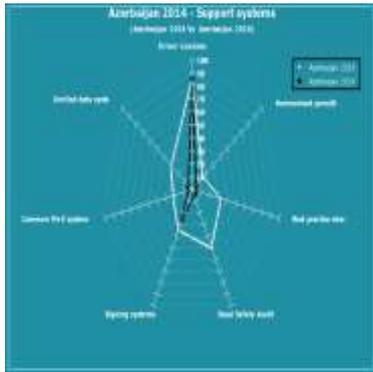
Украина - Управление



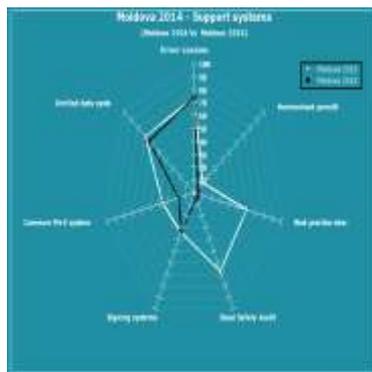
Грузия – Конвенции ООН



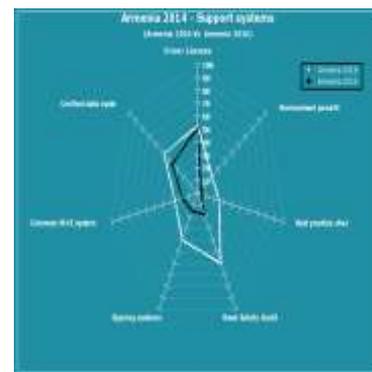
This Project is funded by the European Union



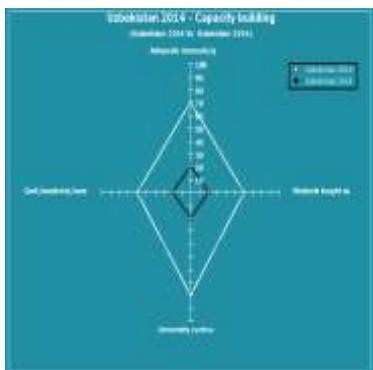
Азербайджан – Системы обеспечения



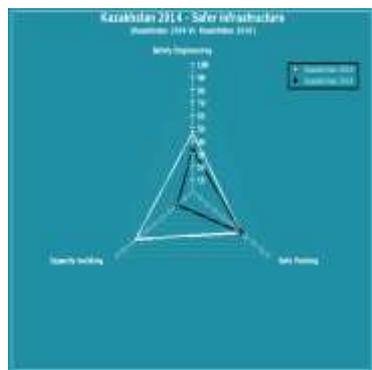
Молдова – Системы обеспечения



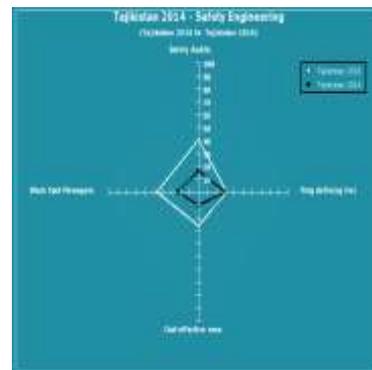
Армения – Системы обеспечения



Узбекистан – Повышение компетентности



Казахстан – Безопасная инфраструктура



Таджикистан – техника безопасности

Выше приведены несколько примеров диаграмм, демонстрирующих прогресс в различных подсекторах в рамках секторов, с которыми работал проект консорциума Safège, например Управление и координация, Техника безопасности дорожного движения, повышение компетентности, Системы обеспечения и т.п. Очень важно отметить, что в диаграммах приведены оценки воздействия, подтвержденные фактическими заинтересованными сторонами-участниками проекта или получателями предоставляемых услуг.

Эти и другие дополнительные диаграммы представлены/сохранены на приложенном компакт-диске, в отдельной папке, посвященной Компоненту 1/Сравнительный анализ/подтверждение конечных результатов и воздействия

4.2 Логическая основа и объективно проверяемые индикаторы (ОПИ)

Уровень вмешательства	Логика вмешательства	Объективно проверяемые индикаторы (OVIs)	ДОСТИГНУТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
ОБЩАЯ ЗАДАЧА	Реализация РПДБДД ТРАСЕКА, чтобы система транспортного коридора активно/эффективно способствовала повышению безопасности и защиты пользователей дорог, населения и окружающей среды	<ul style="list-style-type: none"> - Снижение количества смертей за 30 дней - Снижение количества смертей в ДТП в год - Мнижение уровня выбросов автотранспортных средств 	<p>Деятельность в рамках проекта по укреплению институций и наращивание потенциала будет в значительной мере способствовать достижению этих ОПИ в долгосрочной перспективе, но 2-х летний проект является слишком коротким, чтобы увидеть результаты в плане снижения показателей</p> <p>Былипреоставлены рекомендации касательно уровня выбросов и введения осмотров транспортных средств (где они были прекращены)</p>



Уровень вмешательства	Логика вмешательства	Объективно проверяемые индикаторы (OVIs)	ДОСТИГНУТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
			Это приведет к снижению уровня выбросов.
ЦЕЛЬ ПРОЕКТА	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Привести РПДБДД в соответствие с рекомендациями касательно Туркменистана ▶ Предоставить странам-участниками поддержку в присоединении, ратификации и реализации 7 (указанных) соглашений ЕЭК ООН 	<ul style="list-style-type: none"> - Включение Туркменистана в РПДБДД - Количество стран, присоединившихся к конвенциям и соглашениям - Увеличить количество стран, присоединившихся и внедряющих конвенции и соглашения за счет стран ТРАСЕКА 	<p>Требование касательно помощи Туркменистану пришлось (по согласованию с менеджером проектов ЕС) исключить из проекта, поскольку Туркменистан принял решение не принимать участие в мероприятиях проекта.</p> <p>Эксперты из 9 стран получили краткие обзоры и общие рекомендации/помощь и каждая страна определила свои наиболее насущные потребности в помощи / консультациях. Соответствующие эксперты по конвенциям ООН посетили эти страны и предоставили необходимую помощь в сфере законодательства, процедур или обучения. Эта помощь продвинула каждую страну вперед и приведет к тому, что еще больше стран присоединится к конвенциям ООН и соглашениям ЕС и станет их внедрять.</p>
ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	Результат 1: четкое понимание того, какие (приоритетные) мероприятия необходимо провести в Туркменистане для повышения безопасности дорожного движения	Показатели результата 1: четкое понимание того, какие (приоритетные) мероприятия необходимо провести в Туркменистане для повышения безопасности дорожного движения	<p>Руководителем проектной группы было осуществлено 3 отдельных визита в Туркменистан, а также было осуществлено несколько попыток связаться с представителями Туркменистана по электронной почте, телефону, направляя официальные письма непосредственно через посольства Туркменистана, в частности через органы ЕС в Брюсселе, с целью привлечь Туркменистан к участию в проекте, но безуспешно, и в результате проектная группа по согласованию с менеджером проектов ЕС была вынуждена исключить Туркменистан из мероприятий проекта</p>
		Анализ проведен.	
	Результат 2: устойчивый прогресс в присоединении стран трасека к 7 указанным соглашениям и прогресс в осуществлении основных положений	Показатели результата 2: устойчивый прогресс в присоединении стран трасека к 7 указанным соглашениям и прогресс в осуществлении основных положений	<p>- 10-13 марта в Киеве, Украина, был проведен Региональный практический семинар по соглашениям ЕС и Конвенциям ЕЭК ООН, связанным с безопасностью дорожного движения. В нем приняли участие 16 делегатов из 8 стран ТРАСЕКА.</p> <p>- Эксперты по конкретным соглашениям ЕС и Конвенциям ЕЭК ООН были направлены с 2-дневными визитами в разные группы стран в соответствии с выявленными потребностями и необходимостью оказания конкретной помощи по просьбе отдельных стран, озвученной на региональном семинаре по конвенциям ЕЭК ООН.</p> <p>- Каждый эксперт предоставил консультации / практическое обучение в специальной области для повышения компетентности на местах и укрепления способности правительственных органов в отношении разработки оперативных и нормативно-правовых реформ, предусмотренных положениями международных соглашений.</p> <p>- Во многих странах действующее законодательство было пересмотрено и</p>
		<p>Подготовлены необходимые официальные документы, включительно с новым законодательством</p> <p>Протоколы о намерениях или Соглашения подписаны, или в них внесены изменения</p> <p>В странах осуществляется политика в отношении безопасности дорожного движения</p>	



