



Программа Европейского Союза ТРАСЕКА
для Армении, Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Таджикистана,
Туркменистана, Украины, Узбекистана

EUROPEAID/133698/C/SER/MULTI

**Реализация Регионального плана действий
по безопасности дорожного движения в
странах Восточного Партнерства и
Центрально-азиатских странах - Договор
на Предоставление Услуг**

ОТЧЕТ О НАЧАЛЕ РАБОТЫ

Март 2014



ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА О НАЧАЛЕ РАБОТЫ

Название Проекта:	TRACECA – Безопасность Дорожного Движения II
Номер Проекта:	EuropAid/133698/C/SER/Multi
Страны Бенефициары:	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Украина, Узбекистан.
<u>Партнер Проекта</u>	<u>Подрядчик</u>
Имя: Генеральный Директорат по развитию и сотрудничеству - EuropeAid	Консорциум SAFEGE - IMC - Grant Thornton - Granturco, управляемый SAFEGE
Европейская Комиссия	
Адрес: Rue Joseph II	Gulledelle 92
B-1000 Brussels	B-1200 Brussels
Тел.: +32 2 29 93 763	+32 2 739 46 90; +331 46 14 71 52
Факс:	+32 2 742 38 91; +331 47 24 72 02
Эл. адрес: stefaan.bil@europa.eu	Эл. адрес: olivier.montagnes@safège.fr , joanna.tallec@safège.fr
Контактное лицо: Г-н Стефан Бил, Руководитель Программы - Транспорт	Контактное лицо: Оливье Монтеньез и Джоанна Таллек, Менеджеры Проекта
Подписи:	
.....	

Дата Отчета: Март 2014



Список получателей:

1. Г-н Стефан Бил	Руководитель Программы	Команда Восточного Соседства ЕС – DEVCO - Brussels Эл. адрес: stefaan.bil@ec.europa.eu
2. Эдуард Бирюков	Генеральный секретарь	Генеральный секретарь ПС МПК TRACECA, Баку Эл. адрес: office@ps.traceca-org.org
3. Гагик Григорян	Национальный секретарь Армения	Секретарь TRACECA в Армении Эл. адрес: g.grigoryan@traceca.am
4. Акиф Мустафаев	Национальный секретарь Азербайджан	Секретарь TRACECA в Азербайджане Эл. адрес: akif.m@ps.traceca-org.org
5. Натия Микеладзе	Национальный секретарь Грузия	Секретарь TRACECA в Грузии Эл. адрес: n.mikeladze@economy.ge
6. Марат Садуов	Национальный секретарь Казахстан	Секретарь TRACECA в Казахстане Эл. адрес: saduov@inbox.ru , traceca@mtc.gov.kz
7. Адылбек Акматов	Национальный секретарь Кыргызстан	Секретарь TRACECA в Кыргызстане Эл. адрес: aakmatov@mtk.gov.kg , mraimahunov@mtk.gov.kg
8. Солих Муминов	Национальный секретарь Таджикистан	Секретарь TRACECA в Таджикистане Эл. адрес: sTRACECA@mail.ru , rmanzura@mail.ru
9. Валентин Касапчук	Национальный секретарь Украина	Секретарь TRACECA в Украине ptm@mtu.gov.ua , babiy@mtu.gov.ua
10. Олимжон Буранов	Национальный секретарь Узбекистан	Секретарь TRACECA в Узбекистане Эл. адрес: olimjon_buranov@mail.ru
11. Андрей Кукулеску	Национальный секретарь Молдова	Секретарь TRACECA в Молдове andrei.cuculescu@mtid.gov.md
12. Денис Даниилидис	Глава Миссии ЕС Туркменистан	+993 12 34 97 52, +993 66 75 56 94 denis.daniilidis@eeas.europa.eu
13. Хоа-Бин Аджемьян	Председатель Оперативного отдела Делегации ЕС Армения	+374 10 54 64 94 hoa-binh.adjemian@eeas.europa.eu
14. Федерико Берна	Председатель Оперативного отдела Делегации ЕС Азербайджан	+99412-497-20-63 (ext. 811) Delegation-Azerbaijan@eeas.europa.eu
15. Рамон Рейгада Гранда	Председатель Оперативного отдела Делегации ЕС Грузия	+(995 32) 294 37 63 / 294 37 69 Delegation-Georgia@eeas.europa.eu
16. Рене Малли	Председатель Оперативного отдела Делегации ЕС Казахстан	7 /7172/ 971 040 delegation-kazakhstan@eeas.europa.eu
17. Йоганнес Стенбек Медсен	Председатель Оперативного отдела Делегации ЕС Кыргызстан	+996 312 261 004 (ext. 112) johannes.stenbaek-madsen@eeas.europa.eu
18. Кайдо Сирел	Председатель Оперативного отдела Делегации ЕС Молдова	(+373 22) 505210 Delegation-Moldova@eeas.europa.eu
19. Александр Даррас	Менеджер Проекта Делегации ЕС Молдова	М: +373 60 860 237, +373 22 50 52 10 alexandre.darras@eeas.europa.eu
20. Овидью Мик	Председатель Оперативного отдела Делегации ЕС Таджикистан	+992 37 221 74 07/ 227 09 74 +992 44 600 80 90, +992 96 561 76 29 ovidiu.mic@eeas.europa.eu
21. Уолтер Треттон	Председатель Оперативного отдела Делегации ЕС Украина	+380 (44) 390 8010 delegation-ukraine@eeas.europa.eu
22. Доминик Вотерс	Председатель Оперативного отдела Делегации ЕС Узбекистан	+998 71 120 16 01/02/03/04 delegation-uzbekistan@eeas.europa.eu



Оглавление

Краткое содержание	6
Аббревиатуры	9
1 Вступление и Объяснение	10
1.1 Область Проекта и ее геополитическое значение	10
1.2 Объяснение к Региональному проекту по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА	10
1.2.1 Основные цели Проекта	11
1.2.2 Задачи	11
1.2.3 Ожидаемые результаты (действия)	12
1.2.4 Используемая методология и подход, принятые проектом	13
1.2.5 Основные действия, которые предпринимаются Командой Проекта на протяжении Начального периода Проекта	14
1.2.6 Ключевые Бенефициарии - Министерства и Агентства в связанных с проектом странах	16
2 Текущий статус Конвенций и Соглашений ООН в странах бенефициантах ТРАСЕКА	18
2.1 Армения	18
2.2 Азербайджан	21
2.3 Грузия	23
2.4 Казахстан	25
2.5 Кыргызстан	27
2.6 Молдова	29
2.7 Таджикистан	31
2.8 Туркменистан	33
2.9 Украина	35
2.10 Узбекистан	37
2.11 Итоги ознакомительной рабочей поездки	39
2.12 Текущее состояние внедрения конвенций и соглашений ООН в странах-бенефициарах ТРАСЕКА	40
3 Отклонения от Технического задания (ТЗ)	44
3.1 Компонент 1: Включение Туркменистана в Региональный план действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА	44
3.2 Компонент 2: Регуляторные и институциональные реформы	45
3.3 Компонент 3: Инфраструктура и транспортные средства с высоким уровнем безопасности	47
3.3.1 Инфраструктура с высоким уровнем безопасности	48
3.3.2 Транспортные средства с высоким уровнем безопасности	51
3.4 Компонент 4: Информирование и освещение деятельности	52
3.5 Отчётность и конечные результаты	53
4 Предлагаемые мероприятия, рабочий план и его реализация	53
4.1 Предлагаемые мероприятия проекта	53
4.2 Общий рабочий план реализации проекта	57
4.3 Семинары и обучающие мероприятия	58
4.4 Исходные положения	66
4.5 Риски и управление рисками	67
5 Измерение, мониторинг и оценка результатов проекта	70
Список приложений	72



Приложения

Приложение 1 Доклады про положение в странах	73
Приложение 2 Оценка и мониторинг безопасности дорожного движения в странах TRACECA	94
Приложение 3 Карта мероприятий международных финансовых организаций в сфере безопасности дорожного движения на территории участников TRACECA	100
Приложение 4 Предварительный перечень мероприятий и рабочий план	110
Приложение 5 Перечень лиц, с которыми проведено встречи, и организаций, с которыми проведено переговоры	111



Краткое содержание

С коммерческой глобализацией увеличивается потребность в транспортировке сырья, готовых изделий и людей. Кроме этого, существует сильное желание Европейского Союза поддержать социально-экономическое развитие в странах, находящихся между Европой и Китаем, одновременно помогая улучшить меры по охране окружающей среды таким образом, чтобы неблагоприятные воздействия современного транспорта и транспортной инфраструктуры не умалили задуманные выгоды от улучшенных торговых отношений и более близких культурных связей. Усовершенствование безопасности дорожного движения и принятие международных соглашений и конвенций будет способствовать более легкому и эффективному движению транспорта и торговле в регионе и предоставит выгоды всем сторонам.

Ранее ЕС финансировал исследование, опубликованное в феврале 2012, которое рассматривало безопасность дорожного движения в странах-бенефициантах ТРАСЕКА, и которое идентифицировало множество проблем безопасности дорожного движения и разработало региональный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Этот региональный план был подтвержден и принят всеми странами ТРАСЕКА, но не привел (как надеялся ЕС), к разработке странами своих собственных конкретных планов. Чтобы помочь этим странам разработать эффективный определенный план действий для отдельной страны, ЕС инициировал два следующих проекта поддержки: с одной командой, работающей над тремя аспектами (институциональные вопросы, проблемы дорог и транспортных средств) и второй командой, наблюдающей за поведением пользователей на дороге, исполнением обязательств государственной автоинспекции и изменением отношения участников дорожного движения. К безопасности дорожного движения нужно относиться целостно, так, чтобы избежать дублирования и чрезмерного количества семинаров и т.д., два проекта будут координировать свои усилия и, если возможно, делиться информацией и проводить совместные семинары, чтобы помочь странам разрабатывать свои конкретные планы действий.

Чтобы понять потребности, команда проекта посетила все 10 стран бенефициантов ТРАСЕКА, включая Туркменистан, и провела обсуждения с ключевыми заинтересованными лицами в каждой стране. Ключевые результаты ознакомительной рабочей поездки следующие:

- 1. Институциональные проблемы:** Лишь две страны приняли все семь конвенций, другие находятся на различных стадиях внедрения. Будет возможность поделиться опытом тех, кто уже внедрил конвенции, с теми, кто все еще ожидает этого. Большинство правительств не осознает истинных потерь своей экономики и все еще рассматривает расходы на безопасность как стоимость, а не инвестиции. Вследствие этого большинство из них не имеет эффективного управления, координации и что особенно важно, финансирования безопасности дорожного движения, так что это будет требовать особого внимания. Системы анализа результатов аварий в общем слабые, заинтересованные лица не могут получить доступ к первоначальным данным, чтобы выполнить дальнейший анализ.
- 2. Более безопасная инфраструктура:** Большинство стран имеет дорожные проекты, финансируемые МФУ, которые включают аудит безопасности дорожного движения и информационно-разъяснительные действия в обществе, в случае, если дороги проходят через деревни. Аудит безопасности дорожного движения, как правило, не выполняется на внутренне финансируемых дорогах. Большинство стран все еще использует стандарты дорожного проектирования, основанные на российских, и часто бывает



трудно включить средства обеспечения безопасности, поскольку проекты в таком случае не соответствуют стандартам. Условия для пешеходов, в том случае, если они очень плохие, обычно составляют 30-50 % причин смертности в дорожных авариях. Существенное обучение и внедрение пилотных проектов необходимо для аудита безопасности дорожного движения, программ мест концентрации ДТП и т.д. с тем, чтобы развивать активность относительно обеспечения техники безопасности.

3. **Осмотр транспортного средства и стандарты:** Прогресс в этом секторе является очень переменным: некоторые страны имеют эффективные системы инспекции, в то время как другие только осматривают транспортные средства для коммерческих перевозок, но не имеют или прекратили подобные осмотры частных транспортных средств из-за проблем коррупции. Транспортные средства во многих странах очень старые, поэтому отсутствие регулярных осмотров для гарантии их пригодности, вероятно, - главный влияющий фактор на плохие отчеты по безопасности многих стран в этом регионе.
4. **Более безопасные участники дорожного движения:** Отсутствие или ограниченное использование эффективных информационных кампаний по безопасности движения; общее восприятие коррупции в государственной автоинспекции и среди тех, кто проводит тестирование водителей, параллельное отсутствие программ соответствующего возраста обучения безопасности дорожного движения в школах, - все вместе создают условия в большинстве стран, когда широкая публика мало обращает внимание на безопасность дорожного движения для себя и других. Полиция, как правило, не имеет достаточно ресурсов и подготовки для выполнения задач, которые ей поставлены, хотя несколько стран достигли некоторого прогресса в решении этого вопроса, и поэтому могут иметь хороший опыт, которым можно поделиться с другими.
5. **Неотложная медицинская помощь:** Большинство стран не имеет единого номера экстренной помощи, но полагаются на различные номера полиции, неотложной медпомощи и аварийно-спасательной службы. Машины неотложной медпомощи укомплектованы соответственно обученными специалистами, но нет систематического обучения коммерческих водителей по оказанию неотложной помощи, либо же совместного обучения экипажей неотложной медпомощи/полиции/аварийно-спасательных служб.
6. **Изменение отношения:** Множество местных неправительственных организаций начали функционировать в некоторых странах и теперь озвучивают вопросы общин и работают вместе с правительством и полицией, чтобы повысить понимание проблем безопасности дорожного движения. Необходимо принять все еще большое количество мер для повышения понимания и для того, чтобы изменить чрезвычайно рискованное поведение участников дорожного движения.

Была разработана Программа работ и выведены индикаторы мониторинга воздействия проекта, которые могут указать на некоторые признаки того, что существует прогресс в достижении желательных конечных результатов проекта. Эти индикаторы достижения будут контролироваться, и относительно них каждые 6 месяцев будут готовиться отчеты.

Проектной командой будет осуществляться ряд семинаров и учебных курсов для повышения информированности о проблемах безопасности дорожного движения среди соответствующих групп заинтересованных сторон и для повышения потенциала каждой страны для разработки и реализации планов действий по безопасности дорожного движения. Особые усилия будут направлены на обеспечение обучения и участия соответствующих специалистов в семинарах и ознакомительных поездках. Планы действий по безопасности дорожного движения для каждой



Implementation of the Regional Road Safety Action Plan for the
Neighbourhood East and Central Asian Countries
TPACEKA – Road Safety II Project (ENPI/2013/333-650)
This Project is funded by the European Union



страны будут разработаны на семинарах к концу 2014 года так, чтобы команда проекта смогла оказывать поддержку и содействие каждой стране в течение 2015 г. в ходе реализации планов действий.