Уровень вмешательства	Логика вмешательства	Объективно проверяемые индикаторы (OVIs)	ДОСТИГНУТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
			было разработано новое законодательство в соответствии с нормами и стандартами соглашений и конвенций ЕС. См. компакт-диск, отдельную папку, посвященную Компоненту 1 / Сравнительный анализ /Подтверждение конечных результатов и воздействия и компоненту 2/ Конвенции ЕЭК ООН
	Результат 3: современные стандарты безопасности дорожного движения учитываются в проектах, направленных на улучшение существующей инфраструктуры, в частности тоннелей	Показатели результата 3: современные стандарты безопасности дорожного движения учитываются в проектах, направленных на улучшение существующей инфраструктуры, в частности тоннелей	<ul style="list-style-type: none"> - Был подготовлен ряд региональных руководств и пособий, в частности: - G01 Regional Road Safety Audit Guidelines - G02 Региональное пособие по управлению участками повышенной аварийности - G03 Региональная политика безопасности дорожного движения - G04 Типичные проблемы техники безопасности дорожного движения и их решения - Проектная группа также провела сравнительный анализ существующих (постсоветских) стандартов дорожного проектирования СНиП и ГОСТ и практик утверждения/проверки схем в каждой стране для того, чтобы установить помехи, мешающие применению современных технологий сознательного планирования и проектирования дорог. - В результате работы проекта стандарты проектирования в нескольких странах были улучшены. В Украине, например, внедрила самые важные рекомендации проектной группы в свои обновленные стандарты и если все будет утверждено, то в стране будут существовать усовершенствованные дорожные стандарты, позволяющие осуществлять развитие более безопасной дорожной сети.
		<p>В странах осуществляются программы по управлению участками повышенной аварийности</p> <p>Пособия по аудиту дорожной безопасности, управлению участками повышенной аварийности и осмотру дорожной безопасности</p>	
	Результат 4: Сотрудники, ответственные за дорожную инфраструктуру, в состоянии осуществлять аудит дорожной безопасности, осмотры и анализ участков повышенной аварийности в соответствии передовыми международными практиками	Показатели результата 4: сотрудники, ответственные за дорожную инфраструктуру, в состоянии осуществлять аудит дорожной безопасности, осмотры и анализ участков повышенной аварийности в соответствии передовыми международными практиками	<ul style="list-style-type: none"> - Региональные и суб-региональные практические семинары и учебные курсы, рассчитанные на 2-5 дней, с целью повышения компетентности ключевых экспертов и потенциальных будущих инструкторов и каждой страны. - Более 70 человек прошли подготовку по таким вопросам техники безопасности, как Безопасность в тоннелях, аудит дорожной безопасности и управление участками повышенной аварийности. - Более 20 человек прошли дополнительный недельный интенсивный курс по аудиту дорожной безопасности. - После сдачи своих практических проектов/заданий и их оценки около 15 местных специалистов были сертифицированы как инструкторы по аудиту безопасности дорожного движения, которые могут обучать других людей в своих странах, а 5 человек были сертифицированы как аудиторы дорожной безопасности - Резерв из 20 экспертов, прошедших подготовку на соответствующем уровне для предоставления услуг по аудиту дорожной безопасности по местным ценам в каждой
		<p>В странах регулярно проводятся курсы по аудиту дорожной безопасности, предоставляемые местными специалистами</p> <p>Осуществляется подготовка специалистов в сфере</p>	



Уровень вмешательства	Логика вмешательства	Объективно проверяемые индикаторы (OVIs)	ДОСТИГНУТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
		управления участками повышенной аварийности	стране, а также возможность подготовки аудиторов дорожной безопасности в будущем для увеличения резерва аудиторов для соответствия растущей потребности в таких услугах в этом регионе.
	Результат 5: Принятие мер по развитию безопасных парковочных мест в регионе трасека	Показатели результата 5: принятие мер по развитию безопасных парковочных мест в регионе трасека	- Специалист проектной группы провел ряд обсуждений с представителями сферы грузовых перевозок, министерств, ответственных за регламентирование часов работы (Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения) и с лицами, ответственными за планирование и предоставление таких мест для парковки автомобилей для перевозки тяжелых грузов. - Были подготовлены отчеты по отдельным странам с рекомендациями по предоставлению парковочных объектов и управления коммерческих транспортных средств большой грузоподъемности для избежания их передвижения через городскую местность, основанные на передовом международном опыте. - G05 – Было разработано Региональное руководство маршрутированию грузового транзитного транспорта для избежания его передвижения через населенные пункты.
		Подписаны протоколы о намерениях, инициированы партнерские отношения Подписаны протоколы о намерениях, введено новое законодательство	
	Результат 6: Принятие мер по организации системы техосмотра транспортных средств	Показатели результата 6: принятие мер по организации системы техосмотра транспортных средств	- Эксперт проекта совершил 2-дневные визиты в каждую из стран для проведения оценки эффективности текущей практики проведения периодических техосмотров частных транспортных средств и предоставлении тренингов там, где требовались консультации/рекомендации в отношении того, как могут быть улучшены существующие процедуры. - Проводился периодический контроль прогресса и осуществлялись последующие визиты для того, чтобы провести обзор прогресса и разработать дорожные карты для улучшения (там, где система уже существовала) или для введения системы периодических технических осмотров (где проведение периодических техосмотров частных автомобилей было прекращено/приостановлено, как, например, в Кыргызстане, Украине и Грузии). - Кыргызстану, Украине и Грузии были предоставлены отдельные рекомендации касательно введения обязательных техосмотров транспортных средств, поскольку начальная позиция и потребности каждой и стран отличаются.
		Подписаны протоколы о намерениях, инициированы партнерские отношения Подписаны протоколы о намерениях, введено новое законодательство	
	Результат 7: проект получает широкое наглядное представление	Показатели результата 7: проект получает широкое наглядное представление	- Общая задача коммуникационных мероприятий проекта заключалась в том, чтобы поднять уровень осведомленности местных заинтересованных сторон, работающих в сфере безопасности дорожного движения, и широкой общественности в вопросах, связанных с
		Количество случаев цитирования в местных или	



Уровень вмешательства	Логика вмешательства	Объективно проверяемые индикаторы (OVIs)	ДОСТИГНУТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
		региональных СМИ, на сайтах	безопасностью дорожного движения, способствовать общественному диалогу и обеспечить дальнейшее влияние после окончания проекта. - В качестве основного справочника использовалось Пособие по коммуникации и обеспечении наглядного представления для целей внешних мероприятий ЕС - Полный список мероприятий по коммуникации, осуществленных в рамках проекта, приведен в разделе 2.4
	Результат 8: заинтересованные стороны хорошо осведомлены в отношении проекта	Показатели результата 8: заинтересованные стороны хорошо осведомлены в отношении проекта	- Проектная группа осуществляла тесное сотрудничество с ключевыми заинтересованными сторонами во всех странах-участниках и регулярно информировала их о текущем ходе реализации проекта. В 9 практических семинарах по разработке планов действий приняли участие более 450 человек, и еще больше людей приняли участие в последующих семинарах, посвященных конкретным секторам, и встречах. В общей сложности, участие в проектных мероприятиях, семинарах и / или обучении приняли более 700 человек. Ключевые стороны в каждой из стран дали очень положительную оценку воздействия проекта, и их оценка на основе сравнения прогресса с показателями начала проекта показана в разделе 3.2.2.

5 ВЫВОДЫ, УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ПРОЕКТА И ВОЗМОЖНЫЕ ДАЛЬНЕШИЕ ШАГИ

5.1 Сделанные выводы

В ходе реализации проекта необходимо было ответить на ряд вопросов и решить ряд проблем. Осуществляя ретроспективный взгляд на проект, мы хотели бы осветить несколько моментов, что может быть полезным в случае, если ЕС или другие субъекты будут планировать проведение подобных проектов, связанных с повышением безопасности дорожного движения в регионе.

- 1. План осуществления проекта:** Для наиболее успешной реализации многосекторного проекта по безопасности дорожного движения проблему нужно решать целостно, при наличии единой организации, уполномоченной работать со всеми секторами, а не с вертикальным разделением полномочий такой организации между двумя консорциумами, как было в случае этого конкретного проекта. Это создало проблемы с консорциумом GRSP, от которого не требовалось и который не делал ничего на уровне институциональных организационных структур в 3 секторах (поскольку они имели дело только с местным вмешательством) но которые были обеспокоены тем, что консорциум Safège «вторгался» в секторы, закрепленные за GRSP, в тех случаях, когда мы, по мере необходимости, решали вопросы, связанные с управлением на государственном уровне в этих 3 секторах в рамках вопросов государственного управления, координации и финансирования безопасности дорожного движения. Если такой проект в будущем будет решено разделить, намного лучше будет разделить его по горизонтальному принципу, чтобы один консорциум занимался всеми секторами с точки зрения национальных или организационных структур, а 2-й консорциум



занимался пробным вмешательством во всех секторах на местном уровне. Это позволит избежать секторальных и территориальных споров между консорциумами.