Аббревиатуры

AETR /ЕСТР - Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, вовлеченных в международные автоперевозки

ADR/ДОПОГ - Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов

AGR/СМА – Европейское соглашение о международных автомагистралях

BSM/УЧТ - Управление «черными точками» - местами концентрации ДТП

EASST/БАБУТС – Восточный Альянс безопасной и устойчивой транспортной системы

EBRD/ЕБРР - Европейский Банк Реконструкции и Развития

EIB/ЕИБ - Европейский Инвестиционный Банк

EMS/НМП - Неотложная медицинская помощь

GRSP/ГПБДД - Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения

IFI/МФО - Международная Финансовая организация

IMC /МККР- Международная консалтинговая компания по развитию

MoI/МВД - Министерство внутренних дел

MoIA/МВД - Министерство внутренних дел

MoH/МЗ - Министерство здравоохранения

MoT/МТ – Министерство транспорта

NGO/НПО - Неправительственная организация (общественная организация)

RRSAP/РПБДД – Региональный План действий по безопасности дорожного движения

RSA/ПДБДД - План действий по безопасности дорожного движения

SNIP/СНИП- Строительные нормы и правила

ToR/ТЗ - Техническое задание

TRACECA– Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия

WTO/ВТО - Всемирная Торговая Организация



1 Вступление и Объяснение

1.1 Область Проекта и ее геополитическое значение

С коммерческой глобализацией увеличивается потребность в транспортировке между Азией и Европой сырья, готовых изделий и людей. Кроме этого, существует сильное желание Европейского Союза поддержать социально-экономическое развитие в странах, находящихся между Европой и Китаем, одновременно помогая улучшить мероприятия по охране окружающей среды таким образом, чтобы неблагоприятные воздействия современного транспорта и транспортной инфраструктуры не умалили задуманные выгоды от улучшенных торговых отношений и более близких культурных связей. Усовершенствование безопасности дорожного движения и принятие международных соглашений и конвенций будет способствовать более легкому и эффективному движению транспорта и торговле в регионе и предоставит выгоды всем сторонам.

Необходимо задействовать политику высокого уровня, с тем, чтобы продемонстрировать обязательства и намерения правительств в регионе ТРАСЕКА содействовать и поощрять торговлю и движение международного транспорта. Это требует пересмотра транспортной политики с последующим усилением благоприятных условий законодательной и нормативно-правовой гармонизации. Проект “ТРАСЕКА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ II” разработан для того, чтобы продвигать диалог транспортной политики на следующий уровень. Усовершенствование безопасности дорожного движения и введение последовательных стандартов и подходов к транспортированию, смысл которых кратко изложен в конвенциях ЕЭК ООН и соглашениях с ЕС, внесет значительный вклад в установление общего видения будущего развития механизмов Восточно-Западного транспортного потока и торговли.

1.2 Объяснение к Региональному проекту по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА

Этот региональный транспортный проект, финансируемый ЕС: "ТРАСЕКА - БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО-ДВИЖЕНИЯ II" является продолжением проекта РПДБД¹, ранее финансируемого ЕС, целью которого было идентифицировать потребности безопасности в каждой из охваченных стран и разработать региональный план действий по безопасности дорожного движения. Этот план действий был подготовлен в конце 2011 и опубликован в начале 2012. Страны бенефицианты предыдущего исследования и данного текущего проекта - Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркмения, Украина и Узбекистан. Кроме того, Румыния, Болгария и Турция связаны с проектом как косвенные страны бенефицианты, но не будут иметь право ни на какую техническую помощь, которая будет предоставляться согласно этому проекту.

РПДБД ТРАСЕКА охватил следующие 6 секторов деятельности, во многом основанных на Десятилетии действий ООН:

1. Институциональные вопросы
2. Более безопасная инфраструктура
3. Более безопасные транспортные средства

¹ ТРАСЕКА Региональный план действий по безопасности дорожного движения, 2012



4. Более безопасные участники дорожного движения
5. Неотложная медицинская помощь
6. Изменение отношения

Этот региональный план был одобрен всеми 10 странами бенефициантами и принят как желательный региональный план, но поскольку он не был конкретизирован для потребностей определенной страны, то не возможно было внедрить его в каждой отдельной стране. Ожидалось, что каждая отдельная страна адаптирует региональный план, таким образом, чтобы подготовить определенный план действий для этой страны, но на практике этого не случилось. Чтобы помочь странам ТРАСЕКА, ЕС инициировал два следующих проекта. Данный проект, ТРАСЕКА Безопасность дорожного движения II, по которому взял на себя обязательства консорциум во главе с компанией **SAFEGE**, сфокусируется на первых трех пунктах регионального плана действий (пункты 1-3 в вышеупомянутом списке), а второй параллельный проект, осуществляемый **ГПБДД** с помощью **ВАБУТС**, сосредоточится на последних трех пунктах (пункты 4-6, упомянутые выше). Каждый проект будет стремиться помочь странам бенефициантам начать осуществление действий, рекомендованных региональным планом действий.

Разделение этих шести видов деятельности не является всецело способствующим обеспечению целостного подхода к безопасности дорожного движения, который является существенным, в том случае, если ее стандарты должны быть усовершенствованы. Следовательно, оба проекта будут сотрудничать в максимально возможной степени, делясь информацией и, если возможно, будут координировать деятельность и семинары таким образом, чтобы поддержать целостный подход в развитии индивидуального определенного плана действий по безопасности дорожного движения страны. Таким образом, вместо того, чтобы организовывать отдельные семинары по каждой из трех тем, мы предлагаем скоординировать их в единый совместный семинар по планированию действий, охватывающий все 6 тем регионального плана действий.

1.2.1 Основные цели Проекта

Основной целью проекта "ТРАСЕКА Безопасность дорожного движения II" является внедрение Регионального Плана Действий ТРАСЕКА по безопасности дорожного движения, гарантируя, что транспортная система коридора активно продвигает безопасность дорожного движения, защищенность и защиту пользователей, собственности, широкой публики и окружающей среды, которые, возможно, вовлечены или затронуты этой системой.

1.2.2 Задачи

Цели Проекта следующие:

- Дополнить Региональный План Действий по безопасности дорожного движения рекомендациями относительно Туркменистана.
- Поддержать страны бенефицианты в полном присоединении, ратификации и выполнении следующих соглашений ЕЭК ООН:
 1. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (1957)
 2. Соглашение относительно принятия единых технических предписаний для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть приспособлены и/или могут использовались на колесных транспортных средствах, и условия для



взаимного признания одобрений, предоставленных на основании этих предписаний (1958)

3. Конвенция о дорожном движении (1968)
 4. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968)
 5. Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, вовлеченных в международные автоперевозки (ЕСТР) (1970)
 6. Европейское соглашение о международных автомагистралях (ЕСМА) (1975)
 7. Соглашение относительно принятия единых условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимного признания таких осмотров (1997)
- Поддержать страны бенефицианты в разработке и внедрении запланированных технических действий, направленных на улучшение и гарантирование на постоянной основе безопасности дорожного движения и транспортного средства в соответствии с международными стандартами.
 - Надлежащее распространение результатов проекта.

1.2.3 Ожидаемые результаты (действия)

Ожидаемые результаты этого проекта можно разделить на четыре компонента.

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

- Идентификация потребностей и (приоритетных) действий, которые необходимо предпринять Туркменистану, чтобы улучшить безопасность дорожного движения
- Включение Туркменистана в оценку РПДБДД ТРАСЕКА и разработку специфических действий по обеспечению безопасности дорожного движения страны.

Компонент 2: Нормативно-правовые и институциональные реформы

- Существенный прогресс в ратификации международных соглашений странами ТРАСЕКА и четкое продвижение в процессе внедрения их основных пунктов.

Компонент 3: Безопасная инфраструктура и транспортные средства

- Современные стандарты безопасности дорожного движения принимаются во внимание при улучшении проектов существующей инфраструктуры, включая туннели;
- Соответствующие сотрудники отвечают за дорожную инфраструктуру, способные управлять, организовывать, вводить в эксплуатацию или проводить аудит безопасности дорожного движения, инспекции безопасности дорожного движения и анализ мест концентрации ДТП в соответствии с лучшей международной практикой;
- Были предприняты шаги по развитию сети безопасных мест для парковки в пределах региона ТРАСЕКА;



- Были предприняты шаги по усилению или организации системы улучшенного технического осмотра транспортных средств, с тем, чтобы уменьшить количество непригодных к эксплуатации транспортных средств на общественных дорогах.

Компонент 4: Коммуникация и визуальная доступность

- Проект имеет широкую визуальную доступность и признание поддержки, которую предоставляет ЕС безопасности дорожного движения в регионе. Заинтересованные стороны хорошо информированы о проекте, его целях и выгодах.

1.2.4 Используемая методология и подход, принятые проектом

Главная цель этого проекта состоит в том, чтобы усилить понимание всеми заинтересованными сторонами безопасности дорожного движения в регионе ТРАСЕКА, систематически и сбалансировано расширять знания и компетенцию относительно безопасности дорожного движения. Особые усилия будут прилагаться для того, чтобы в каждой стране идентифицировать и развивать местных экспертов, которые могут сделать свой вклад в собственную страну или в другие страны в рамках проектной области, таким образом, чтобы до окончания проекта в пределах региона были созданы местные кадры экспертов по безопасности дорожного движения. Кроме того, будет фокусироваться внимание на предоставлении друг другу знаний, в том числе профессиональных, приобретенных в разных странах, чтобы те страны, которые продемонстрировали определенные сильные стороны или прогресс в отдельном секторе, могли стать образцами для подражания для других стран, которые менее развиты в том вопросе. Страна, которая достигла определенных профессиональных знаний, может делиться ими с другими, демонстрируя то, как достигла успеха, и помогая использовать свой опыт в другом месте.

В целом сектора безопасности дорожного движения в странах бенефициантах проекта ТРАСЕКА (кроме Туркменистана) были относительно хорошо изучены и задокументированы во время выполнения предыдущего проекта, финансируемого ЕС. Усовершенствование инфраструктуры автомобильных дорог в регионе поддерживается рядом инициатив, проектами, Международными Финансовыми Организациями (МФО) и донорами - многие из которых продвигают безопасность дорожного движения в рамках своих проектов. Поскольку есть много МФО, которые работают и действуют по всему региону, включая Всемирный Банк, АБР, ЕБРР, ЕИБ и т.д., **важно "нанести на карту" эти действия, чтобы установить, кто, что и где делает.** Такая "картография" текущих и запланированных действий по обеспечению безопасности дорожного движения и знание о предстоящих займах и проектах позволит данному проекту помочь странам "оформить" свои потребности в безопасности таким образом, чтобы банки по развитию и другие учреждения могли финансировать компоненты безопасности дорожного движения в рамках будущих займов. Таким образом "создание потенциала" финансирования, обеспеченного ЕС, может быть важным инструментальным катализатором, который помогает странам получить большее финансирование «инвестиций», необходимых для существенного усовершенствования безопасности дорожного движения. Действия всех главных игроков, активно поддерживающих безопасность дорожного движения в этих 10 странах, будут каталогизироваться как часть этого проекта и отображаться в рабочих документах или технических записках (начальная оценка, основанная на данных, собранных на сегодняшний день, предоставляется в Приложении 3).



Проект изучит диагностирование и рекомендации, сделанные в ходе предварительно проделанной работы (с расширением до Туркменистана) и сосредоточится на основных целях следующим образом:

- Анализируя препятствия (помехи) для реформирования нормативно-правовой базы, чтобы дать возможность сделать дороги более безопасными, особенно для тех реформ, которые предполагают безопасность дорожного движения, связанную с международными соглашениями и конвенциями,
- Помогая каждой стране бенефицианту создавать местную возможность развивать, управлять и внедрять меры по обеспечению безопасности дорожного движения,
- Повышая осведомленность относительно безопасности дорожного движения и роли, которую играет ЕС в поддержке усилий по улучшению безопасности в регионе,
- Обмениваясь практическим опытом и профессиональными знаниями в регионе и развивая кадры специалистов в области безопасности дорожного движения.

1.2.5 Основные действия, которые предпринимаются Командой Проекта на протяжении Начального периода Проекта

Среди различных действий, описанных ниже, следующие меры были выдвинуты на первый план с целью вовлечь заинтересованные стороны и способствовать их участию в простой и прозрачной структуре, в рамках которой проект будет стремиться построить местный потенциал:

- В течение Начального периода члены команды посетили ПС МПК ТРАСЕКА в Баку и провели очень полезные и познавательные обсуждения с персоналом ТРАСЕКА;
- Команда проекта посетила все 10 стран (включая Туркменистан), чтобы провести обсуждения с ключевыми заинтересованными лицами и оценить текущую ситуацию по безопасности движения, и дать им возможность указать на самые проблемные сферы и приоритеты в безопасности дорожного движения в их стране, к которым следует обратиться проекту. Национальные секретари ТРАСЕКА были чрезвычайно полезными и организовали встречи со всеми ключевыми заинтересованными лицами - часто в очень сжатые сроки, чтобы вложиться в то короткое время, которое команда находилась в каждой стране. В результате команда проекта смогла получить хорошее понимание потребностей и приоритетов во всех этих странах. Эти встречи в девяти странах (включая Туркменистан) позволят создать карту заинтересованных лиц, определяющую различные национальные заинтересованные стороны, с которыми необходимо провести консультации в каждой стране. Исключением был Азербайджан, где не было возможности организовать официальные встречи, в то время, когда команда проекта находилась в стране. Команда поэтому использовала свои собственные контакты, чтобы организовать неофициальные встречи и попробовать понять потребности и проблемы. Необходим второй визит в Азербайджан, чтобы провести "официальные" встречи, и чтобы довести знания команды проекта и понимание потребностей и приоритетов в Азербайджане до того же самого уровня понимания, что и в других странах ТРАСЕКА.
- Команда проекта связалась с главными управлениями основных МФО, чтобы собрать информацию и, если возможно, посетить офисы банков развития в каждой стране с тем, чтобы задокументировать недавние и предложенные будущие проекты, подразумевающие обеспечение безопасности дорожного движения. В свое время это позволит разработать карту деятельности МФО по безопасности дорожного движения в регионе.



- Команда проекта сочла для себя обязательным посещение Делегации ЕС в каждой стране, чтобы кратко сообщить Послу и его/ее ведущим специалистам о проекте и получить их понимание/предложения относительно того, как внедрение проекта может использоваться для того, чтобы повысить понимание поддержки и действий ЕС. Короткие статьи (подходящие для использования в местных средствах массовой информации) были предоставлены по требованию Делегаций ЕС.

В соответствии с результатами вышеупомянутых действий, будут инициироваться следующие задачи в течение периода выполнения проекта:

- Будут разработаны региональные или, возможно, субрегиональные семинары и тренинги для того, чтобы обратиться к общим проблемам или вопросам, затрагивающим все или несколько стран,
- Команда проекта будет наблюдать за оценкой стоимости аварий в каждой стране, чтобы оценить ежегодные потери экономики, поощряя правительства инвестировать в безопасность дорожного движения;
- Члены команды организуют семинары по вопросам национальных планов действий относительно безопасности дорожного движения в каждой из стран бенефициантов;
- Члены команды проекта будут гарантировать, что публичность и коммуникация (видимая деятельность) относительно проекта помогут повысить понимание финансовой поддержки ЕС проекта безопасности дорожного движения.

На основании ключевых целей проекта и в соответствии с подходом, описанным в предыдущей секции, это позволит большинству ресурсов проекта распределяться на целевые потребности и определенные нужды стран бенефициантов следующим образом:

- Привлечение ключевых экспертов к работе с национальными органами власти, отвечающими за безопасность дорожного движения и связанные с ней нормативно-правовые вопросы, для продвижения выполнения Плана Действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА. Два ключевых эксперта поддержат заинтересованные стороны на нормативно-правовом уровне на стадии планирования и программирования;
- Поддержка ключевыми и не ключевыми экспертами региональных инициатив, и обмен новыми технологиями и передовой практикой между пограничными государствами;
- Вклад ключевых и не ключевых экспертов в продвижение координации на государственном уровне между властями, отвечающими за безопасность дорожного движения и проектирование дорожной инфраструктуры, строительство и управление, при поддержке координационных заседаний и совместного всестороннего планирования;
- Вклад ключевых и не ключевых экспертов в создание усиленного понимания и сотрудничества между администрацией и операторами услуг наземного транспорта, через представителей их профессиональных организаций;
- Целенаправленные консультационные услуги высокого уровня ключевых и не ключевых экспертов, мобилизованных по требованию властями и частными операторами для консультаций, технической помощи, обмена опытом и знаниями;
- Двустороннее (эксплуатационное и научное) содействие команды в осуществлении проекта: анализ проблем, связанных с выполнением Плана Действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА и действий, описанных в ТЗ Проекта;



- Владение русским языком в офисе проекта (секретарь и региональный координатор проекта бегло говорят по-русски) для того, чтобы секретари страны и заинтересованные лица стран бенефициантов могли легко связаться с командой проекта через наш офис проекта;
- Интенсивные региональные и национальные ориентированные на потребности тематические семинары, по мере необходимости и в зависимости от обстоятельств, для обмена опытом в пределах региона, с высшими чиновниками ЕС в сфере дорожного транспорта и безопасности дорожного движения (на национальных и местных уровнях), администраторами и операторами;
- Обсуждение с операторами потенциальных выгод от принятия Европейской и политики ЕС, руководящих принципов, директив и инструкций, связанных с требованиями и выявленными препятствиями. Публичное обсуждение целей и достижений в сфере безопасности дорожного движения, особенно через вебсайт и статьи, которые будут разработаны для делегаций ЕС, для использования ними в местных PR материалах и пакетах СМИ;
- Командой Проекта были разработаны индикаторы достижения результатов (см. раздел 5 и Приложение 5). Они могут использоваться для того, чтобы дать гарантию, что существует прогресс в продвижении к целям, связанным с развитием проекта. Эти индикаторы достижения будут использоваться для начального сравнительного анализа как часть системы мониторинга, а затем для того, чтобы контролировать прогресс в достижении эффекта и результатов в процессе выполнения проекта. Приложение 5 предоставляет немного начальной информации относительно предложенного метода контроля и подхода. Некоторые из них будут включены в обновленную Логическую структуру, которая будет готова в ближайшем будущем.

1.2.6 Ключевые Бенефициарии - Министерства и Агентства в странах проекта

Список, предоставленный ниже, связан с ключевыми министерствами и агентствами бенефициара, которые посетили эксперты проекта во время первых визитов в соответствующие страны. Дополнительные учреждения бенефициара могут быть определены в течение последующих визитов и семинаров в регионе. Список будет обновлен в первом Промежуточном Отчете.

➤ Армения

- Министерство науки и образования
- Министерство здравоохранения
- Министерство транспорта и коммуникаций
- Государственная дорожно-транспортная инспекция

➤ Азербайджан

- Министерство Внутренних дел
- Министерство здравоохранения
- Министерство транспорта
- Министерство образования
- Государственный департамент обеспечения безопасности дорожного движения

➤ Грузия

- Министерство Внутренних дел
- Министерство науки и образования



- Министерство здравоохранения, труда и социальных дел
- Министерство инфраструктуры и регионального развития
- Департамент государственной патрульной службы общественной безопасности

➤ **Казахстан**

- Министерство здравоохранения
- Министерство транспорта и коммуникаций
- Министерство науки и образования
- Комитет национальной безопасности
- Министерство внутренних дел
- Управление дорожной полиции МВД

➤ **Республика Кыргызстан**

- Министерство здравоохранения
- Министерство транспорта и путей сообщения
- Министерство внутренних дел
- Министерство науки и образования
- Государственный департамент обеспечения безопасности дорожного движения

➤ **Молдова**

- Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры
- Национальное управление дорожного транспорта (НУДТ)
- Министерство здравоохранения
- Министерство образования
- Министерство внутренних дел
- Управление дорожной полиции

➤ **Таджикистан**

- Министерство транспорта и коммуникаций
- Министерство здравоохранения
- Министерство образования
- Министерство внутренних дел
- Государственная автоинспекция ГАИ

➤ **Туркменистан**

- Министерство здравоохранения
- Министерство автомобильного транспорта
- Министерство образования
- Министерство здравоохранения и медицинской промышленности
- Государственная автоинспекция ГАИ

➤ **Украина**

- Министерство инфраструктуры
- Министерство транспорта и коммуникаций
- Министерство здравоохранения
- Министерство внутренних дел
- Министерство науки и образования



- Государственная служба автомобильных дорог Украины “Укравтодор”
- Государственная автомобильная инспекция ГАИ

➤ **Узбекистан**

- Министерство общественного образования
- Министерство высшего и среднего специального образования
- Министерство общественного здравоохранения
- Министерство внутренних дел
- Министерство чрезвычайных ситуаций
- Государственная автомобильная инспекция ГАИ

2 Текущий статус Конвенций и Соглашений ООН в странах бенефициантах ТРАСЕКА

Как описано в разделе 1.2.4. Используемая методология и подход, принятые проектом, важно знать текущую ситуацию в каждой стране бенефицианте ТРАСЕКА. Поэтому в следующем тексте подано короткое резюме выполнения РПДБДД для каждой страны. Детальная оценка текущего выполнения РПДБДД подается в Приложении 1: Отчет о достигнутом прогрессе в стране. Как будет указано позже, безопасность дорожного движения требует объединенного действия множества ключевых областей, и нельзя получить полное понимание или целостное представление потребностей и нарушенных взаимосвязей без краткого обзора всего.

Поскольку региональный план ТРАСЕКА охватил шесть секторов в каждой стране, команда проекта стремилась оценить статус выполнения плана действий во всех шести секторах относительно каждой страны бенефицианта даже при том, что эта часть проекта ТРАСЕКА покрывает только три из них. Эти шесть оцененных секторов следующие:

1. Действия, направленные на нормативно-правовую и институциональную реформы,
2. Действия, имеющие отношения к инфраструктуре
3. Действия, имеющие отношения к транспортным средствам,
4. Действия, имеющие отношения к участникам дорожного движения,
5. Улучшенное медицинское обслуживание для жертв аварий
6. Действия, направленные на изменение отношения общества к безопасности дорожного движения.

Информацией, собранной командой по пунктам 4-6 поделимся с командой ГПБДД, которая параллельно осуществляет проект, финансируемый ЕС. Это поощрит сотрудничество и обмен информацией между двумя проектами и приведет к намного более эффективному внедрению и большему эффекту/результату от проекта.

2.1 Армения

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, предпринятой в течение Начального периода Проекта, представлены в Таблице 2.1.1.



Таблица 2.1.1. Оценка выполнения РПБДД в **Армении**

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Ратифицировано три Конвенции (1968 Конвенция о дорожном движении, 1970 ЕСТР и 1975 ЕСМА). - Совет существует, но нет Секретариата. Нет финансирования. - Существует стратегия безопасности дорожного движения, но нет финансирования, поэтому мало что внедряется. - Есть сбор и оценка информации относительно аварий, но она не унифицирована в регионе.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- Проводятся проверки безопасности дорожного движения по дорожным схемам МФО. Общественные схемы безопасности движения разрабатываются вдоль реконструируемых дорог и как часть «жизненно важных» дорог Всемирного Банка в сельской местности. Опасные участки идентифицируются полицией и усовершенствуются. - Существует несколько автостоянок для грузового транспорта вдоль основных дорог, но необходимо еще.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	- Выполняются осмотры транспортных средства, но существуют некоторые проблемы коррупции.
4. Основные проблемы безопасных участников дорожного движения	- Существует законодательная база относительно всех пунктов, но ее выполнение не столь эффективное, а также есть проблемы коррупции. - Полиция, выполняющая осуществление, не укомплектована и имеет недостаточно ресурсов - Были осуществлены некоторые хорошие кампании по БДД.
5. Основные проблемы оказания медицинской помощи жертвам аварий	- Нет единого номера экстренного вызова - Существует общенациональная электронная система контроля, но качество помощи под вопросом.
6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- Существует законодательная база и некоторые общественные организации активны/ консультируют, но нет финансирования для внедрения - Ограниченное обучение транспортному движению в школе. Полиция посещает школу, проводятся отдельные уроки безопасности. - Курсы переподготовки водителей еще не открыты.



- Сильные стороны:** Существование Совета безопасности дорожного движения и Стратегии безопасности дорожного движения. Аудит безопасности дорожного движения используется на главных схемах. Общественные организации по безопасности дорожного движения активная, но недостаточно финансируется.
- Слабые стороны:** Нет единого номера экстренного вызова. Недостаточно информационных компаний в СМИ и курсов переподготовки водителей. Ограниченное образование детей в школах.



2.2 Азербайджан

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, проведенной в течение начального периода проекта, представлены в Таблице 2.2.1.

Таблица 2.2.1. Оценка выполнения РПДБДД в Азербайджане

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПДБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Ратифицировано шесть Конвенций (не ратифицирована только 1997 года - Единые условия для периодического технического осмотра транспортных средств). - При кабинете Министров существует Комиссия по вопросам безопасности дорожного движения (КВБДД). КВБДД работает, но не имеет Секретариата (только один секретарь) и не имеет надлежащего финансирования. - Стратегия была подготовлена в 2012 и все еще ожидает одобрения Кабинета Министров. - Только полиция имеет доступ до оригинальной информации, собранной по аварии.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- ПДБДД в настоящее время используется только на международных проектах (главные дороги), но не на региональных и дорогах местного значения. - Имеется небольшое целевое финансирование или рекомендации осуществляются незначительно. - Существует правовое основание для управления местами концентрации ДТП, Азердорслужба имеет их список, но на них не очень обращают внимание. Существует ограниченное доступное финансирование, поэтому улучшаются только некоторые местоположения. - Рекомендации относительно внедорожных стоянок существуют в стандартах СНИП, но последовательно не применяются. Необходимо большее количество внедорожных стоянок.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	- Ратифицированные конвенции и правовое основание существуют. Неизвестно, регулируются ли правительством пособия, подготовка кадров и семинары.
4. Основные проблемы безопасных участников дорожного движения	- Повышено общественное понимание безопасности дорожного движения в течение прошлых лет. - Есть видимые результаты правоохранительной деятельности автодорожной полиции.
5. Основные проблемы	- Единый номер экстренной службы действует по всей стране - По всей стране действует система НМП.



оказания медицинской помощи жертвам аварий	
6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- Общественная организация присутствует в безопасности дорожного движения. - В школах осуществляется обучение безопасности дорожного движения, но не известно в какой степени. - Курсы по переподготовке водителей еще не открыты.

Сильные стороны: Действия Азердорслужбы относительно безопасности дорожного движения. Использование ПДБДД на международных финансируемых проектах. Существование общественных организаций. Существование единого номера экстренной службы.

Слабые стороны: Слабая (недостаточно полномочий) Комиссия по безопасности дорожного движения. Не достаточно компаний в СМИ.



2.3 Грузия

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, проведенной в течение начального периода проекта, представлены в Таблице 2.3.1.

Таблица 2.3.1. Оценка выполнения РПДБДД в Грузии

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПДБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Пять (4+1) Конвенций Ратифицировано/Подписано (1968 Конвенция по Дорожному Движению, 1968 Конвенция по знакам дорожного движения и сигналам, 1970 ЕСТР, 1975 ЕСМА и подписана, но не ратифицированная 1997 Инспекция). - Существует Межправительственная комиссия по безопасности дорожного движения (от предыдущего правительства), но нет регулярных заседаний, активного секретариата. Нет ведущего агентства, ответственного за безопасность дорожного движения. Эти полномочия разделены между различными министерствами, центральным и региональным правительством. - Существует проект национальной Стратегии безопасности дорожного движения, но он не принят. Статус в правительстве неизвестен. - Полицейский патруль собирает данные относительно аварий. Вскоре будет запущена ОИС карта дорог с авариями. Проблемой является обмен данными между больницами, страховыми компаниями и другими министерствами. Закон об обмене информацией должен быть введен в ближайшие годы. Должна быть запущена объединенная база данных связанных несчастных случаев.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- Кажется, что она функционирует, но на этой стадии больше информации не доступно.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	- Существовало правовое основание для Технического осмотра транспортных средств. Легковые автомобили регулярно не проверяются, только минибусы и тяжелые транспортные средства.
4. Основные проблемы безопасных участников дорожного движения	- Общественная кампания СМИ от Министерства Внутренних Дел (правительство), фонда Товарищества по безопасности дорожного движения (НПО) существует. НПО участвовала в важных местных и международных проектах. - Существует потребность во введении обязательных ремней безопасности на задних сидениях. Усовершенствование законодательства относительно превышения скорости (дифференциация штрафов, в соответствии с превышением скорости). Цифровая система подсчета нарушений правил дорожного движения может улучшить поведение водителей. Отдельно



	необходимо уделить внимание проблемам водителей-новичков. Лучшее выполнение закона, который запрещает садить детей до 12 лет на передних местах.
5. Основные проблемы оказания медицинской помощи жертвам аварий	- Единый номер экстренной службы действует по всей стране - По всей стране действует система НМП.
6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- НПО активны относительно безопасности дорожного движения. - Образование по безопасности дорожного движения частично представлено в школах. Важно разработать программы обучения для преподавателей. - Курсы по переподготовке водителей еще не открыты.

Сильные стороны: Деятельность Патрульной службы и НПО. «Партнерство для безопасности дорожного движения»

Слабые стороны: Отсутствие органа, координирующего безопасность дорожного движения (Агентство или Комиссия по безопасности дорожного движения).