2. **Управление проектом/процессы утверждения:** Хотя и признается, что государственные деньги должны быть в полной мере учтены и расходы должны тщательно контролироваться, бюрократия ЕС, требующая согласования участия каждого человека, расходов и цели каждого задания, расходов, содержания и участия перед проведением абсолютно каждого практического семинара, каждого изменения в программе и т.п., в то время, когда проводятся десятки таких мероприятий, может быть очень обременительной и затратной по времени как для менеджера программ ЕС, так и для руководителя проектной группы, - а это время в обоих случаях лучше было бы потратить на другие виды деятельности. Руководитель группы предположительно был нанят по той причине, что он является опытным менеджером с хорошей репутацией в отношении реализации успешных проектов и имеет специальную техническую компетентность в области, затрагиваемой этим проектом. Почему же тогда программному руководителю ЕС необходимо ввязываться в детали управления проектом из главного офиса ЕС, вместо того, чтобы предоставить такому опытному руководителю группы свободу вносить любые возможные поправки в мероприятия или штатное расписание по мере необходимости для получения необходимых результатов в той мере, в которой он не выходит за рамки согласованного бюджета? Возможно, этот вопрос возникает в связи с прошлым негативным опытом, связанным с консультантами и проектами, в которых средства тратились, но не было ожидаемых результатов. Возможно, подход, предложенный в пункте 3, сможет быть решением для сотрудников штаб-квартиры в ЕС, и они смогут снизить свою нагрузку при сохранении и обеспечении качества в ходе реализации проекта, в то же время предоставляя большую гибкость руководителю проектной группы в выполнении доверенной ему работы.
3. **Сравнительный анализ на начальной стадии:** В рамках короткого 2-годичного проекта, такого как этот, было очевидно, что главное воздействие проекта должно было заключаться в качественном показателе, связанном с институциональным развитием и повышением компетентности, а также прогрессе в направлении укрепления систем, которое должно привести к более стабильному проведению мероприятий по безопасности дорожного движения, а не в поддающемся количественной оценке снижению несчастных случаев. Поэтому в начале проекта проектная группа разработала ряд показателей институционального развития для каждого сектора и подсектора, которые можно было бы использовать для оценки прогресса в этих сферах. Как указывается в разделе 4.1, ситуация на начальном этапе проекта (с точки зрения прогресса по каждому из подсекторов и секторов) оценивалась в ходе консультаций с ключевыми заинтересованными сторонами в каждой стране и была отображена в отчете по начальному сравнительному анализу. Это действие повторили в конце проекта, и заинтересованные стороны-участники должны были сделать независимый обзор и оценку прогресса. Если бы все проекты технической помощи ЕС разрабатывались на этой основе с аналогичным проведением сравнительных анализов на начальной стадии для фиксации стартовой позиции и прогресса, отображаемого в промежуточных 6-месячных отчетах, руководители ЕС могли бы быть в полной мере осведомлены в отношении общего прогресса в выполнении задач, связанных с развитием, и ожидаемых результатов, и быть освобождены от отнимающей много времени рутинной работы, связанной с деталями управления проектами. Руководители проектных групп были бы вынуждены сосредоточиться на четко определенных конечных результатах, ожидаемых от проектов, но в то же время они получили бы большую свободу использовать свои профессиональные навыки, проектные средства и человеческие ресурсы, как они считают необходимым для успешного достижения ожидаемых результатов. Это поможет сэкономить время и усилия обеих сторон и значительно увеличит вероятность успешной реализации проекта в результате эффективного контроля и направления (посредством четкого определения показателей, которые легко поддаются оценке, для всех результатов проекта) и предоставит руководителям проектных групп свободу использовать свои навыки и опыт для получения результатов.



4. **Приглашение представительств ЕС для участия в стартовых встречах:** Республики Центральной Азии до сих пор имеют отдельные особенности, которые не так часто встречаются и в других регионах. Очень иерархические, централизованно управляемые государственные структуры являются очень забюрократизованными и официальные письма необходимы (иногда через министров) даже для того, организовать встречи на техническом уровне между должностными лицами различных министерств. Поэтому в начале проекта потребовалось значительное время и усилия для того, чтобы завоевать доверие контактных лиц в министерствах стран-участников и все необходимые контакты должны были осуществляться через секретарей ТРАСЕКА в этих странах. Несмотря на то, что это было эффективным в нескольких странах, где такие лица приносили пользу и были эффективными, в некоторых случаях это вызывало некоторые серьезные проблемы и чрезмерные задержки и препятствовало продвижению проекта так быстро, как бы этого хотелось, пока проектная группа не смогла преодолеть такие проблемы. В будущем, если будет проводиться такой проект, и будет необходим доступ к министерствам стран-участников, необходимо подключать посла или другого очень высокопоставленного сотрудника местного представительства ЕС для направления высокопоставленным служащим правительства запроса на проведение встречи на высоком уровне, куда можно пригласить высокопоставленных представителей министерств стран-участников для участия в формальном запуске проекта в этой стране, обеспечить, чтобы они получили письменные указания сотрудничать с проектом и назначить контактное лицо, с которым проектная группа сможет координировать свою деятельность в рамках этого проекта. Потенциальная сила и эффективность такого указания, исходящего с самого верха служебной иерархии в таких странах, были наглядно продемонстрированы проектной группе в Азербайджане, где одно письмо от премьер-министра в адрес 7 ключевых соответствующих министерств в Азербайджане немедленно стимулировало ключевые министерства быть более активными и хорошо реагировать на потребности проекта.
5. **Бюрократические процедуры в постсоветских / постсоциалистических странах.** Эти процедуры могут быть очень запутанными может потребоваться 3 недели или больше, чтобы получить одобрение на принятие делегатами участия в семинарах или курсах, и ничто не сможет заставить процесс двигаться, пока соответствующие министерства не получат официальные письма, так что необходимо направлять письмо в координирующее или главное министерство, а также как правило следует направлять копию в каждое министерство заинтересованной стороны, если требуется участие его представителя в какой-либо встрече.
6. **Может возникнуть необходимость двигаться против течения, чтобы достичь необходимого результата в отношении развития.** Некоторые конечные результаты требуют более активного движения против течения, чем это ожидалось. Например, согласно проектному заданию, в рамках проекта требовалось проведение обучения нескольких отобранных сотрудников из каждой страны по вопросам аудита дорожной безопасности. Этот конечный результат был достигнут, однако проектная группа обнаружила, что эти обученные лица не могли проводить аудиты дорожной безопасности в своих странах, поскольку отсутствовало положение об обязательном проведении органами по контролю за дорогами аудита дорожной безопасности в процессе выполнения ими дорожных работ. Кроме того, даже в тех случаях, когда аудит дорожной безопасности был согласован с органами по контролю за дорогами, рекомендации часто не могли быть реализованы, поскольку существующие бывшие советские стандарты проектирования дорог СНиП и ГОСТ не позволяют применять меры по снижению интенсивности дорожного движения, а также физические меры по снижению скорости, которые в настоящее время широко используются в странах с современными международными передовыми практиками в области стандартов проектирования. Как результат, в этом случае, если задача обучения по проведению аудита дорожной безопасности заключалась в оказании воздействия на развитие, проекту необходимо было пойти против течения и выяснить, как эти меры могут быть внедрены в существующие бывшие советские стандарты или как эти стандарты необходимо



усовершенствовать, а также разработать указания в отношении способов подготовки законодательства в отношении аудита дорожной безопасности, предусматривающего, чтобы это было обязательным требованием к органам по контролю за дорогами. Была проделана эта дополнительная работа, чтобы попытаться создать необходимые условия для того, чтобы можно было реализовать аудит дорожной безопасности.

7. **Образовательные туры и вдохновляющие примеры для подражания.** Как правило, такие образовательные туры организываются для того, чтобы свозить высших должностных лиц в страны с наилучшим состоянием безопасности дорожного движения (например, в Швецию, Великобританию, Нидерланды и т.п.). Хотя это и может иметь большую пользу в том, чтобы показать участникам, чего можно достичь в отдельной стране, иногда это может также иметь обратный эффект, и участники образовательной поездки могут почувствовать разочарование из-за огромного разрыва между их собственной страной и принимающей страной в том, что касается безопасности дорожного движения, систем и финансирования. Часто они возвращаются в свою родную страну разочарованными и чувствуют, что достичь такого высокого уровня безопасности в их собственной стране невозможно. Кроме того, то, что может быть сделано в Швеции, Великобритании или Нидерландах, где правительство готово инвестировать в безопасность дорожного движения, очень отличается от того, что может быть сделано в странах с низким и средним уровнем доходов, находящихся на самом раннем этапе развития безопасности дорожного движения и где правительство не уделяет достаточно внимания вопросам безопасности дорожного движения. Поэтому, в целях мотивации и вдохновения необходимо было определить страну, являющуюся примером для подражания, которая похожа на их страну и в одно время имела схожие ограничения, но несмотря на это достигла больших успехов в сфере безопасности дорожного движения и в направлении которой они могут двигаться, взяв ее в качестве потенциального и в тоже время достижимого образца. Сербия, как и страны TRACECA, не является членом ЕС была и когда-то имела похожую постсоветскую/постсоциалистическую систему устройства, практики и ограничения, которые до этого времени существуют в странах TRACECA. Несмотря на это Сербия добилась значительного снижения смертности на дорогах за 14 лет, уменьшив количество на 57% за соответствующий период – такой же, как и у стран ЕС за этот период. Эта страна **добровольно** приняла, и – где это было необходимо – адаптировала европейский передовой опыт и применила его в своей стране.