2.4 Казахстан

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, предпринятой в течение начального периода проекта, представлены в Таблице 2.4.1.

Таблица 2.4.1. Оценка выполнения РПДБДД в Казахстане

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПДБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Все семь Конвенций ратифицированы. - Отсутствует мультидисциплинарное агентство безопасности дорожного движения (орган). - Отсутствует принятая национальная Стратегия безопасности дорожного движения. Существует специализированная программа безопасности дорожного движения и Министерство внутренних дел - ответственный орган за разработку и реализацию Программы. - Существует база данных аварий, и результаты работы доступны в рамках годового отчета лицам, заинтересованным в безопасности дорожного движения.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- Правовое основание для ПДБДД было предусмотрено в проекте Закона о безопасности дорожного движения, но удалено из последней версии проекта, которая находится почти в Парламенте. Пособие по ПДБДД разработано, но не используется. - Существует систематический подход в МВД по усовершенствованию мест концентрации ДТП. Работа Комиссии по управлению местами концентрации ДТП должна быть улучшена. - Парковки и площадки отдыха запланированы по стандартам СНИП каждые 15-20 км для дорог категории I и II и на более длинных расстояниях для дорог категории III и IV.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	- Существовало правовое основание для проведения Технического осмотра транспортных средств. Транспортные средства проверяются регулярно.
4. Основные проблемы безопасных участников дорожного движения	- Дорожная автоинспекция работает над предотвращением, так же, как и МЗ, которое имеет государственную программу 2011-2015, включающую общественное мнение относительно безопасности дорожного движения, рекламы на телевидении и т.д. - Полиция выглядит активной и эффективной. Ремни безопасности обязательны только на передних сидениях, согласно закону о безопасности дорожного движения.
5. Основные проблемы оказания медицинской	- Установлен единый номер экстренной службы (112) - 10 Центров НМП + вертолетная служба существуют вдоль основных дорог.



помощи жертвам аварий	
6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- Нет активных НПО, посвященных безопасности дорожного движения. - Образование по безопасности дорожного движения частично представлено в школах. Важно развивать программы обучения для преподавателей. - Курсы по переподготовке водителей еще не открыты.

Сильные стороны: Ратифицированы все международные Конвенции. Действия Министерства Чрезвычайных ситуаций (НМП)

Слабые стороны: Отсутствует координационный орган по безопасности дорожного движения (Агентство или Комиссия по безопасности дорожного движения).



2.5 Кыргызстан

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, предпринятой в течение начального периода проекта, представлены в Таблице 2.5.1.

Таблица 2.5.1. Оценка выполнения РПДБДД в Кыргызстане

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПДБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Ратифицировано только две Конвенции (1968 Конвенция о дорожном движении и Конвенция о знаках дорожного движения и сигналах). - При заместителе премьер-министра существует Комиссия по безопасности дорожного движения, но ее секретариат не укомплектован и недостаточно профинансирован для выполнения работы. - Национальная Стратегия Безопасности дорожного движения и План Действий были разработаны с помощью Всемирного Банка, и в них вносятся поправки по результатам консультаций с ключевыми Министерствами. - База данных аварий страны была разработана с помощью Всемирного Банка, и в нее вносятся поправки по результатам консультаций с ключевыми Министерствами.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- Аудиты безопасности дорожного движения в настоящее время не проводятся на внутренней сети, но, возможно, проводятся на некоторых международных проектах, зависящих от роли учреждений МФО. - Существует правовое основание для управления местами концентрации ДТП. Дорожный департамент готовит ежегодный список мест концентрации ДТП и систематически улучшает их в пределах доступного бюджета. - Рекомендации для надежных и безопасных мест стоянки существуют в стандартах СНИП, но последовательно не применяются. Необходимо больше стоянок вне дороги.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	Правовое основание для Технического осмотра транспортных средств существовало, но в 2012 обязательная проверка транспортных средств была отклонена (остановлена). Теперь для личных автомобилей она добровольная.
4. Основные проблемы безопасных участников дорожного движения	- Повышение общественного понимания безопасности дорожного движения находится только на начальной стадии. - Закон о безопасности дорожного движения выполняется. Должны быть усовершенствованы детские ограничители.
5. Основные проблемы	- Единый номер экстренной службы не установлен. - По всей стране действует система НМП.



оказания медицинской помощи жертвам аварий	
6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- НГО продвигают компании по безопасности дорожного движения. - Образование по безопасности дорожного движения частично присутствует в школах. - Курсы по переподготовке водителей еще не открыты.

Сильные стороны: Существует Комиссия по безопасности дорожного движения, но Секретариат слабый. Существует проект Секретариата. Присутствует и эффективно осуществляется управление местами концентрации ДТП, МСАТ активен, так же, как и одна НПО.

Слабые стороны: Необязательный техосмотр и страхование пассажирских транспортных средств (слишком много колесных транспортных средств с правосторонним рулем).



2.6 Молдова

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, предпринятой в течение начального периода проекта, представлены в Таблице 2.6.1.

Таблица 2.6.1. Оценка выполнения РПДБДД в Молдове

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПДБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Ратифицировано пять Конвенций (ДОПОГ 1957, 1968 Соглашение по Дорожному Движению, 1970 ЕСТР, 1975 ЕСМА и 1997 Инспекция). - Деятельность финансируется профильными Министерствами. Центрального финансирования нет. Небольшие ресурсы для поддержки. Некоторый правительственный персонал обеспечивает административную функцию. - Стратегия одобрена, но еще не внедрена. - Только полиция имеет доступ к оригинальной хранящейся информации. Заинтересованные стороны могут только запрашивать таблицы, но не могут делать прямой анализ.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- Все дороги, финансируемые МФО, включают Аудит безопасности дорожного движения, но это не касается внутренних дорог. Департамент дорог действительно использует аудит безопасности дорожного движения. По всем реконструируемым дорогам проведен аудит безопасности дорожного движения. - Полиция предоставляет список худших местоположений (самое высокое количество аварий), но полиция не достаточно хорошо проводит анализ. Только полиция проводит расследования, поэтому может пропустить инженерные или другие дефекты. Администрация департамента дорог имеет годовую программу, но нет определенного финансирования, поэтому не может сделать всего. Два раза в год проводится осмотр сети, чтобы оценить дороги (не места концентрации ДТП), а только общее состояние дороги и т.д. Полиция предоставляет список, и администрация департамента дорог делает столько, сколько может. - Существуют технические нормы о наличии площадок для отдыха на указанных расстояниях. Участки существуют на национальных дорогах. Страна - только 200-километров с востока на запад и 300 километров с севера на юг, поэтому это не главная проблема.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	- Существуют ратифицированные конвенции и правовые основания. МТ/МВД ведет надзор за МТ на станциях диагностики и полицией на дорогах, оба адекватно финансируются.
4. Основные проблемы безопасных участников	- Принята законодательная база по всем пунктам, но граждане часто превышают скорость, ездят в нетрезвом виде и т.д., поэтому это может усложнить ситуацию. - Осуществление контроля автоинспекцией зрительно заметно.



дорожного движения	
5. Основные проблемы оказания медицинской помощи жертвам аварий	- Единый номер экстренной службы не существует. - По всей стране действует система НМП.
6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- НПО присутствуют в безопасности дорожного движения. - Образование по безопасности дорожного движения присутствует в школах, но не известно в каких пределах. Преподаватели не обучены. Автоинспекция осуществляет визиты, чтобы провести беседы о безопасности. Нет в наличии подобранных для определенного возраста материалов. - Курсы по переподготовке водителей еще не открыты.

Сильные стороны: Использование аудитов безопасности дорожного движения. Присутствует управление местами концентрации ДТП.

Слабые стороны: Не существует единого номера экстренной службы. Недостаточно компаний в СМИ.



2.7 Таджикистан

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, предпринятой в течение начального периода проекта, представлены в Таблице 2.7.1.

Таблица 2.7.1. Оценка выполнения РПДБДД в Таджикистане

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПДБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Ратифицировано четыре конвенции (ДОПОГ 1957, 1968 Конвенция по Дорожному Движению, 1968 Конвенция о дорожных знаках и сигналах и 1970 ЕСТР). - Существует и действует Правительственная Комиссия по безопасности дорожного движения. Комиссия следит за выполнением программы 2009-2013 Безопасности дорожного движения. Новая программа (2014) находится в процессе принятия в Правительстве. - Не существует Стратегии безопасности дорожного движения, но Государственная программа по безопасности дорожного движения существует (на стадии принятия). - Только полиция имеет доступ к оригинальной хранящейся информации. Заинтересованные лица могут только запрашивать таблицы, но не могут осуществлять прямого анализа.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- ПДБДД в соответствии с ЕС 96/2008 не существует. После стадии проектирования существует ревизионная комиссия. Реальный ПДБДД мог бы использоваться на некоторых международных проектах, зависящих от роли учреждения МФО (АБР требует его как часть ПрЗ). - Существует правовое основание для управления местами концентрации ДТП. Дорожный департамент готовит ежегодный список мест концентрации ДТП и систематически улучшает их в пределах доступного бюджета. - Рекомендации для внедорожных стоянок существуют в стандартах СНИП, но последовательно не применяются. Необходимо больше внедорожных стоянок.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	- Существовало правовое основание для технического осмотра транспортных средств, но наблюдение за статусом автомобилей показывает низкие результаты в отношении качества обслуживания.
4. Основные проблемы безопасных участников дорожного движения	- Повышение общественного понимания безопасности дорожного движения находится на начальной стадии. - Закон о безопасности дорожного движения выполняется. Ремни безопасности обязательны только на передних сидениях. Детские места не обязательны. Существуют ограничения только относительно возраста и положения сидения.
5. Основные проблемы	- Единый номер экстренной службы не существует. - По всей стране действует система НМП.



оказания медицинской помощи жертвам аварий	
6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- НПО вовлечены в принятие решений, относящихся к безопасности дорожного движения - Образование по безопасности дорожного движения частично присутствует в школах - Курсы по переподготовке водителей еще не открыты.

Сильные стороны: Существует Государственная комиссия по безопасности дорожного движения, но Секретариат слабый. НПО активны.

Слабые стороны: Не существует Стратегии безопасности дорожного движения и Плана действий. Не используется Единый номер экстренной службы.



2.8 Туркменистан

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, предпринятой в течение начального периода проекта, представлены в Таблице 2.8.1.

Таблица 2.8.1. Оценка выполнения РПДБДД в Туркменистане

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПДБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Ратифицировано три Конвенции (1968 Конвенция по дорожному движению, 1968 Конвенция по дорожным знакам и сигналам и 1970 ЕСТР). - Некоторая координация безопасности дорожного движения существует в МЗ. - Нет стратегии безопасности дорожного движения и разработанного Плана действий, который бы использовался. - Только полиция имеет доступ к оригинальной сохраняемой информации. Нет электронной передачи данных из регионов. Заинтересованные лица могут только просить таблицы, но не могут осуществить прямой анализ.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- Не используется ПДБДД как обозначено в Директиве ЕС 96/2008. Существует своего рода комиссия для проверки проектирования. - Существует правовое основание для управления местами концентрации ДТП. Управление местами концентрации ДТП существует как вид деятельности, но способ внедрения пока не известен - Рекомендации для внедорожных стоянок существуют в стандартах СНИП, но детали неизвестны.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	- Существовало правовое основание для осуществления технического осмотра транспортных средств. Легковые автомобили проверяются каждые 2 года.
4. Основные проблемы безопасных участников дорожного движения	- Повышение общественного понимания безопасности дорожного движения находится только на начальной стадии. - Новый закон о безопасности дорожного движения. Закон о Безопасности дорожного движения выполняется. Автоинспекция очень активна и визуально заметна.
5. Основные проблемы оказания медицинской помощи жертвам аварий	- Нет единого номера экстренной службы. - По всей стране действует система НМП



6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- Нет активных НПО по безопасности дорожного движения. - Образование по безопасности дорожного движения частично присутствует. - Курсы по переподготовке водителей еще не открыты.
--	--

Сильные стороны: Существует своего рода комиссия по безопасности дорожного движения при МЗ.

Слабые стороны: Не существует Стратегии безопасности дорожного движения и Плана действий, которые разработаны и используются. Нет ПДБДД. Нет НПО по безопасности дорожного движения.



2.9 Украина

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, предпринятой в течение начального периода проекта, представлены в Таблице 2.9.1.

Таблица 2.9.1. Оценка выполнения РПДБДД в **Украине**

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПДБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Все Конвенции и Соглашения ратифицированы. - Был координационный совет, но собрался только 1 раз за 5 лет, поэтому расформирован. МВД осуществляет функции, связанные с правоохранительными действиями, а МТ осуществляет функции, связанные с дорогами. - Существует стратегия безопасности дорожного движения 2011-2020. Были вовлечены стороны, заинтересованные в безопасности дорожного движения. Нет финансирования, поэтому ничего не внедряется. Подготовлен План действий для поддержания стратегии до 2015. - Сбор данных по авариям, и оценка не объединены в регионе. - Новый проект партнерства по безопасности дорожного движения, финансируемый ЕС, в скором времени начнет помогать Украине внедрять соглашения с ЕС по коммерческим транспортным средствам и водителям. Проводились встречи с соответствующими должностными лицами Делегации ЕС в Украине, чтобы обсудить содержание проекта и обеспечить координацию, во избежание повторений.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- Нет законодательной базы. ПДБДД используется на некоторых международных финансируемых дорогах. Существует система проверки соответствия, которая будет усилена вскоре безопасностью дорожного движения. - Существуют нормы и процедуры, которые основываются на количестве аварий. Осуществляется программа и 25-50 участков улучшается ежегодно на государственных дорогах. Нет надлежащего изучения мест концентрации ДТП, но существует некоторый доступ к данным. Требуется обучение. - Существует приблизительно 880 мест для стоянок грузовиков, но только 20% обустроены для ночевки. Проблемы финансирования/земли. Необходимо больше мест.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	- Проводится инспекция только транспортных средств, предназначенных для коммерческих перевозок. Частные транспортные средства не осматриваются. В автопарке много старых транспортных средств, поэтому, вероятно, есть дефекты. Необходимо усовершенствование.
4. Основные проблемы безопасных	- Принято законодательство по всем пунктам. Не следят за выполнением требований относительно использования мобильных телефонов.



участников дорожного движения	- Полиция следит за осуществлением требований, но коррупция – это серьезная проблема. Полиция не укомплектована и не имеет достаточно ресурсов.
5. Основные проблемы оказания медицинской помощи жертвам аварий	- Нет единого номера экстренной службы. Гос. экстренная служба и частная экстренная служба работают под одним номером 103, но имеют еще также и собственные номера. - По всей стране действует система НМП, но ее качество сомнительно.
6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- С НПО проводились консультации в процессе разработки стратегии национальным координационным органом. - Учебного плана образования по дорожному движению в школах не существует. Время от времени приходит полиция. Преподаватели никогда не обучались. - Курсы по переподготовке водителей еще не открыты.

Сильные стороны: Существование Стратегии безопасности дорожного движения. Проведение аудитов безопасности дорожного движения на внедряемых международных проектах. Существует управление местами концентрации ДТП. НПО по безопасности дорожного движения работают активно.

Слабые стороны: Нет единого номера экстренной службы. Недостаточно компаний в СМИ и курсов по переподготовке водителей.



2.10 Узбекистан

Главные результаты ознакомительной рабочей поездки, предпринятого в течение начального периода проекта, представлены в Таблице 2.10.1.

Таблица 2.10.1. Оценка выполнения РПДБДД в Узбекистане

Область Действия	Оценка текущей ситуации выполнения РПДБДД
1. Главные институциональные проблемы	- Ратифицировано четыре Конвенции (1968 Конвенция по дорожному движению, 1968 Конвенция по дорожным знакам и сигналам, 1970 ЕСТР и 1975 ЕСМА). - Правительство имеет Комиссию по безопасности дорожного движения с ключевыми министерствами. Секретариат обеспечен основным офисом, заседает 6 месяцев с интервалами. Закон о безопасности дорожного движения существует с 19/08/99 № 818-1. Работа разделена между 3 правительственными органами: дорог и речного транспорта, государственной автоинспекцией и государственной строительной компанией. - Стратегия существует, но финансирование не обеспечивается/нежизнеспособно. - Накопление данных об авариях, и их оценка не объединены в регионе.
2. Главные проблемы более безопасной инфраструктуры	- Существует законодательная база для ПДБДД. Применяется на международных проектах. Инспекции безопасности дорожного движения (соответствия) проводятся на других дорогах. - Программа мест концентрации ДТП включена в стандартную программу усовершенствования дорог. - Существуют технические нормы о наличии площадок для отдыха на определенных расстояниях. - Несколько есть, но необходимо больше.
3. Основные проблемы более безопасных транспортных средств	- Проводятся некоторые проверки, но не систематически. Правительство регламентирует станции диагностики.
4. Основные проблемы безопасных участников дорожного движения	- Существует законодательная база по всем пунктам, но выполнение не всех контролируется, и водители этим пользуются. - Контроль автоинспекции заметен.
5. Основные проблемы оказания медицинской	- Единый номер экстренной службы не используется. НМП имеет свой собственный номер, но может вызвать другие службы, если необходимо



помощи жертвам аварий	- Существует общенациональная система НМП. Жертв с серьезными ранениями везут в специальную больницу Травм.
6. Основные проблемы меняющегося отношения к безопасности дорожного движения	- Существует несколько НПО, которые консультируются НПО, работающими в сфере безопасности дорожного движения. - Проведено некоторое образование в сфере безопасности дорожного движения, но нет подобранных по возрасту материалов и обучения преподавателей. Полиция осуществляет посещение школ. - Курсы по переподготовке водителей еще не открыты.

Сильные стороны: Существование Стратегии безопасности дорожного движения. Использование аудита безопасности дорожного движения на международных проектах. Существует управление местами концентрации ДТП.

Слабые стороны: Не существует единого номера экстренной службы. Недостаточно кампаний в СМИ и курсов по переподготовке водителей.



2.11 Итоги ознакомительной рабочей поездки

1. **Институциональные вопросы:** Только 2 страны присоединилось ко всем 7 конвенциям, другие находятся на разных стадиях внедрения. В будущем будут возможности для обмена опытом между странами, уже внедрившими конвенции, и только собирающимися. Многие из правительств не видят реальных потерь для экономики своих стран и всё ещё рассматривают выделение финансов на безопасность дорожного движения как затраты, а не как инвестиции. Вследствие этого в большинстве стран отсутствуют эффективные управление, координация и, особенно, финансирование в вопросах безопасности дорожного движения, потому этот аспект требует особенного внимания. Системы обработки данных, как правило, низкого качества, и заинтересованные стороны не имеют доступа к исходным данным для проведения дальнейшей их обработки.
2. **Инфраструктура с высоким уровнем безопасности:** В большинстве стран выполняются дорожные проекты за счёт международных финансовых организаций, в которые, как правило, включены аудит безопасности дорожного движения и мероприятия по информированию местных общин относительно частей, касающихся прохождении этих дорог через населённые пункты. На автодорогах, которые финансируются за счёт местного финансирования, как правило, аудит безопасности дорожного движения не проводится. Поскольку большинство стран, как и ранее, использует основанную на советских стандартах нормативную базу дорожной отрасли, то нередко сложно применять элементы безопасности дорожного движения, дизайн которых не соответствует этим стандартам. Средства для безопасности пешеходов очень низкого качества и в целом пешеходы составляют 30-50 % погибших в ДТП. Для развития инженерного обеспечения безопасности дорожного движения необходимы значительные объёмы обучающих и пилотных проектов по аудиту безопасности дорожного движения, программ по работе с аварийно-опасными участками и т.д.
3. **Осмотр транспортных средств и стандарты:** Потребности в этом секторе значительно различаются, поскольку в части стран существуют эффективные системы технического осмотра, а в других его проходят только коммерческие транспортные средства. В большинстве стран отсутствует осмотр частных транспортных средств или он прекращён из-за проблем с коррупцией. Во многих странах транспортные средства очень старые, поэтому отсутствие регулярного технического осмотра на предмет пригодности к перевозкам, возможно, является основным фактором низких показателей безопасности дорожного движения в этих странах.
4. **Безопасность участников дорожного движения:** Отсутствие или ограниченное использование эффективных рекламных кампаний по безопасности дорожного движения; общее принятие коррупции в дорожной полиции и в органах, проводящих оценку знаний водителей, наряду с отсутствием в школах соответствующих возрасту образовательных программ по вопросу безопасности дорожного движения, вместе в большинстве стран создают условия, в которых общество уделяет мало внимания собственной безопасности и безопасности других. Полиция, как правило, не имеет достаточно ресурсов и профессиональных навыков для выполнения задач, которые она должна выполнять, хотя в паре стран этот вопрос с некоторым успехом решён, что может стать хорошим опытом для обмена с другими.
5. **Услуги неотложной медицинской помощи:** В большинстве стран отсутствует единый номер экстренной помощи, а используются отдельные телефонные номера полиции,



скорой помощи и служб спасения. Скорая помощь, на первый взгляд, имеет достаточно квалифицированных специалистов, но отсутствуют систематическое обучение водителей коммерческих транспортных средств первой помощи и не проводятся совместные учения скорой помощи / полиции / службы спасения.

6. **Изменение отношения:** В некоторых странах начата деятельность ряда местных общественных организаций, которые сегодня предоставляют голос общественности и взаимодействуют с органами власти и полицией для роста информированности по вопросам безопасности дорожного движения. Для роста информированности и изменения рискованных моделей поведения участников дорожного движения должно быть осуществлено куда больше действий.

2.12 Текущее состояние внедрения конвенций и соглашений ООН в странах-бенефициарах ТРАСЕКА

Страны ТРАСЕКА являются быстроразвивающимися странами, имеют слабо скоординированную деятельность в вопросах безопасности дорожного движения и ухудшение в некоторых из них ситуации с безопасностью дорожного движения, что резко контрастирует с улучшением ситуации в странах Западной Европы. За последнее десятилетие там достигнут значительный успех в результате серьёзных и систематических усилий, приложенных для повышения безопасности дорожного движения.

В некоторых странах Западной Европы удалось достичь очень существенного снижения уровня смертности в ДТП. Основные элементы, за счёт которых достигнут такой прогресс, могут быть связаны со следующими факторами:

- значительная работа по обеспечению наличия на государственном уровне национального законодательства и эффективных механизмов его реализации
- гармонизированная на международном уровне нормативно-правовая база в сфере безопасности дорожного движения, которая обеспечивает единство дорожной сети и однородные правила дорожного движения при пересечении границ
- политическая воля, приверженность действиям и результатам
- разработка стратегий безопасности дорожного движения и мониторинг их реализации
- постановка амбициозных, но измеримых целей по сокращению количества жертв
- обмен передовым опытом для дальнейшего усовершенствования

Таким образом, если страны Восточного партнёрства ЕС, включая регион ТРАСЕКА, хотят разрешить проблемы с безопасностью дорожного движения, должны следовать аналогичным путём. Одним из основных элементов в достижении успеха должны быть внедрение и полная реализация стандартов, связанных с безопасностью дорожного движения, стандартов организации движения, стандартов на дорожные знаки и сигналы, проектирование и строительство автодорог, перевозку опасных грузов, безопасность транспортных средств и охрану окружающей среды. Более того, путём применения стандартов безопасности дорожного движения эти страны обеспечат равные условия на мировом автомобильном рынке. В связи с этим, очень важно, чтобы страны Восточного партнёрства ратифицировали и внедрились следующие стандарты ЕС и международные стандарты:



1. **Европейское соглашение от 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)**, направленное на обеспечение максимально возможного уровня безопасности в перевозке опасных грузов при экономически обоснованных затратах. В нём определены вещества, которые считаются опасными грузами и которые могут быть допущены к международным перевозкам, а также те, которые не могут допускаться.

Протоколом поправок от 1993 года к ст. 1(а), 14 (1) та 14(3) (b) ДОПОГ была упрощена процедура внесения поправок в приложения к ДОПОГ и гармонизировано определение термина «транспортное средство» с определением, используемым в различных директивах ЕС.

2. **Соглашение от 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колёсных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и / или использованы на колёсных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний**, которое предоставляет юридические рамки для создания нормативной базы по вопросам безопасности дорожного движения и выбросов, согласно которой в Европе и во многих других частях мира должны производиться моторные транспортные средства. Всего было разработано 131 Правило ООН.

Среди Правил ООН, заключающихся в Соглашении 1958 года, есть следующие:

- Правило ООН № 16 о ремнях безопасности и Правило ООН № 44 о системах сдерживания.
- Правило ООН № 22 о защитных шлемах для мотоциклистов.
- Правило ООН № 13-Н о пассажирских автомобилях и Правило ООН № 13 о грузовых автомобилях.

3. **Конвенция о дорожном движении от 1968 года**, направленная на содействие международному дорожному движению и на повышение безопасности дорожного движения путём принятия унифицированных правил дорожного движения. Конвенцией установлено согласованные правила на все факторы, влияющие на международное дорожное движение и его безопасность, в том числе требования к водителям и транспортным средствам.
4. **Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 1968 года**, в которой установлено набор согласованных дорожных знаков и сигналов. В ней дорожные знаки распределены на три категории – предупреждающие, регулирующие и информационные, - и для каждой из них дано описание и внешний вид, включая размеры, форму и цвета, графические символы и нормы обеспечения видимости и выразительности.
5. **Европейское соглашение от 1970 года, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)**, направленное на предупреждение сверхнормативного вождения водителями и экипажами коммерческих транспортных средств общей массой более 3,5т или перевозящих 9 и более пассажиров и совершающих международные автоперевозки. Как известно, усталость водителя увеличивает риск серьёзных ДТП.



6. **Европейское соглашение от 1975 года о международных автомагистралях (СМА)** предоставляет набор технических стандартов, обеспечивающих строительство автодорог (международного значения) с высоким уровнем безопасности дорожного движения. Сеть автодорог, соответствующих СМА, должна обеспечить однотипность дорожной инфраструктуры на большей части евразийского континента путём обеспечения одинакового внешнего вида автодорог, их строительства аналогичными методами и обустройства дорожными знаками на согласованной основе.
7. **Соглашение от 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колёсных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров** обеспечивает правовую основу для технических осмотров транспортных средств. Оно дополнено 2 Правилами ООН, направленными на поддержание безопасности на протяжении всего жизненного цикла транспортного средства.

Вышеуказанные конвенции и соглашения ООН являются открытыми для всех государств-членов ООН. Стадия присоединения стран ТРАСЕКА к этим соглашениям и конвенциям проиллюстрирована в таблице ниже.



Таблица 2.11.1. Стадия присоединения стран-бенефициаров проекта к основным международным конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН, касающимся безопасности дорожного движения (по состоянию на март 2014 года)

№	Международные конвенции и соглашения (Страны-бенефициары проекта)	Армения	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Таджикистан	Туркменистан	Украина	Узбекистан
1	Европейское соглашение от 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)		✓		✓			✓		✓	
2	Соглашение от 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колёсных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и / или использованы на колёсных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний		✓		✓					✓	
3	Конвенция о дорожном движении от 1968 года	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 1968 года		✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
5	Европейское соглашение от 1970 года, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
6	Европейское соглашение от 1975 года о международных автомагистралях (СМА)	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓
7	Соглашение от 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колёсных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров			подписано	✓		✓			✓	



3 Отклонения от Технического задания (ТЗ)

3.1 Компонент 1: Включение Туркменистана в Региональный план действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА (стр. 9, пункт 4.2, компонент 1):

Согласно ТЗ проектом должны быть осуществлены следующие мероприятия:

- С целью разработки Регионального плана действий по безопасности дорожного движения, используя методологию, созданную на протяжении предыдущего проекта по безопасности дорожного движения за счёт финансирования ЕС (см. выше), выполнить задачу «Оценка уровня безопасности дорожного движения» для Туркменистана.
- Базируясь на результатах этой оценки определить мероприятия, необходимые в Туркменистане для повышения эффективности в соответствующих областях действий, определённых в Региональном плане действий по безопасности дорожного движения, и установить приоритетность этих мероприятий.
- Поскольку результат этого компонента должен использоваться в последующих компонентах, важно выполнить эту часть договора как можно скорее.

Комментарии и предлагаемое отклонение от ТЗ и методологии:

После рабочего визита в Туркменистан команда проекта признаёт, что в этой стране существуют свои особенности и методы действий. Поэтому необходимы дополнительное время и особый подход к внедрению РПДБДД. Следует отметить, что в текущее время Туркменистан в деятельности ТРАСЕКА имеет только статус наблюдателя и не настолько знаком с мероприятиями и процедурами ТРАСЕКА и с РПДБДД, поэтому введение его в рамки регионального плана действий может потребовать дополнительного времени.