Следовательно, Сербия была потенциально более соответствующим и подходящим примером для подражания для стран, и все участники, несмотря на большие сомнения в отношении целесообразности поездки в Сербию, вернулись оттуда в изумлении, что страна, похожая на их страны, с такими же постсоциалистическими ограничениями, все-таки смогла эффективно решить проблемы дорожной безопасности и добиться такого огромного снижения смертности в результате ДТП. Участники образовательного тура (представители полиции, органов по контролю за дорогами и транспортных министерств) прошли несколько совместных и специализированных тренингов, проводимых каждое утро, а днем после тренингов им организовывали специализированные визиты на определенные объекты, чтобы они смогли непосредственно пообщаться и задать вопросы служащим сербских государственных учреждений, которые непосредственно занимались внедрением основных реформ, касающихся организационной структуры и практик и направленных на улучшение безопасности дорожного движения в Сербии. Участники из стран TRACECA вернулись высоко мотивированными и воодушевленными, с осознанием того, что если такая же страна, которая не является членом ЕС, и не богаче, умнее, чем их страна, и чьи чиновники не являются более образованными, чем их чиновники, смогла добиться такого, то нет причин, по которым их странам это не удастся. Последующие визиты к участникам образовательного тура, в их страны, проведенные через несколько месяцев после тура, показали, что они все еще остаются мотивированными и еще более решительны применить знания, полученные во время образовательного тура.



5.2 Вопросы устойчивого развития

Безопасность дорожного движения все еще находится на очень ранней стадии развития в регионе ТРАСЕКА и правительства и даже некоторые ключевые заинтересованные стороны еще не в полной мере осознают огромную социально-экономическую роль дорожно-транспортных происшествий для их стран или необходимость принятия срочных мер. Во всех странах есть проблемы, связанные с неэффективным управлением, координацией и финансированием безопасности дорожного движения. Ключевые организации заинтересованных сторон, даже те немногие, которые что-то делают для обеспечения безопасности дорожного движения, склонны работать изолированно в своей собственной сфере и слишком мало усилий прилагается для координации совместных действий. В большинстве стран основная ответственность за безопасность дорожного движения лежит на полиции, однако полиция склонна держать в тайне информацию о ДТП и другим заинтересованным сторонам как правило нелегко получить доступ к таким данным для проведения дальнейшего анализа. Органы по контролю за дорогами не несут достаточную ответственность за обеспечение безопасности дорог, и даже в случаях, когда банки развития настаивают на проведении аудитов дорожной безопасности, органы по контролю за дорогами не всегда выполняют рекомендации таких аудитов. Длительное использование в регионе устаревших бывших советских стандартов дорожного проектирования СНиП и ГОСТ, где основное внимание при проверке дорожного проекта уделяется простому соответствию стандартам, а не проверке того, является ли проект безопасным, продолжает являться проблемой. Высокая скорость, допускаемая в городской зоне, отсутствие объектов для участников дорожного движения, передвигающихся не на автомобиле, и отсутствие информации о цене аварий, а также видах и преимуществах альтернативных способов решения проблем, создают помеху для эффективного управления безопасностью дорожного движения на дорогах стран ТРАСЕКА.

В связи с этим в рамках проекта, как один из элементов его стратегии «институционализации» безопасности дорожного движения», особое внимание было уделено улучшению условий устойчивого развития.

1. **Управление и координация безопасности дорожного движения.** Большое количество времени было потрачено проектной группой для стимулирования более эффективного управления и координации безопасности дорожного движения и учреждения с этой целью соответствующих организационных структур. Хотя в большинстве стран теоретически уже существовали координационный совет по безопасности дорожного движения или комиссия по безопасности дорожного движения (часто под руководством Премьер-министра или Заместителя Премьер-министра), часто такие органы не проводили заседания по несколько лет, не имели штата сотрудников и финансирования и существовали только на бумаге. Для эффективного управления безопасностью дорожного движения должен существовать четко предусмотренный законодательством орган с надлежащими полномочиями и человеческими и финансовыми ресурсами для осуществления эффективного управления безопасностью дорожного движения и координации вопросов безопасности дорожного движения на государственном и местном уровне.

Действия, предпринятые для обеспечения устойчивого развития в этой сфере.

Проектная группа выступила перед высокопоставленными служащими правительства во всех странах с докладами о плюсах и минусах альтернативных организационных моделей, используемых по всему миру для управления и координации безопасности дорожного движения, оказала содействие в подготовке указов Премьер-министра (например, в Армении), выступила с докладами в парламентах, выражая поддержку принятия законодательства по безопасности дорожного движения (в Украине и Казахстане), предоставила комментарии и помощь в разработке законодательства касательно безопасности дорожного движения или предоставила информацию в большинстве других стран. В результате проекта в этих сферах в большинстве стран сейчас осуществляются



улучшения, в частности вследствие усилий проектной группы, и если эти усилия будут продолжаться, то это будет иметь огромное влияние на безопасность дорожного движения в этих странах.

- 2. Финансирование безопасности дорожного движения.** Ни в одной из стран ТРАСЕКА не существует надежного или долгосрочного финансирования безопасности дорожного движения, и как результат – отсутствует непрерывность проведения мероприятий по безопасности дорожного движения и нет постоянной финансируемой группы специалистов, занимающейся управлением и продвижением безопасности дорожного движения. Единственный способ финансирования – это выделение некоторых средств внутри министерств для проведения некоторых мероприятий по безопасности в интересующих их сферах. Социально-экономические последствия отдельных ДТП и несчастных случаев не известны ни в одной из стран, поэтому невозможно провести анализ эффективности выделения средств для обоснования затрат на безопасность дорожного движения. Мероприятия по безопасности дорожного движения и меры по устранению недостатков обычно воспринимаются как «затраты», а не как «инвестиции». Это недостаточное понимание означает то, что не используются возможности для увеличения объема финансирования безопасности дорожного движения, показав, что инвестиции в безопасность дорожного движения принесут очень большую отдачу стране.

Действия, предпринятые для обеспечения устойчивого развития в этой сфере.

Проектная группа выступила перед высокопоставленными служащими правительства во всех странах с докладами о плюсах и минусах альтернативных способов финансирования безопасности дорожного движения, начиная от налогового обложения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств или продажи топлива, и заканчивая удерживанием определенного процента от дорожных штрафов. Там, где было возможно, такие механизмы уже включены в проекты законов, которые в настоящее время находятся на рассмотрении в парламенте (например, в Украине и Казахстане). Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств представляет собой наилучший и наиболее быстрый способ обеспечения долгосрочного финансирования, поскольку представителей сферы страхования часто удается убедить в том, что это является механизмом снижения потерь и хорошей бизнес-стратегией (если вкладывать деньги в снижение количества ДТП и несчастных случаев, это означает снижение количества претензий к страховым компаниям, снижение выплат и увеличение прибыли. Поэтому они получают денежную выгоду от своих инвестиций в безопасность дорожного движения). В странах, где обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств уже существует, проектная группа провела дискуссии с представителями сферы страхования и/или правительственными регуляторами сферы страхования для обсуждения возможностей учреждения фонда безопасности дорожного движения на основе налога на такие страховые полисы (например, в Украине, Кыргызстане, Армении, Казахстане и Молдове). Там, где обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств еще не существует, проектная группа обсудила с представителями сферы страхования, главного регулятора в сфере страхования и правительства возможность принятия законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (напр. в Грузии).