В ходе первого визита команда проекта провела серию встреч с заинтересованными сторонами в сфере безопасности дорожного движения, в ходе которых было определено, что Туркменистан заинтересован в повышении уровня безопасности дорожного движения и, в определённой мере, в реализации РПДБДД. Однако для работы в рамках реалий и структур Туркменистана будет необходимо применить особый подход, что требует времени и усилий на планирование и осуществление в Туркменистане в первую очередь семинара по проведению в стране оценки существующего положения, как это было сделано в других странах ТРАСЕКА, а уже потом помочь Туркменистану разработать собственный особый вариант плана действий (адаптированный к ситуации и условиям в стране). Мы предлагаем письменно обратиться к соответствующим органам власти Туркменистана с изложением предложенного нами подхода, после чего провести второй визит в страну с целью определения сроков и плана предложенного семинара. Команда проекта в целом действует согласно подходу, изложенному в Техническом предложении, который состоит из ряда мероприятий:

1.1 Информирование и запуск

1.1.1 Визиты в страну для создания потока вовлекающих мероприятий/первичного восприятия

1.1.2 Информационный семинар

1.1.3 Определение заинтересованных лиц и формирование их мнения

1.2 Оценка положения



- 1.2.1 Анализ данных
- 1.2.2 Оценка положения в Туркменистане (основываясь на обсуждениях с заинтересованными сторонами)
- 1.2.3 Дорожная карта приоритетных мероприятий для Туркменистана с целью присоединения к другим странам TRACECA

Однако для того, чтобы более эффективно использовать время команды проекта и снизить затраты на планирование действий и оценку, семинары будут проводиться в течение одной недели. Семинар по оценке будет проведен в первый день, чтобы определить текущую стадию прогресса в каждом секторе безопасности дорожного движения и согласовать основные сильные и слабые стороны в Туркменистане. Это позволит сосредоточиться на наиболее необходимых областях во время семинара, который будет осуществляться в следующие 3 дня для того, чтобы содействовать экспертам в разработке плана действий по безопасности дорожного движения в Туркменистане. Проведение семинаров в Туркменистане раньше других стран-бенефициаров позволит проектной команде уделить больше времени ускорению достижения Туркменистаном того же уровня осведомленности в безопасности дорожного движения, что и в других странах TRACECA, у которых было преимущество в участии в предыдущем региональном проекте по безопасности дорожного движения TRACECA.

3.2 Компонент 2: Регуляторные и институциональные реформы

Согласно ТЗ, проектом должны быть осуществлены следующие мероприятия:

Поддержка стран-бенефициаров в присоединении к соглашениям ЕЭК ООН, их ратификации и реализации с помощью мероприятий технической поддержки, обучения и обмена передовым опытом с учётом рекомендаций и приоритетов Регионального плана действий по безопасности дорожного движения TRACECA, дополненного сотрудничеством с Туркменистаном. В случаях, когда уместно и полезно, как можно чаще должен предлагаться гармонизированный региональный подход к реализующимся в контексте этих соглашений мероприятиям и их результатам (одинаковые принципы, процедуры и структуры в странах-бенефициарах).

В сфере технической поддержки особое внимание должно быть уделено повышению безопасности перевозки опасных грузов и созданию централизованной базы данных для сбора статистики по безопасности дорожного движения, максимально основанной на общей для региона методологии.

Может быть использован опыт, полученный при подготовке к внедрению соглашения ДОПОГ в Турции. Обучающие мероприятия должны включать указание должностным лицам на применение соглашений ДОПОГ и ЕСТР.

Комментарии и предлагаемое отклонение от ТЗ и методологии:

Учитывая достаточно различный уровень внедрения конвенций и соглашений ЕЭК ООН и особенности каждой страны (порядок ратификации конвенций и соглашений и готовность к ней), а также различное время, необходимое на эту работу, не было возможности предоставить в рамках рабочего плана точные детали по определению времени и места проведения мероприятий. Программа семинаров будет составлена в ходе консультаций с соответствующими



заинтересованными сторонами в странах. Некоторые из семинаров будут проведены совместно с параллельными проектами, которые финансируются ЕС и проводятся ГПБДД и ВАБУТС. Детальная программа и расписание семинаров всё ещё находится на стадии планирования / обсуждения, однако в таблице 1 на следующей странице предоставлен приблизительный обзор семинаров, которые могут быть реализованы в рамках этого проекта. Окончательный список и расписание будут предоставлены по завершению обсуждения с ГПБДД / ВАБУТС.

Кроме того, в ходе рабочей поездки получено больше информации об органах дорожной полиции в разных странах и о проблемах доступа к их данным. В большинстве стран полиция склонна трактовать данные как «секретные» и заинтересованные лица могут по запросу получить распечатанную информацию или таблицы, но не имеют возможности производить дальнейшее детальное изучение для разработки конкретных мероприятий по исправлению положения. Существует явная потребность в централизованной базе данных региона. Команда проекта считает, что сбор и централизованное хранение неконфиденциальной информации и статистических данных могут быть приемлемы для всех стран.

Будет организовано обсуждение с органами дорожной полиции каждой страны с целью изучения и согласования вопроса, каким образом может быть создана централизованная база данных ДТП с использованием удалённого хранения и «облачных» вычислений так, чтобы она была доступна всем пользователям, а программное обеспечение поддерживалось его провайдером. Такая база данных будет содержать только статистическую информацию с предварительным удалением конфиденциальной деталей конкретного ДТП, таких, как данные водителей и жертв, номера транспортных средств и т.п., до сохранения данных в центральной базе. Странам будет предложено определить местные компании, для которых провайдером системы будет проведено обучение по использованию системы, чтобы они могли в свою очередь проводить обучение и поддержку для полиции (через местные договоры, финансируемые каждым государством) на местном языке до тех пор, когда система будет полностью создана и будет эффективно функционировать. В дальнейшем эта централизованная база данных стран-бенефициаров может быть развита путём создания связей и получения экспертной помощи и поддержки со стороны существующих европейских баз данных ДТП, таких как IRTAD (Международная база данных дорожного движения и ДТП) /CARE.

Исполнительная команда будет широко использовать подход, описанный в нашем Техническом Задании, но больше сосредоточится на конкретных потребностях каждой страны, определённых в ходе рабочей поездки. Некоторые семинары могут быть скорректированы или объединены после того, как команда проекта проведёт дальнейшее обсуждение с ГПБДД, проводящим параллельный финансируемый ЕС проект ТРАСЕКА, и сотрудничающим с полицией в рамках своего проекта.

2.1. Техническая поддержка и обучающие мероприятия

2.1.2. Семинары на национальном уровне для разработки национальных планов действий по безопасности дорожного движения

2.1.3. Семинары по соглашениям и конвенциям ЕС/ЕЭК на региональном или субрегиональном уровнях

2.1.4. Поддержка внедрения соглашений и конвенций

2.1.5. Рассмотрение текущих систем учёта и изучения данных ДТП

2.1.6. Рекомендации по усовершенствованию баз данных ДТП/изучению данных в стране

2.1.7. Рекомендации по централизованной базе данных ДТП (RS Observatory)



- 2.1.8. Определение исполнителей изучения потерь от ДТП на национальном уровне
 - 2.1.9. Обучающий семинар для этих исполнителей
 - 2.1.10. Развитие осведомленности в сфере безопасности для рабочей группы, координирующей безопасность дорожного движения в каждой стране
 - 2.1.11. Проведение изучения потерь от ДТП и сопровождение исполнителей
- 2.2. Ознакомительные поездки и рабочие группы ЕЭК ООН
- 2.2.1. Ознакомительные поездки в страны передового опыта (будут определены / утверждены в установленном порядке после того, как прогресс и потребности проекта станут более чёткими)
 - 2.2.2. Участие в рабочих группах ЕЭК ООН (будут определены / утверждены в установленном порядке после того, как прогресс и потребности проекта станут более чёткими)
- 2.3 Документы с изложением позиций, руководства, административные и вспомогательные документы (при необходимости)

3.3 Компонент 3: Инфраструктура и транспортные средства с высоким уровнем безопасности

Согласно ТЗ, проектом должны быть осуществлены следующие мероприятия:

Должна быть предоставлена поддержка в разработке и начале реализации программ аудита безопасности дорожного движения, изучения мест концентрации ДТП, надзора за безопасностью дорожного движения и определения маршрутов движения грузового / транзитного транспорта, проходящих вне населённых пунктов. При этом также в случаях, когда это уместно и полезно, как можно чаще должен предлагаться гармонизированный региональный подход к мероприятиям, которые реализуются в контексте этих соглашений, и их результатам (одинаковые принципы, процедуры и структуры в странах-бенефициарах).

Должно быть обеспечено обучение технического персонала по элементам безопасности дорожного движения в проектировании, строительстве и эксплуатации автодорог; должны поощряться пилотные примеры для обмена передовым опытом между странами. В материалы обучения должны быть включены автодорожные тоннели с учётом особых условий, присущих инфраструктуре такого типа (вентиляция, аварийные выходы, освещение и т.п.).

Техническая поддержка в создании сети надёжных и безопасных парковок для грузовых автомобилей в соответствии с международным передовым опытом.

Организация обучения по международному передовому опыту в сфере технического осмотра транспортных средств и в применении международно признанных правил безопасности моторных транспортных средств.

Комментарии и предлагаемое отклонение от ТЗ и методологии:

Предусматриваемые действия – хорошо известные и понятные инженерные работы по безопасности дорожного движения, которые будут проведены на совместных семинарах для



трёх групп стран. Странам будет предложено поделиться передовым опытом при поддержке международных экспертов. Таким образом, команда проекта будет стараться создать дружелюбную, но конкурентную атмосферу. После рабочей поездки чётко видно, что международные финансовые организации играют очень важную роль в повышении уровня безопасности инфраструктуры, и, поэтому, некоторые из мероприятий проекта станут совместными после консультаций с международными финансовыми организациями во избежание дублирования или совпадения с их деятельностью. В интересах всех сторон иметь в каждой стране более эффективное инженерное обеспечение безопасности дорожного движения, и это может предоставить возможности распределения затрат на обучающие семинары и другие мероприятия для того, чтобы их могло посетить больше участников.

Команда проекта будет действовать согласно Техническому Заданию, которое предлагает следующие мероприятия:

3.3.1 Инфраструктура с высоким уровнем безопасности

3.3.1.1 Рассмотрение и усовершенствование инженерных аспектов безопасности дорожного движения в стандартах проектирования автодорог

В регионе ТРАСЕКА наблюдается излишнее полагание на дорожные стандарты и нормы строительства бывшего Советского Союза при проектировании новых или реконструкции существующих автодорог. Эти стандарты были разработаны задолго до того, как были выявлены потенциальные выгоды от проектирования автодорог с высоким уровнем безопасности дорожного движения. Наиболее часто используемые дорожные стандарты и нормы будут проанализированы с точки зрения безопасности дорожного движения и будут предложены наиболее актуальные улучшения. Будет подготовлен простой справочник по вопросам интеграции в существующие стандарты современных элементов проектирования безопасности дорожного движения. В справочник могут быть включены примеры из всех стран ТРАСЕКА.

3.3.1.2 Обучение по элементам безопасности дорожного движения в проектировании, строительстве и эксплуатации автодорог

Обучение будет основываться на ряде публикаций² и руководств, составленных в помощь проектировщикам и дорожным органам, по вопросам проектирования автодорог с высоким уровнем безопасности движения с учётом потребностей как моторизованных транспортных средств, так и уязвимых участников дорожного движения (VRU), в т.ч. пешеходов, велосипедистов, сельскохозяйственных машин и немоторизованных транспортных средств. Безопасность пешеходов имеет особое значение, поскольку в большинстве стран наблюдается существенное количество смертельных случаев среди пешеходов. Безопасность должна быть основополагающим фактором в процессе проектирования автодороги наряду с консультациями с местными общинами по вопросам безопасности дорожного движения. На обучающих курсах будет излагаться новый подход к проектированию автодорог, а именно «подход системной безопасности»³.

² Могут включать такие документы, как *Справочник по безопасности дорожного движения от Всемирной дорожной ассоциации* – PIARC, 2004 год, *Проектирование автодорог с поддержкой высокого уровня безопасности движения – практический справочник*, - Всемирный Банк, 2005 год, а также различные документы ЕС по вопросам безопасности дорожного движения

³ как это предусмотрено *Глобальным планом ООН в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения*, UNRSC/WHO, 2010 год



Это мероприятие состоит из трёх обучающих курсов на субрегиональном уровне для технического персонала стран-бенефициаров по вопросам элементов безопасности дорожного движения в проектировании, строительстве и эксплуатации автодорог. При наличии отдельного запроса от страны и дополнительных/параллельных ресурсов в составе проектов международных финансовых организаций⁴ команда проекта может предоставить исходные материалы для дальнейшего проведения подобных обучающих мероприятий на местном уровне.

3.3.1.3 Введение в Директиву ЕС по безопасности в автодорожных туннелях

ДТП в автодорожных туннелях – это конкретный вопрос, интересующий значительную часть стран ТРАСЕКА. Подобное мероприятие в рамках этого проекта состоит из организации одного семинара на региональном уровне и обучающего мероприятия по вопросам введения в основные требования к безопасности в автодорожных туннелях, отражённые в соответствующих Директивах ЕС и соглашениях ЕЭК ООН (в частности AGR), и проектирования с учётом особых условий, присущих инфраструктуре такого типа (вентиляция, аварийные выходы, освещение и т.п.).

3.3.1.4 Подготовка шаблонов нормативов/законодательства по вопросам аудита безопасности дорожного движения

Директива ЕС 2008/96/ЕС по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры требует от стран ЕС активных действий по управлению безопасностью дорожного движения на сети транс-европейских автомагистралей (TERN). Одним из важнейших мероприятий по безопасности дорожного движения является внедрение аудита безопасности дорожного движения на сети магистралей. Хотя на данный момент⁵ Директива формально касается только автодорог сети TERN, её принципы управления безопасностью дорожного движения имеют широкое применение и должны пойти на пользу всем странам ТРАСЕКА. Мы рекомендуем расширить сферу действия Директивы на всю сеть основных автодорог региона ТРАСЕКА.

Команда проекта разработает простой шаблон правил аудита безопасности дорожного движения и возможные изменения законодательства на двух уровнях (в виде изменений соответствующих законов и в виде приказов министров о проведении аудита). Это даст возможность внедрения обязательного аудита безопасности дорожного движения для всех основных проектов строительства и капитального ремонта автодорог. Этот вопрос будет обсуждаться в ходе обучающих курсов/семинаров и будет доведён до всех заинтересованных ответственных лиц на национальном уровне.

3.3.1.5 Внедрение региональных курсов подготовки тренеров по аудиту безопасности дорожного движения

В рамках этого мероприятия будут проведены два или три курса подготовки тренеров на субрегиональном уровне для обучения местных инструкторов по аудиту безопасности

⁴ Международные финансовые организации активно действуют в значительной части стран-бенефициаров в сфере поддержки безопасности дорожного движения, а некоторые текущие или запланированные кредиты предусматривают создание обучающих курсов по аудиту безопасности дорожного движения и другие мероприятия. Там, где такие курсы уже созданы международными финансовыми организациями, со стороны команды проекта необходимы определение этого факта и минимальных расходов на выполнение действий таким образом, чтобы избежать дублирования, увеличить количество прошедших обучение лиц и обеспечить согласованность обучения. Детали будут предоставлены, когда будут выявлены подобные ситуации.