- 3 Развитие местных преподавательских кадров, обучение и исследования в университетах.** Страны с наилучшим уровнем безопасности дорожного движения в мире имеют очень эффективные учебные и исследовательские программы в сфере безопасности дорожного движения, которые реализуются самыми умными и яркими кадрами в их странах в исследовательских институтах и университетах для того, чтобы понять проблему и помочь разработать соответствующие меры по ее устранению и контролировать их эффективность. Возможности университетов и преподавателей в регионе ТРАСЕКА используются в недостаточной степени, и они могут и должны использоваться с целью улучшения



безопасности дорожного движения и подготовки будущих специалистов в сфере безопасности дорожного движения для удовлетворения будущих потребностей стран. В настоящее время в университетах почти не проводится никаких исследований по вопросам безопасности дорожного движения, преподаватели имеют недостаточно или вообще не имеют знаний в отношении безопасности дорожного движения и не понимают, что они могут играть важную роль в распространении международных знаний и передового опыта в отношении безопасности дорожного движения в их странах. Студенты получают лишь очень беглый обзор вопросов безопасности дорожного движения.

Действия, предпринятые для обеспечения устойчивого развития в этой сфере.

Проектная группа организовала посещение преподавателями Белградского университета каждой страны с целью проведения дискуссий с преподавателями основных университетов и исследовательских институтов и ознакомления их с основами безопасности дорожного движения, чтобы показать, как преподаватели в Сербии возглавили проведение реформ по улучшению безопасности дорожного движения и чтобы стимулировать их к введению лекций по безопасности дорожного движения в курсы, проводимые в последний год обучения на соответствующих специальностях, и чтобы рассмотреть возможность реализации простого исследовательского проекта, связанного с определением процентного соотношения пристегивающих ремни безопасности на передних и задних сидениях, а также процентного соотношения случаев превышения скорости на городских и загородных дорогах. Такая базовая информация может быть использована для мониторинга эффективности работы полиции и для работы на тех участках, где более высокие факторы риска. Эта работа была начата, но ее пришлось оставить незавершенной, так как проект подошел к концу.

- 3 **Усиление потенциала сферы техники безопасности.** Поскольку 19 000 смертей и 200 000 случаев травмирования в год в этом регионе произошли на дорожных сетях и большинство из этих дорог имеют серьезные недостатки в плане безопасности дорожного движения, этот компонент имел большое значение в рамках проекта. Имеет место значительный недостаток знаний и опыта в сфере безопасности дорожного движения. Кроме того, существующие практики и системы в некоторых случаях препятствуют применению шагов по улучшению безопасности дорожного движения. Проектная группа приложила особые усилия для того, чтобы максимизировать возможность создания надлежащих условий для обеспечения устойчивого развития в этой сфере.

Действия, предпринятые для обеспечения устойчивого развития в этой сфере. Кроме проведения ряда региональных, суб-региональных практических семинаров и семинаров по конкретным странам, направленных на подготовку местных инженеров в сфере безопасности дорожного движения, безопасности в тоннелях, управления участками повышенной аварийности, аудитов дорожной безопасности, безопасного проектирования, прокладывания маршрутов грузовых транспортных средств и парковочных мест, проект подготовил ряд пособий и руководств по ключевым темам для обеспечения наличия письменных источников информации. Эти материалы использовались во время учебных курсов в рамках этого проекта, чтобы местные инженеры могли их использовать и предоставить отзывы касательно их полезности и соответствия их потребностям. Окончательные версии материалов были переведены на русский язык для скачивания с сайта TRACECA и описаны в разделе 2.3.1 То, что 2 из обученных и сертифицированных в рамках проекта аудитора уже работают в качестве полноценных членов международной группы консультантов в финансируемых банком развития проектах по безопасности дорожного движения, является подтверждением эффективности развивающего подхода, применяемого проектной группой.

- 4 **Координация деятельности доноров в регионе для обеспечения максимальной синергии.** В регионе действует несколько различных банков развития, двухсторонних донорских организаций и представительств ЕС, и разные банки принимают разное участие в разных странах (например, Азиатский банк развития является самым большим кредитором в Армении, в то время как Всемирный банк является самым большим кредитором в Казахстане.



Европейский инвестиционный банк и Европейский банк реконструкции и развития действуют главным образом в Украине и на Кавказе, представительства ЕС действуют во всех странах). Хотя в каждой стране периодически проводятся встречи по координации деятельности доноров, не было никакой общей картины по региону в отношении того, кто чем занимается, и из-за отсутствия специалистов по безопасности дорожного движения в любом из этих местных отделений банков и доноров, отсутствует последовательное или общее понимание вопросов безопасности дорожного движения или возможностей, существующих в каждой стране или по всему региону. Как результат, любые мероприятия по безопасности дорожного движения, проводимые в прошлом, были нерегулярными, нечастыми, периодическими и несогласованными и часто дублировались.

Действия, предпринятые для обеспечения устойчивого развития в этой сфере.

В начале проекта проектная группа решила посетить наиболее активные банки развития (как правило, Всемирный банк и АБР, а в некоторых странах, также ЕИБ и ЕБРР), а также представительства ЕС в каждой стране во время первоначального визита группы руководителей, чтобы сообщить им о проекте и собрать информацию об их деятельности в отношении безопасности дорожного движения. По результатам этих дискуссий и контактов руководителя проектной группы с главными офисами каждого из банков развития стало возможным наметить существующие и предложенные мероприятия по безопасности дорожного движения регионе, проводимые каждым из кредиторов или донорских организаций. Эта объединенная схема с информацией была включена в виде диаграммы в отчет о начале работы (интересно, что многие из миссий-резидентов банков развития были благодарны за проведение такого картирования, так как никто до этого не выполнял такую задачу, чтобы представить в одном документе, в качестве обзора, информацию о том, кто чем занимается и что происходит в регионе). Проектная группа продолжала посещать с визитами банки и представительства ЕС во время каждой поездки в определенную страну, чтобы сообщать им о мероприятиях и приглашать их при желании посетить какой-либо из практических семинаров, проводимых в их стране.

В результате проектная группа установила очень хорошие отношения с кредиторами и донорами в каждой стране и смогла их привлечь к мероприятиям по безопасности дорожного движения и к предоставлению помощи в обеспечении безопасности дорожного движения в сферах, приносящих непосредственную пользу странам-участникам (например, по рекомендации проекта ЕИБ предоставил грант на сумму 1,5 миллиона евро на проект в Украине по поддержке дальнейшего развития аудита дорожной безопасности, АБР в Армении предоставил помощь проекту по повышению уровня осведомленности/участия высокопоставленных лиц, ответственных за принятие решений, профинансировав поездку делегации Армении, возглавляемому министром транспорта, на 2-ю Всемирную конференцию по безопасности дорожного движения и условием своего следующего кредита сделал обязательство Армении закончить работу над планом действий по безопасности дорожного движения, разработанным нашим проектом, и утвердить его правительством. В Кыргызстане АРБ принял участие в совместном финансировании практического семинара/тренинга по аудиту дорожной безопасности, чтобы предоставить возможность дополнительным консультантам по дорожному проектированию принять участие в мероприятии. В Казахстане Всемирный банк обратился к нам за консультацией, что включить в существенный (многомиллионный в долларах) компонент по безопасности дорожного движения, который они намерены включить в их следующий инфраструктурный кредитный проект. В Таджикистане и Украине проектную группу попросили предоставить комментарии в отношении предложенных компонентов по безопасности дорожного движения в предстоящих кредитах банков развития. В Украине проектную группу пригласили принять участие во Встрече транспортных доноров Украины, чтобы донести свою точку зрения на наиболее актуальные потребности Украины.

Все официальные проектные документы все время размещались на веб-сайте TRACECA для скачивания заинтересованными сторонами и любыми другими лицами, такими как доноры и



кредиторов, интересующиеся проектом. Эти документы, однако не содержат подробных технических указаний, отчетов и рабочих документов, которые были разработаны 9 группами специалистов, работающих над разными аспектами безопасности дорожного движения в рамках проекта. Чтобы помочь отдельным организациям заинтересованных сторон в каждой стране, копии этих документов, касающихся каждой конкретной стороны, были собраны и предоставлены на компакт-диске каждому члену делегации, состоящей из 6 человек, который посетил мероприятие по закрытию проекта в Тбилиси. Кроме этого, копии тех же документов, касающихся конкретных стран (с рекомендациями и отзывами наших специалистов по каждому сектору, а также список контактных лиц и т.п.) были предоставлены каждому из банков развития и представительству ЕС в каждой стране, чтобы все ключевые группы, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения имели одинаковую подробную информацию о том, что происходит в стране, кто является ключевыми лицами каждой из заинтересованных сторон в каждом секторе и какие сделаны выводы и рекомендации в этом секторе. Это поможет избежать необходимости привлечения правительством, донорами или кредиторами новых консультантов, которые будут «изобретать колесо», и эти учреждения смогут сосредоточиться на более продуктивной деятельности для развития того, что уже создано, для продвижения безопасности дорожного движения в этой стране.

5.3 Возможные последующие мероприятия и дальнейшие шаги в рамках помощи региону

В разделе 4 однозначно продемонстрировано, что этот финансируемый ЕС проект был успешным в оказании воздействия и некоторые весьма значительные улучшения уже произошли (например, наращивание потенциала в сфере техники безопасности) или начались (например, законопроекты рассматриваются в парламенте в Украине и Казахстане, а в Армении - указ премьер-министра). Однако, для объединения и продолжения улучшений должны быть найдены эффективные способы, чтобы сохранить импульс и непрерывность, чтобы прогресс, достигнутый на сегодняшний день, не начал ослабевать. К сожалению, это печальной особенностью таких проектов технической помощи является значительный разрыв между завершением одной фазы проекта и началом следующей. Иногда этот разрыв может составлять 1-2 года и во время таких задержек, все усилия, которые были применены, и все успехи, достигнутые упорным трудом в предыдущем проекте, могут ослабеть или даже быть полностью утрачены. Люди могут уйти, руководство организаций, которое поддерживало проекты в сфере безопасности дорожного движения, может измениться, и импульс, выработанный ценой огромных усилий и приверженности в предыдущем проекте может быть утрачен, и, возможно, все придется начинать с нуля.

Некоторые страны-участники проекта TRACECA (например, Армения и Кыргызстан) и их ключевые заинтересованные стороны, даже после официального завершения проекта продолжали обращаться за дополнительной помощью и поддержкой к руководству проекта, чтобы те приехали и выступили с презентациями, чтобы убедить их высокопоставленных политических лидеров из Национальной комиссии по безопасности дорожного движения (которые часто возглавляет премьер-министр или заместители премьер-министра) и чтобы получить согласие на высоком уровне по вопросам безопасности дорожного движения. Группе пришлось отклонить эти приглашения. Однако это показывает, что есть постоянная потребность в такой помощи и что старшие должностные лица ключевых заинтересованных организаций понимают пользу такого внешнего подтверждения их потребностей со стороны проектной группы с целью убедить своих высокопоставленных политических лидеров в необходимости делать больше в сфере безопасности дорожного движения.

Для того чтобы сохранить импульс и продолжить деятельность в направлении развития безопасности дорожного движения мы рекомендуем рассмотреть следующие мероприятия. К относительно низкотратным мероприятиям, осуществление которых следует рассмотреть путем найма лиц или организации для поддержания импульса в области безопасности дорожного движения до того, как будут рассмотрены более масштабные региональные или субрегиональные проекты в области безопасности дорожного движения могут, относятся:



1. Дополнительный вклад и предоставление помощи Украине в координации управления и финансировании безопасности дорожного движения и развития безопасности дорожного движения на муниципальном уровне.

Очень значительный прогресс был достигнут в Украине в реализации положительных изменений. Парламентский подкомитет по безопасности дорожного движения уже существует, и ему была оказана помощь в рамках проекта по разработке законодательства по безопасности дорожного движения, которое в настоящее время подготовлено и вынесено на обсуждение парламентом, и мы надеемся, что оно будет принято в ближайшие несколько месяцев. Новое законодательство предусматривает создание нового национального агентства по безопасности дорожного движения и финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Для того, чтобы это заработало, необходимо разработать процедуры и правила деятельности нового агентства, механизмов финансирования и работы секретариата. Кроме того, в рамках текущих реформ в Украине будет осуществляться передача многих функций, включая контроль за дорогами, местным органам власти, поэтому необходимо обеспечить, чтобы местные органы управления уделяли больше внимания безопасности дорожного движения в городских районах, где случается около 50% смертельных случаев на дорогах. Оптимальным использованием средств будет оказание Украине дальнейшей технической помощи в управлении, координации и финансировании безопасности дорожного движения на национальном и местном уровне. Это также согласовывается с усилиями ЕС в отношении содействия социально-экономическому развитию Украины путем снижения негативных ежегодных показателей страны, составляющих 4500 смертей, более 30000 случаев получения травм, и 4,4 миллиарда долларов США экономических убытков. Это действие рекомендуется как первоочередное, так как это страна с самым крупным числом смертей и, следовательно, наибольшим потенциалом для снижения негативных показателей после того, как были созданы организационные структуры. Это также согласовывается с различными усилиями ЕС в отношении содействия Украине в решении различных социально-экономических проблем.

2. Регулярное проведение сравнительного анализа для обеспечения постоянного прогресса. Организация 2-дневных визитов в каждую из 9 стран TRACECA через каждые 6 месяцев для проведения сравнительного анализа показателей, с целью проверки, продолжает ли улучшаться безопасность дорожного движения.

3. Финансирование недельного практического семинара /учебного курса для преподавателей региона для ознакомления их с учебными модулями по безопасности дорожного движения для их включения в учебные курсы университетов, для обучения методам исследований в сфере безопасности дорожного движения и способа расчета ущерба от ДТП и предоставления помощи в проведении начального изучения показателей деятельности (например, процентного соотношения пристегивающих ремни безопасности на передних и задних сидениях (на городских и загородных дорогах), а также процентного соотношения случаев превышения скорости на 10 км/ч, 20 км/ч и 30 км/ч (на городских и загородных дорогах) и процентное соотношение водителей, севших за руль в состоянии алкогольного опьянения. После этого преподавателям каждой из стран может быть оказана помощь/кураторство в осуществлении исследовательских проектов, и они могут провести 6-месячное изучение показателей безопасности дорожного движения и опубликовать свои результаты с целью создания базы информации, которая поможет органам, отвечающим за формирование политики, в принятии более оптимальных решений.

4. Региональная база данных информации о ДТП. Предоставление помощи в создании региональной базы данных информации о ДТП, чтобы дать странам возможность сравнивать свои показатели с показателями других стран и со средними показателями по региону. Большинство стран указали готовность предоставить для этой цели неконфиденциальную информацию. Необходимо принять решение о том, где эта база данных может быть размещена.



5. **Дальнейшее укрепление потенциала в сфере техники безопасности дорожного движения** путем предоставления странам помощи в основании проводимых на регулярной основе местных учебных курсов по управлению участками повышенной аварийности и аудиту дорожной безопасности (на базе общества инженеров или другого подобного органа) и реализации пробных улучшений на участках повышенной аварийности и проведения пробных аудитов дорожной безопасности для предоставления возможности практического обучения местных инженеров в каждой стране.
6. **Убеждение политических лидеров в необходимости поддержать деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения.** Продолжить осуществление 1-2-дневных визитов в страны с докладами перед Национальной комиссией по безопасности дорожного движения (которую часто возглавляет премьер-министр или заместитель премьер-министра) для повышения уровня осведомленности и участия высокопоставленных политических деятелей в каждой стране и для обсуждения и оказания помощи в разработке соответствующих структур координации и финансирования для каждой их стран, которые могли бы использоваться для более эффективного осуществления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Это может включать консультации в отношении необходимого законодательства в сфере безопасности дорожного движения для создания надлежащих условий для развития безопасности дорожного движения.
7. **Предоставление 3-м странам помощи в повторном введении техосмотров транспортных средств в отношении частных автомобилей.** Есть три страны, в которых по разным причинам было прекращено проведение технических осмотров транспортных средств, и им нужна помощь в развитии и выполнении дорожной карты в отношении повторного введения таких осмотров и необходимых контрольных проверок для избегания проблем, связанных с коррупцией, которые привели к прекращению этих техосмотров. Проект уже предоставил консультации соответствующим организациям частного сектора и государственным органам в отношении того, каким способом лучше всего повторно вводить такие осмотры, и будет полезным предоставить дополнительные рекомендации в связи с приближением времени их повторного введения.
8. **Предоставление странам помощи в мониторинге выполнения 3-летнего плана приоритетных действий.** Этот проект предоставил каждой стране помощь в разработке 3-летнего плана неотложных действий (январь 2015 - декабрь 2017), однако, хотя в некоторых странах было оказано значительное воздействие, в большинстве стран только был начат процесс определения и устранения помех, мешающих улучшению безопасности дорожного движения. Проектная группа уверена, что если 3-летний план действий в каждой стране будет реализован так, как он был задуман, страны TRACECA значительным образом улучшат свою способность в управлении, координации и финансировании деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Странам необходимо оказать содействие в создании эффективной мониторинговой системы для контроля выполнения их планов действий, чтобы это выполнение было эффективным, и для подъема безопасности дорожного движения на новый уровень необходимо применять эволюционный подход.
9. **Необходимость решения проблем безопасности дорожного движения в городской зоне.** Большинство правительств стран региона TRACECA находятся на первом этапе управления и развития компетентности в отношении безопасности дорожного движения на национальном уровне. Это правильный и необходимый шаг на пути к улучшению систем обеспечения безопасности дорожного движения. Тем не менее, проблемы безопасности дорожного движения не могут быть решены только на национальном уровне, и следующий необходимый шаг заключается в осуществлении действий по безопасности дорожного движения также на местном уровне, органами местного самоуправления (муниципалитетами). Некоторые исследования из этого региона показывают, что в некоторых странах около 60% или несчастных случаев происходит в городских районах и из них, как правило, 40% или более



происходит в столице, а из них около 40-50% смертельных случаев случаются с пешеходами, а во многих случаях - детьми младшего возраста на пути в школу и из школы. Таким образом, следующий шаг в направлении развития безопасности в регионе заключается в необходимости оказать поддержку и помощь органам местного самоуправления, чтобы они приступили к решению проблем безопасности дорожного движения на систематической основе. Столица в каждой стране может быть использована в качестве "показательного примера" (пилотного проекта), чтобы убедить мэра и его администрацию начать заниматься вопросами безопасности дорожного движения области его влияния. Кроме того, можно пригласить мэра и главного транспортного чиновника, и начальника дорожной полиции из каждого из 4 или 5 самых больших городов в стране в столицу для участия в 2-3-дневном практическом семинаре по вопросам безопасности дорожного движения в городах вопросы, чтобы они подумали над разработкой плана действий по безопасности дорожного движения, включающего вопросы на уровне города, и который будет согласовываться с национальным планом действий. Подобные 2-дневные семинары по разработке местных планов действий для каждого города можно было бы потом провести в каждом городе.