⁵ в данный момент ведётся обсуждение вопроса расширения сферы действия Директивы на другие автодороги, а Европейский Инвестиционный банк уже применяет её как позитивный опыт во всех дорожных проектах, которые финансирует в государствах Восточного партнёрства и Центральной Азии.



дорожного движения, надзору за безопасностью дорожного движения и программам учёта мест концентрации ДТП таким образом, чтобы обучение прошли 2-3 инструктора на каждую страну в каждой из этих сфер.

Мероприятие также будет включать создание регионального справочника по аудиту безопасности дорожного движения и учёту мест концентрации ДТП. Эта работа состоит из активных инициатив создания заинтересованности и поддержки в странах-бенефициарах. Она будет основываться на действующих нормах и стандартах ЕС и будет строиться на европейском и международном опыте и передовых примерах.

3.3.1.6 Поддержка внедрения в странах внутренних обучающих курсов по аудиту безопасности дорожного движения

В случае, если будет установлена выгодность подобного мероприятия, будут организованы обучающие курсы по аудиту безопасности дорожного движения на национальном уровне с привлечением обученных перед этим местных инструкторов (мероприятие 3.3.1.5) при поддержке команды проекта. Идея заключается в том, что обучающие курсы приобретут в каждой стране официальный статус и будут проходить ежегодно для подготовки местных инженеров под эгидой местного товарищества инженеров или подобной профессиональной организации. По возможности это будет осуществляться совместно с международными финансовыми организациями, которые продолжают поддержку обучения после завершения нашего проекта.

3.3.1.7 Поддержка программ по аудиту безопасности дорожного движения, учёту мест концентрации ДТП и надзору за безопасностью движения

Команда проекта разработает прикладные обучающие курсы и семинары с соответствующими участниками для поощрения создания и помощи в развитии национальных ежегодных программ по аудиту безопасности дорожного движения и учёту мест концентрации ДТП, а также долгосрочных программ аудита и учёта мест концентрации ДТП.

3.3.1.8 Подготовка руководств по разработке маршрутов движения грузового / транзитного транспорта, проходящих вне населённых пунктов

Данное мероприятие состоит из проведения в тесном сотрудничестве со странами-бенефициарами исследования с целью определить типичные проблемы и ситуации, имеющие место в этих странах. Будут подготовлены руководящие принципы по вопросам избегания движения транзитного транспорта через населённые пункты. В них будут очерчены типичные проблемы и возможные применимые решения, что предоставит ядро информации / указаний для включения в состав местных руководств, разработанных в каждой стране. Подобная схема обеспечит общий и последовательный подход во всём регионе, одновременно позволяя создать в каждой стране собственные специальные руководства для решения своих конкретных потребностей. Это приведёт к разработке сети основных маршрутов движения грузового транспорта (для транзитного движения), проходящих вне населённых пунктов.

К вышеуказанному необходимо добавить, что страны с помощью региональной координационной группы по безопасности дорожного движения (должна быть создана) будут привлечены к сотрудничеству в создании сети надёжных и безопасных парковок вдоль основных автодорог региона. Будет использован международный опыт для обеспечения того, что выбранное расположение и предоставляемое обустройство парковок привлекают водителей грузовых транспортных средств к их использованию вместо парковки на потенциально опасных стоянках и в местах, не предназначенных для этого.



3.3.1.9 Поддержка пилотной разработки схем маршрутов в качестве примера

Команда проекта передаст передовой опыт создания маршрутов движения при помощи создания руководящего документа с изложением основных принципов, которым должна следовать каждая страна для избегания движения коммерческого транспорта через населённые пункты. На совместном семинаре будут обсуждены альтернативные стратегии и варианты, после чего приемлемые схемы пройдут пилотное тестирование в выбранных странах.

3.3.1.10 Продвижение успешных пилотных проектов и обмен передовым опытом

Данное мероприятие будет реализовано как продолжение других соответствующих мероприятий в рамках этого компонента проекта. Оно будет состоять из выбора и продвижения образцов передового опыта или успешных примеров, применённых в регионе ТРАСЕКА как в ходе реализации текущего проекта, так и других подобных проектов и инициатив. Опыт показывает, что решения других стран в регионе часто эффективно вдохновляют соседние страны сделать то же самое. Данное мероприятие очень важно и поэтому отбору успешных случаев и примеров будет уделено значительное внимание.

3.3.2 Транспортные средства с высоким уровнем безопасности

3.3.2.1 Обучение техническому осмотру транспортных средств на примере международного передового опыта

Действующий стандарт ЕС на пригодность транспортного средства к эксплуатации (2009/40/ЕС) заменяется новым «пакетом пригодности к эксплуатации», в котором предложено проводить осмотр транспортных средств после 4 лет эксплуатации (для новых), потом каждые два года, а потом – ежегодно. В отличие от текущего момента, двухколёсные моторные транспортные средства также будут подлежать осмотру. Хотя это отдельно и не предусмотрено Директивами ЕС или международными программами по безопасности дорожного движения, среди специалистов по безопасности дорожного движения распространено мнение о необходимости проверки пригодности к эксплуатации непосредственно на дорогах, поскольку периодические осмотры говорят только про исправность транспортного средства на момент осмотра. В некоторых частях мира существует тенденция к прекращению затратных периодических осмотров и применения только проверок на автодорогах. Отсутствие в данный момент таких проверок в некоторых странах является причиной для серьёзного беспокойства, потому что парк транспортных средств в них очень стар и этот транспорт, скорее всего, имеет механические дефекты.

Деятельность в рамках данной задачи состоит из организации регионального семинара и обучающего мероприятия по вопросам международного передового опыта и нормативной базы технического осмотра транспортных средств. В странах, где есть конкретный запрос, после этого будут организованы национальные обучающие мероприятия, насколько это будет необходимо и целесообразно.

3.3.2.2 Обучение по международно признанным нормативам / стандартам на безопасность моторных транспортных средств

В ходе начальной фазы текущая нормативная база стран ТРАСЕКА была поверхностно изучена и проведено сравнение с правилами ЕС и международным передовым опытом. Будет организован совместный региональный семинар (или семинары) и обучение по вопросам международно признанной нормативной базы по безопасности моторных транспортных средств. Там, где есть конкретные запросы, будет организовано обучение на субрегиональном



или национальном уровне, насколько это будет необходимо и целесообразно. Целью семинаров и обучения будет рост информированности и попытка найти консенсус в вопросе минимальных стандартов безопасности на состояние транспортных средств и стандартов проверки во всём регионе ТРАСЕКА.

3.4 Компонент 4: Информирование и освещение деятельности

Согласно ТЗ, проектом должны быть осуществлены следующие мероприятия:

Проектом должна быть создана определённая информационная стратегия и разработаны конкретные мероприятия, направленные на информирование и освещение деятельности, в соответствии с Руководством по информированию и освещению деятельности во внешних действиях ЕС (см. http://ec.europa.eu/europeaid/work/visibility/index_en.htm).

Для отдельных компонентов проекта должны быть разработаны соответствующие инструменты информирования с целью поддержания информированности заинтересованных сторон и обеспечения освещения программы. Мероприятия по освещению деятельности и информированию в странах-партнёрах также должны проводиться в сотрудничестве с Представительствами ЕС согласно Руководству по информированию и освещению деятельности во внешних действиях ЕС. Кроме того, подрядчик данного договора должен сотрудничать с транспортным проектом «Региональный транспортный диалог и транзитная работа транспортных сетей II» для обеспечения согласованности между этими проектами и в рамках веб-сайта ТРАСЕКА в целом. Также должны регулярно использоваться другие информационные инструменты, такие как веб-портал «Информационный центр ENPI», а при необходимости - выпускаться пресс-релизы.

Комментарии и предлагаемое отклонение от ТЗ и Методологии:

В течение проекта заинтересованные стороны в сфере безопасности дорожного движения в каждой стране будут информироваться про ход реализации проекта и про роль ЕС в поддержке мероприятий по безопасности дорожного движения в регионе. Потребности Представительств ЕС были определены в ходе обсуждения с их послами. Команда проекта предоставила для каждой страны короткие статьи для размещения в местных СМИ с целью роста информированности по вопросам безопасности дорожного движения и про важную роль, которую играет ЕС в финансировании предыдущих и текущих проектов помощи каждой стране в решении проблем безопасности дорожного движения. Также готовятся статьи для двух субрегионов – стран Восточного партнёрства и Центральной Азии, - и для всех 10 стран-бенефициаров, так что соответствующие структуры ЕС смогут разместить эти статьи в СМИ. Мероприятия по активному освещению деятельности в будущем будут расширены при помощи веб-сайта, поддерживаемого проектом IDEA, и других средств активного освещения деятельности ЕС, которые будут созданы.

Команда проекта уже начала информационное продвижение проекта на встречах и семинарах и будет использовать любую возможность провести презентацию проекта. Ключевые эксперты создали 10-, 20- и 30-минутные версии презентации проекта безопасности дорожного движения ТРАСЕКА в формате PowerPoint. Это предоставит возможность всем членам команды и участвующим в проекте экспертам презентовать последовательную, заранее утверждённую точку зрения при открытии всех рабочих совещаний, семинаров и других событий. Кроме того, команды Safege и ГПБДД договорились разработать единую презентацию Power Point, которую можно будет использовать в начале всех семинаров, для объяснения того, что две команды по безопасности дорожного движения просто выполняют различные части одного и того же



регионального проекта TRACECA, и что эти элементы будут собраны в разработке комплексных планов действий по безопасности дорожного движения страны. могут быть реализованы Safege и ГПБДД в каждой из стран-бенефициаров с тем, чтобы местные делегации ЕС смогли принять участие в мероприятии, и региональная конференция по безопасности дорожного движения может быть организована в ноябре 2015 при наличии дополнительных средств.

Презентация в формате PowerPoint для ключевых заинтересованных сторон в Таджикистане была создана ключевым экспертом 2 (Деян Йованов). Кроме того, ключевой эксперт 1 (Алан Росс) презентовал проект на рабочих встречах / семинарах по безопасности дорожного движения в Белграде и Киеве. Лидер команды Алан Росс хорошо известен на международном уровне как эксперт по безопасности дорожного движения и его часто приглашают для проведения презентаций на семинарах и рабочих встречах по безопасности дорожного движения по всему миру, что создаёт многочисленные потенциальные возможности для продвижения в странах TRACECA поддержки безопасности дорожного движения со стороны ЕС.

Исполнительная команда должна следовать Техническому предложению, которое состоит из следующего ряда мероприятий:

- 4.1 Разработка информационной стратегии проекта
- 4.2 Мероприятия по информированию / освещению деятельности (веб-сайт, логотипы, публикации, пресс-релизы)

3.5 Отчётность и конечные результаты

В части правил и графиков отчётности отклонений от ТЗ не предлагается.

Подготовка данного Начального отчёта включала рабочую поездку во все десять стран-бенефициаров TRACECA. Её результатом стал сбор значительного объёма данных и информации, которые не удалось включить в данный отчёт. По мере продвижения проекта будет создан ряд технических записок и рабочих документов. Детальный рабочий план и график отчётности представлено в Приложении 4. Выявлена потребность в проверке материалов, но в данный момент невозможно определить точные сроки предоставления исходных материалов отдельными специалистами. Эта ситуация будет уточнена на протяжении ближайших недель после завершения подготовки рабочих заданий по каждому специалисту, определения конкретных специалистов и внесения их исходных материалов в рабочий план. Работы по планированию будут завершены на протяжении следующих 2-3 недель после предоставления Начального отчёта, до проведения семинара в Туркменистане.

4 Предлагаемые мероприятия, рабочий план и его реализация

4.1 Предлагаемые мероприятия проекта

Исходя из целей, изложенных в ТЗ (Глава 1 Отчета), и предложенной методологии, команда проекта будет осуществлять следующие ключевые мероприятия в рамках периода реализации проекта:

- Выполнить задачу оценки положения с безопасностью движения в Туркменистане
- Определить необходимые для Туркменистана мероприятия и установить их приоритетность с целью приведения положения в соответствие с направлениями,



определёнными в Региональном плане действий по безопасности дорожного движения TRACECA

- Поддерживать регуляторные и институциональные реформы в странах-бенефициарах путём присоединения к конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН, определённым в ТЗ, и их реализации
- Техническая поддержка и обучение для министерств и регуляторных организаций стран по их запросу и / или для решения потребностей, определённых как «камни преткновения» на пути к:
 - реформированию и полной реализации указанных соглашений ЕЭК ООН;
 - внедрению и применению технологий проектирования, строительства и эксплуатации автодорог с высоким уровнем безопасности дорожного движения;
 - внедрению и применению автодорожных туннелей с высоким уровнем безопасности и всех остальных пунктов, содержащихся в 3-х первых компонентах РПБДД TRACECA
- Продвижение пилотных примеров для обмена передовым опытом
- Организовать ознакомительные поездки и визиты в страны, демонстрирующие передовой опыт, и обеспечить участие правительственных специалистов в выбранных межправительственных заседаниях ЕЭК ООН, касающихся указанных 7 соглашений и конвенций ЕЭК ООН
- Организация семинаров в каждой стране-бенефициаре, а также региональных семинаров с целью роста информированности, обмена ноу-хау и содействия обмену передовым опытом и накопленными выводами, в т.ч. из стран-партнёров TRACECA, которые недавно присоединились / внедрились соответствующие соглашения ЕЭК ООН
- Составлять и публиковать документы с изложением позиций, справочные и аналитические документы по поднятым вопросам, предоставляющие руководящие принципы, подчёркивающие выгоды от применения международно согласованной соответствующей нормативной базы и пропагандирующие общие принципы, процедуры и структуры в странах-бенефициарах
- Техническая поддержка в приведении национальных баз данных ДТП в каждой стране к общему формату, обучение лиц, занимающихся изучением данных, и обеспечение для всех заинтересованных сторон доступа к данным таким образом, чтобы в каждой стране заинтересованными сторонами любой отрасли мог использоваться более систематичный и научный подход к решению конкретных проблем безопасности дорожного движения
- Создание централизованной базы данных для сбора / хранения / изучения ключевых статистических данных по безопасности дорожного движения на основе исходных данных, собранных в каждой стране
- Создание сети надёжных и безопасных парковок для грузового транспорта
- Создание или усовершенствование систем технического осмотра транспортных средств в соответствии с международным передовым опытом и нормативами
- Поддержка программ по аудиту безопасности дорожного движения, учёту мест концентрации ДТП и надзору за безопасностью дорожного движения



- Определение маршрутов движения грузового / транзитного транспорта, проходящих вне населённых пунктов, с использованием общих принципов, процедур и структур
- Информационная стратегия для распространения информации среди различных заинтересованных сторон и гарантирования освещения деятельности программы, в т.ч. через веб-сайт ТРАСЕКА, другие информационные инструменты, такие как веб-портал «Информационный центр ENPI», и пресс-релизы.