5.4 Заключительные замечания и взгляды на будущее

В этом заключительном отчете мы постарались дать короткий обзор проведенных мероприятий и главных достижений за 26-месячный период. Все подробные документы, указанные в тексте, приведены в приложенном компакт-диске или по ссылке в электронной версии. В отношении всех 9 стран ключевым заинтересованным сторонам, местным офисам банков развития и представительствам ЕС было предоставлено около 22 дополнительных рабочих документа, технических замечаний и отчетов по конкретным странам, подготовленных специалистами в соответствующем секторе.

Также был подготовлен ряд пособий/руководств и свыше 700 человек приняло участие в практических семинарах, встречах или учебных курсах и были ознакомлены с передовыми международными практиками в каждом из секторов, затрагиваемых этим проектом. Около 70 человек прошли специальную подготовку в сфере техники безопасности и 20 человек прошли дополнительную интенсивную подготовку и на данный момент являются сертифицированными аудиторами дорожной безопасности. Они все были основательно обучены и сейчас привлекаются банками развития в качестве местных резервных специалистов для обеспечения того, чтобы новые дороги, которые сейчас строятся, были более безопасными.

Значительный прогресс был достигнут с точки зрения институционального развития и укрепления потенциала.

Несмотря на такой успех проекта, многое еще предстоит сделать для интеграции мероприятий по безопасности дорожного движения в нормальную деятельность ключевых заинтересованных сторон в странах региона.

В рамках проекта были предприняты попытки «институционализировать» безопасность дорожного движения для стимулирования проведения соответствующих мероприятий и создания благоприятных условий для того, чтобы безопасность дорожного движения развивалась. Однако в рамках проекта стало возможным проведение только ограниченного количества таких действий, и требуется гораздо больше таких усилий, как указано в разделе 5.3.

Команда проекта настоятельно рекомендует использовать определенное количество сэкономленных проектом средств для продолжения действий и поддержания импульса, связанных с безопасностью дорожного движения в регионе. С точки зрения приоритетов дальнейшая помощь Украине должна быть высшим приоритетом для ЕС, поскольку пределы для потенциального воздействия очень широки и небольшое количество дополнительных усилий может оказаться достаточным для того, чтобы добиться значительных положительных сдвигов в отношении способности страны более эффективно решать серьезные проблемы безопасности дорожного движения.



Приложение А. Содержание компакт-диска

Компонент 1

- Сравнительный анализ

Компонент 2

- Управление
- Национальные планы действий
- Системы сбора и обработки информации о ДТП
- Конвенции ООН и Соглашения ЕС
- Внедрение аудитов по безопасности дорожного движения и соответствующее обучение

Компонент 3

- Более безопасные дороги
- Грузовые маршруты и места для парковки
- Более безопасные транспортные средства

Компонент 4

- Пресс-релизы
- Мероприятие по закрытию проекта

Приложения

Приложение Б. Рабочий план

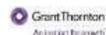


Приложение Б - РАБОЧИЙ ПЛАН И ШТАТНОЕ РАСПИСАНИЕ

TRACESA ROAD SAFETY II Реализация Регионального Плана Действий по Безопасности Дорожного Движения для стран Восточного соседства	2014												2015												2016											
	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Январь	Февраль	Март	Апрель								
РАБОЧИЙ ПЛАН - Мероприятия и под-мероприятия																																				
Начальная фаза (2 месяца) - КОМПОНЕНТ 4 (мероприятия начальной фазы)																																				
А.1 Обзор/упреждение возможных офисов проекта																																				
А.1.1 Проведение вводных встреч (ЕК/консорциум/ключевые эксперты)																																				
А.1.2 Административные вопросы и логистика (ISO 9001 ст. и процедуры ПМ, проверочные списки, ...)																																				
А.2 Определение возможного местного вспомогательного персонала																																				
А.2.1 Привлечение проектной группы																																				
А.2.2 Планирование/Логистика/письма финансовым учреждениям, странам, секретариату TRACECA / визы																																				
А.2.3 Наземный персонал / учреждение офиса проекта в Киеве с установлением связей с другими проектами TRACECA																																				
А.2.4 Посещение секретариата TRACECA с целью установления взаимодействия																																				
А.2.5 Посещение стран с целью проведения начальных встреч (см. приложение ниже)																																				
А.2.6 Подготовка или обновление основной карты участников безопасности дорожного движения																																				
А.2.7 Сбор и обработка основной информации о текущем прогрессе																																				
А.2.8 Распространение в стране визитов в страны TRACECA проспектов																																				
А.2.9 Начальный анализ текущей ситуации, потребностей и препятствий																																				
А.2.10 Анализ разрывов между ожиданиями проектного задания и фактической ситуацией в сфере																																				
А.2.11 Изучение возможных вариантов Координационного комитета проекта в случае необходимости																																				
А.2.12 Разработка пересмотренного плана внедрения проекта																																				
А.2.13 Разработка плана обучения и институционального укрепления																																				
А.2.14 Подготовка короткого отчета о начале работы																																				
Фаза реализации (21 месяц)																																				
КОМПОНЕНТ 1: Безопасность Туркменистана в региональный план действий по безопасности дорожного																																				
1.1 Информирование и мобилизация																																				
1.1.1 Описание рабочих заданий и отбор отдельных экспертов для заданий проекта																																				
1.1.2 Визиты в отдельные страны для организации деятельности в конечных звеньях/ начальной оценки																																				
1.1.3 Практический семинар по повышению уровня осведомленности, оценке и разработке плана действий																																				
1.1.4 Определение заинтересованных сторон/ привлечение и участие в семинарах по разработке планов действий																																				
1.2 Анализ данных																																				
1.2.1 Анализ данных																																				
1.2.2 Оценочный рейтинг для Туркменистана (на основе обсуждений с заинтересованными сторонами)																																				
1.2.3 Дорожная карта (план действий) первоочередных действий для Туркменистана для присоединения к странам TRACECA																																				
КОМПОНЕНТ 2: Нормативно-правовые и институциональные реформы																																				
2.1 Техническая помощь и обучение																																				
2.1.1 Суб-региональные практические семинары по повышению уровня осведомленности - вклад в 3 практических семинара GRSP																																				
2.1.2 Планирование и проведение практического семинара по разработке национальных планов действий (конкретно в стране - 10 стран)																																				
2.1.3 Планирование и проведение регионального практического семинара по соглашениям и конвенциям СЕЭК																																				
2.1.4 Помощь в выдании соглашений и конвенций, включая проведение семинаров в отдельных странах																																				
2.1.5 Обзор существующих систем сбора и обработки данных и их анализ																																				
2.1.6 Рекомендации по совершенствованию баз данных/анализа данных в странах																																				
2.1.7 Практический семинар - Рекомендации в отношении создания централизованной базы данных информации о ДТП (Обсерватория безопасности дорожного движения)																																				
2.1.8 Определение исследователей для проведения на национальном уровне исследований ущерба от ДТП																																				
2.1.9 Обучение практические семинары для исследователей																																				
2.1.10 Проведение исследований ущерба от ДТП и кураторство над исследователями																																				
2.1.11 Специализированное обучение в сфере многосторонней координации групп экспертов в каждой стране																																				
2.2 Образовательные туры и рабочие группы ЕЭК ООН																																				
2.2.1 Планирование и реализация образовательного тура для ознакомления с передовым опытом стран (Бразилия)																																				
2.2.2 Участие в 4 рабочих группах ЕЭК ООН (отменено в связи с языковыми проблемами у предлагаемых участников)																																				
2.2.3 Документ о позиции, руководстве, документы о политике и справочные документы (в случае необходимости)																																				
КОМПОНЕНТ 3: Более безопасная инфраструктура и транспортные средства																																				
3.1 Более безопасная инфраструктура																																				
3.1.1 Обзор и усовершенствование аспектов техники безопасности в стандартах дорожного проектирования																																				
3.1.2 Тренинги в отношении элементов дорожных проектов, строительства и обслуживания дорог, касающихся безопасности																																				
3.1.3 Ознакомление с Директивой ЕС о безопасности в автотранспортных тоннелях																																				
3.1.4 Подготовка образцов политики/законодательства касательно аудита дорожной безопасности																																				
3.1.5 Ведение очных курсов подготовки инструкторов по аудиту дорожной безопасности, включающих вопросы управления частными повышением аварийности																																				
3.1.6 Поддержка введения курсов по аудиту дорожной безопасности внутри страны																																				
3.1.7 Поддержка программ, связанных с аудитом дорожной безопасности, управлением участком повышения аварийности в осмотры																																				
3.1.8 Подготовка рекомендаций по переводу грузового/транспортного транспорта с избеганием массовых аварий																																				
3.1.9 Поддержка разработки проблемных списков маршрутов в качестве приоритетов																																				
3.1.10 Содействие изложению конкретных практических ситуаций и обмен передовым опытом																																				
3.2 Более безопасные транспортные средства																																				
3.2.1 Обучение в отношении международных практик проведения техосмотров транспортных средств																																				
3.2.2 Обучение в отношении международных признанных нормативно-правовых актов/стандартов в сфере безопасности автотранспортных средств																																				
КОМПОНЕНТ 4: Коммуникация и наглядное представление проекта																																				
4.1 Разработка коммуникационной стратегии проекта																																				
4.2 Мероприятия по обеспечению коммуникации/наглядного представления (сайты, логотипы, публикации, проспекты, ...)																																				
Начальная фаза (1 месяц) - КОМПОНЕНТ 4 (мероприятия по завершению работы на проектах)																																				
В.1 Мероприятия по обеспечению наглядного представления (мероприятия по завершению проекта в каждой стране) проведение регионального мероприятия																																				
В.2 Заключительный отчет																																				
Календарные недели																																				
Проектные недели																																				
Отчеты																																				
Отчет о начале работы																																				
Отчет по результатам сопоставления																																				
Промежуточные отчеты																																				
Проект заключительного отчета																																				
Заключительный отчет																																				
Штатные расписания																																				
Эксперты проекта																																				
Руководитель проектной группы (в Алаш Росс (300 человеко-дней))																																				
КСЭ - Дороги д.о. Дем Дюванов (200 человеко-дней)																																				
СТЭ 1-1: Специалист по практическим семинарам по разработке планов действий																																				
СТЭ 1-2: Специалист в сфере безопасности дорожного движения																																				
СТЭ 2-1: Специалист в сфере безопасности дорожного движения / СТЭ 2-2: Эксперт по практическим семинарам по разработке планов действий																																				
СТЭ 3-1: Специалист по практическим семинарам и тренингам в сфере дорожной безопасности																																				
СТЭ 3-2: Специалист по практическим семинарам и тренингам в сфере дорожной безопасности																																				
СТЭ 3-3: Специалист по практическим семинарам и тренингам в сфере дорожной безопасности																																				
СТЭ 3-4: Специалист по практическим семинарам и тренингам в сфере дорожной безопасности																																				
СТЭ 4-1: Эксперт в сфере согласования ЕС конвенций ЕЭК																																				
СТЭ 4-2: Эксперт по альтернативному решению споров																																				
СТЭ 4-3: Эксперт в сфере нормативно-правовых актов, касающихся транспортных средств																																				
СТЭ 4-5: Эксперт по АЕТР (СОГЛАСОВАНИЮ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ИХ ОБЛЕГЧЕНИИ)																																				
СТЭ 9-1: Инженер по технике безопасности I (стандарты проектирования) Эксперт (40 ч/д)																																				
СТЭ 9-2: Инженер по технике безопасности I (стандарты проектирования) Эксперт (10 ч/д)																																				
СТЭ 10: Инженер по технике безопасности II (участки повышенной аварийности) Эксперт (10 ч/д)																																				
СТЭ 11: Инженер по технике безопасности III (безопасности в тоннелях) Эксперт(15 ч/д)																																				
СТЭ 12-1: Аудитор дорожной безопасности Эксперт (50 ч/д)																																				
СТЭ 12-2: Аудитор дорожной безопасности Эксперт (10 MD)																																				
СТЭ 13: Эксперт в сфере составления маршрутов для грузового/транспортного транспорта (20 ч/д)																																				
СТЭ 14: Эксперт в сфере техосмотра транспортных средств / СТЭ 15: Нормативно-правовые акты/стандарты в отношении автотранспортных средств																																				
МТЭ 18: Региональный координатор проекта (400 ч/д)																																				
МТЭ 19: Национальные координаторы (в среднем 2-3 дня/нед. x 19месеца x 9 стран)																																				
СТЭ 6: Система сбора и обработки данных о ДТП																																				
Эксперт в сфере стандартов проектирования и чертежей																																				
СТЭ 7: Система сбора и обработки данных о ДТП (G3) один эксперт (15 ч/д)																																				
Промежуточный итог по итогам экспертов 800 ч/д																																				
Руководитель и вспомогательный персонал																																				
Анастасия Коваленко (секретарь / административный помощник)																																				
Июанна Таллах, менеджер проекта, Safer																																				
Сильва Монтань, менеджер проекта, Safer																																				
Тим Дьювлян, старший технический консультант, IMC Worldwide																																				
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ																																				
◆ Конечный результат/Отчет																																				
■ Мероприятие																																				
■ нерегулярная и подготовительная деятельность в рамках установленного времени																																				
■ Начало и конец проекта																																				
x Предоставление промежуточного отчета																																				
■ Мероприятие 1, 2 или 3 по технике безопасности																																				
■ количество использованных дней в месяце																																				

Компонент был удален с одобрения ЕС из-за отсутствия ответа Туркменистана

Человеко-дней	4142,7
307,5	
6	
18,5	
28	
43	
10	
20	
20	
6	
5	
20	
77	
10,5	
10	
11	
75	
442,5	
430,5	
320	
5	
29	
834,5	



Проект по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА

Проектная документация

А. КОНТРАКТНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ¹

1. Начальный отчет
2. Отчет о сравнительном анализе
3. Промежуточные отчеты (5)
4. Заключительный отчет



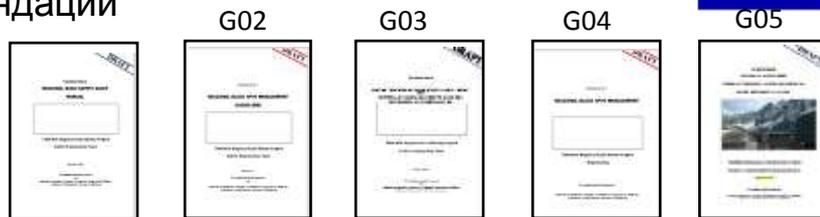
В. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

B1. Отчет о сравнительном анализе (в т.ч. результативность)



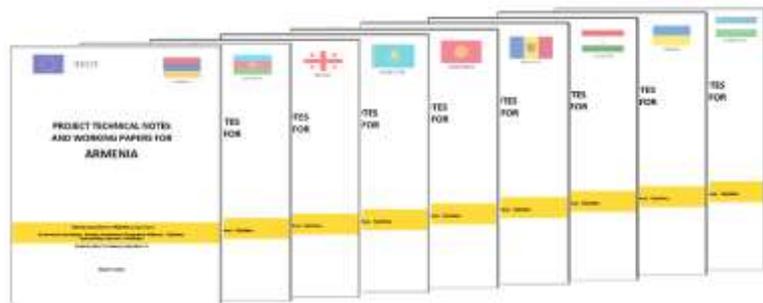
B2. Региональные рекомендации

- G01. Аудит БДД
- G02. Места концентрации ДТП
- G03. Изменение законов
- G04. Технические проблемы безопасности
- G05. Грузовые перевозки



B3. Отчеты по странам (9), Технические замечания и рабочие документы

- CR01 Армения
- CR02 Азербайджан
- CR03 Грузия
- CR04 Казахстан
- CR05 Кыргызстан
- CR06 Молдова
- CR07 Таджикистан
- CR08 Украина
- CR09 Узбекистан



Информация о проекте, команде проекта и официальной документации (кроме планов действий и технических рабочих документов, которые являются конфиденциальными для каждой страны) содержится по ссылке:

<http://www.traceca-org.org/en/technical-assistance/traceca-road-safety-ii/documents/>