Хотя принято считать, что ознакомительные поездки и визиты должны быть направлены на более развитые европейские страны, которые имеют лучший показатель безопасности дорожного движения, такие как Великобритания, Нидерланды, Швеция, но такие уровни безопасности кажутся для развивающихся стран недостижимыми и недоступными, учитывая их более низкие ступени и отправную точку в развитии безопасности дорожного движения. Вполне может быть более выгодным показать странам ТРАСЕКА на примере других аналогичных стран (постсоветских) то, какие усилия были предприняты для достижения повышения безопасности дорожного движения. Многие новые страны ЕС (например, Польша, Венгрия) добились очень значительных улучшений в области безопасности дорожного движения в последние годы. Кроме того, страны, которые не входят в ЕС, но подобны постсоветским странам (Сербия), показывают, что значительные сокращения могут быть достигнуты и за пределами ЕС. Сербия на самом деле является хорошим примером того, что может сделать страна за пределами ЕС, поскольку были реализованы многие инициативы по безопасности дорожного движения, достойные рассмотрения (например, агентство по безопасности дорожного движения, сильное законодательство по безопасности дорожного движения, дорожное агентство, которое занимается реализацией ISO39001, муниципальные планы действий по безопасности дорожного движения, очень эффективные исследования по безопасности дорожного движения и т.д.) Обоснование выбора предлагаемых местоположений будет представлено при рассмотрении ознакомительных поездок и обучения.

Детальный обзор мероприятий проекта приведён в таблице 4.1.1:



Таблица 4.1.1. Предлагаемые мероприятия проекта и их составляющие

Компоненты	Мероприятия и их составляющие
Компонент 1: Включение Туркменистана в Региональный план действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА	1.1 Информирование и запуск 1.1.1 Визиты в страну для создания потока вовлекающих мероприятий / первичного восприятия 1.1.2 Информационный семинар 1.2 Оценка положения 1.2.1 Анализ данных 1.2.2 Оценка положения в Туркменистане (основываясь на обсуждениях с заинтересованными сторонами) 1.2.3 Дорожная карта приоритетных мероприятий для Туркменистана с целью присоединения к другим странам ТРАСЕКА
Компонент 2: Регуляторная и институциональная реформы	2.1. Техническая поддержка и обучающие мероприятия 2.1.2. Семинары на национальном уровне для разработки национальных планов действий 2.1.3. Семинары по соглашениям и конвенциям ЕС / ЕЕК 2.1.4. Поддержка внедрения соглашений и конвенций 2.1.5. Рассмотрение текущих систем учёта и изучения данных ДТП 2.1.6. Рекомендации по усовершенствованию баз данных ДТП / изучению данных в стране 2.1.7. Рекомендации по централизованной базе данных ДТП (RS Observatory) 2.1.8. Определение исполнителей изучения потерь от ДТП на национальном уровне 2.1.9. Обучающий семинар для этих исполнителей 2.1.10. Повышение уровня информированности / подготовка к координационной деятельности заинтересованных сторон 2.1.11. Проведение изучения потерь от ДТП и сопровождение исполнителей 2.2. Ознакомительные поездки и рабочие группы ЕЕК ООН 2.2.1. Ознакомительные поездки в страны передового опыта (должны быть согласованы в установленном порядке) 2.2.2. Участие в рабочих группах ЕЕК ООН (должны быть согласованы в установленном порядке) 2.3 Документы с изложением позиций, руководства, административные и вспомогательные документы (при необходимости)



Компоненты	Мероприятия и их составляющие
Компонент 3: Инфраструктура и транспортные средства с высоким уровнем безопасности	3.1 Безопасная инфраструктура 3.1.1 Рассмотрение и усовершенствование инженерных аспектов безопасности дорожного движения в стандартах проектирования автодорог 3.1.2 Обучение по элементам безопасности дорожного движения в проектировании, строительстве и эксплуатации автодорог 3.1.3 Введение в Директиву ЕС по безопасности в автодорожных туннелях 3.1.4 Подготовка шаблонов нормативов / законодательства по вопросам аудита безопасности дорожного движения 3.1.5 Внедрение региональных курсов подготовки тренеров по аудиту безопасности дорожного движения 3.1.6 Поддержка внедрения в странах внутренних обучающих курсов по аудиту безопасности дорожного движения 3.1.7 Поддержка программ по аудиту безопасности дорожного движения, учёту мест концентрации ДТП и надзору за безопасностью движения 3.1.8 Подготовка руководств по разработке маршрутов движения грузового / транзитного транспорта, проходящих вне населённых пунктов 3.1.9 Поддержка пилотной разработки схем маршрутов в качестве примера 3.1.10 Продвижение успешных пилотных проектов и обмен передовым опытом 3.2 Безопасные транспортные средства 3.2.1 Обучение по техническому осмотру транспортных средств на примере международного передового опыта 3.2.2 Обучение по международно признанным нормативам / стандартам на безопасность моторных транспортных средств
Компонент 4: Информирование и освещение деятельности	4.1 Разработка информационной стратегии проекта 4.2 Мероприятия по информированию / освещению деятельности (веб-сайт, логотипы, публикации, пресс-релизы)

4.2 Общий рабочий план реализации проекта

Рабочий план консультантов и штатное расписание персонала основаны на ТЗ, Техническом предложении и обновлены по результатам совершённых в ходе начальной стадии рабочих поездок во все страны-бенефициары. Данное штатное расписание составлено настолько точно, насколько это возможно на данный момент. Возможно, его придётся корректировать в ходе реализации проекта соответственно прогрессу, достигнутому в каждой стране.

Предварительный план работы и упрощённое штатное расписание персонала (на период 24 месяца работы данного проекта) оформлены в табличной форме (документ большого формата, почти A1) и поэтому представлены в качестве отдельного приложения (Приложение 4). В печатной копии это будет сложенный лист, а в электронной копии расписание вставлено в виде файла excel-формата в соответствующем месте Приложения 4 и дополнено отсканированным



масштабируемым изображением для полноты отчёта. Данное штатное расписание и сроки предоставления исходных материалов отражают потребности каждой страны и наличие соответствующего местного персонала для проведения работы с нашими специалистами. Представленное расписание является наиболее точной оценкой, которая может быть подготовлена на данной стадии проекта, и будет уточнено и доработано после дальнейших обсуждений с соответствующими заинтересованными сторонами в каждой стране.

4.3 Семинары и обучающие мероприятия

Обучение составляет неотъемлемую часть данного проекта. В рамках начальной фазы ключевые эксперты определили потребности в обучении в связанных с проектом странах и требования к его проведению. Результатом этого является детальный проект списка семинаров и обучающих мероприятий бенефициаров, представленный в представленных ниже таблицах.

Таблица 4.3.1 Обзор возможных семинаров и обучающих мероприятий ⁶

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

1-W001 Семинар / обучающий курс: Оценка текущего положения в Туркменистане + Национальный план действий

Данное мероприятие состоит из семинара в Туркменистане с ключевыми заинтересованными сторонами для достижения консенсуса по вопросам текущего положения с каждым из показателей ситуации и дальнейшим 3-дневным семинаром по планированию действий

Тип семинара / обучающего курса: 1-дневный семинар оценки, дополненный 3-дневным семинаром по планированию действий на национальном уровне

Основная целевая аудитория: Представители ключевых министерств-бенефициаров, охватывающие все 6 секторов регионального плана действий по безопасности дорожного движения

Ожидаемое количество участников: 30-40 чел. от ключевых заинтересованных сторон – правительственных, частных и общественных организаций

Продолжительность семинара / обучающего курса: 4 дня (1 день – оценка ситуации, 3 дня – планирование действий)

Возможно привлечение к семинару экспертов ГПБДД (за их счёт) для охвата ими их 3 секторов плана действий с целью предоставить готовый цельный план действий для страны.

Предварительные сроки: 7-11 июля 2014 года (даты согласовываются с соответствующими государственными организациями)

Привлечение команды проекта: КЭ1 + КЭ2 + РКП + 2 НКЭ

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Согласованная оценка состояния безопасности дорожного движения в Туркменистане и составленный проект комплексного плана действий

⁶ Данный полный список семинаров и обучений является нашим предложением к реализации и требует учёта объёма ресурсов, доступных из бюджета проекта. Мы ожидаем, что в некоторых странах будет возможность задействовать учебные средства, находящиеся под контролем или в собственности государства, с целью уменьшить расходы, но в случае, если такого не случится, количество семинаров и / или участников, возможно, необходимо будет скорректировать для соответствия существующему бюджету. Окончательный список семинаров / обучений будет подготовлен и предоставлен в кратчайшие сроки, как только будут проведены обсуждения с ключевыми заинтересованными сторонами в каждой стране с целью оценки, какие из менее затратных средств могут быть изысканы для проекта. Если таковых не окажется, то будут оценены расходы на проведение семинаров и обучающих курсов в коммерческих объектах и гостиницах конкретной страны, а предложенная программа семинаров / обучений и количество их участников для этой страны, возможно, будут скорректированы соответственно имеющемуся бюджету. До момента, когда будут выполнены подобные расчёты, невозможно подтвердить окончательный список семинаров, обучающих мероприятий и участников.



Компонент 2: Регуляторная и институциональная реформы

2-W001 по 2-W009 Семинар / обучающий курс: Семинары по национальному плану действий в 9 странах ТРАСЕКА.

Данное мероприятие состоит из семинаров с ключевыми заинтересованными сторонами в каждой стране с целью составления отдельного плана действий для каждой страны, основанного на уже составленном региональном плане действий и совместимого с ним.

Тип семинара / обучающего курса: 3-дневные семинары по национальному плану действий в каждой из 9 стран

Основная целевая аудитория: Представители ключевых министерств-бенефициаров, охватывающие все 6 секторов регионального плана действий по безопасности дорожного движения

Ожидаемое количество участников: 30-40 чел. от ключевых заинтересованных сторон – правительственных, частных и общественных организаций

Продолжительность семинара / обучающего курса: 3 дня работы в малой группе из 10-12 чел. с итоговым 4-м днём для доработки / детализации отдельного плана действий для страны, сроков реализации, бюджетов и т.п. Возможно привлечение к семинару экспертов GRSP (за их счёт) для охвата ними их 3 секторов плана действий с целью предоставить готовый цельный план действий для страны.

Предварительные сроки: сериями по 3 события на протяжении последовательных недель с перерывом в 2 недели между сериями, начиная с конца сентября 2014 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 + 3 НКЭ + специалисты страны для обмена региональным опытом

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Отдельный план действий по безопасности дорожного движения для каждой из 9 стран ТРАСЕКА

2-W010 Участие в семинарах ГПБДД: участие команды проекта в 3-х семинарах ГПБДД субрегионального уровня

Данное мероприятие состоит из небольшого участия в семинарах GRSP субрегионального уровня для встречи с заинтересованными сторонами из смежных ключевых отраслей, влияющих на безопасность дорожного движения, для презентации участникам из каждой страны части проекта ТРАСЕКА, выполняемой компанией Safège, и для информирования про семинары, которые пройдут в их стране с целью составления плана действий через 3-4 недели после региональных семинаров ГПБДД.

Тип семинара / обучающего курса: семинары субрегионального уровня в (Киеве, Тбилиси, Астане?)

Основная целевая аудитория: Ответственные за 3 сектора, включённые в часть проекта GRSP, представители соответствующих министерств и департаментов из каждой страны соответствующего субрегиона

Ожидаемое количество участников: 20 чел. в Киеве, 30 – в Тбилиси, 50 – в Астане

Продолжительность семинара / обучающего курса: 2 дня

Предварительные сроки: Сентябрь 2014 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 и/или РКП

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Все страны проинформированы о расписании последующих семинаров по планированию действий, а команда проекта Safège получила контакты с ключевыми структурами и лицами из важных смежных секторов безопасности дорожного движения и создает рабочую группу из различных секторов в каждой стране как основные контакты для поддержания связи с SAFEGE и ГПБДД и для развития координационного органа для каждой страны, до установления более постоянного.

2 -W011 Региональный семинар: конвенции ЕЭК ООН и соглашения ЕС

Данное мероприятие состоит из регионального семинара для обсуждения конвенций ЕЭК ООН и соглашений ЕС и роста информированности о них, а также для обмена опытом их реализации со стороны тех, кто уже это проделал

Тип семинара / обучающего курса: 3-дневный семинар субрегионального уровня в Астане

Основная целевая аудитория: Ответственные за реализацию международных конвенций и соглашений представители соответствующих министерств и департаментов из каждой страны, представители ассоциаций пассажирского и грузового автотранспорта, плюс эксперты из Турции, ЕЭК ООН и МДС в качестве потенциальных докладчиков



Ожидаемое количество участников: около 40 участников

Продолжительность семинара / обучающего курса: 3 дня

Предварительные сроки: октябрь 2014 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 + 2 НКЭ + эксперты ЕЭК ООН, МДС и стран для обмена опытом

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Все страны проинформированы про важность конвенций и международных соглашений и работают над присоединением к ним и их реализацией.

2 -W012 Национальное обучение и обучение тренеров

Данное мероприятие состоит из информационных семинаров согласно заявкам, дополненных обучением тренеров в странах-бенефициарах

Тип семинара / обучающего курса: семинары в конкретной стране, как правило, 1-2 дня на каждую конвенцию и её реализацию, но в случае перевозки опасных грузов продолжительность семинара - 4 дня

Основная целевая аудитория: Представители министерства транспорта, министерства общественных работ, структур, ответственных за безопасность дорожного движения, а также организаций, ответственных за технический осмотр, выдачу удостоверений водителя коммерческих транспортных средств, общественных организаций из сферы безопасности дорожного движения, правоохранительных органов, транспортных компаний пассажирских / грузовых автоперевозок

Ожидаемое количество участников: около 30-40 чел. на каждом семинаре по ДОПОГ

Продолжительность семинара / обучающего курса: 1-2 дня (4 дня для семинаров по ДОПОГ)

Предварительные сроки: ноябрь 2014 года / август 2015 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 + 2 НКЭ + эксперты ЕЭК ООН, МДС и стран для обмена опытом

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Во всех странах есть местные тренеры по перевозке опасных грузов и по вопросам других конвенций, которые могут поддержать действия правительства в реализации конвенций и работу по их внедрению.

2-W013: Семинар по обсуждению изучения данных про ДТП и централизованной базы данных ДТП

Данное мероприятие состоит из регионального семинара с целью обсуждения возможности создания централизованной системы данных про ДТП и обсуждения/согласования общего перечня неконфиденциальных данных про ДТП, которые могут храниться централизованно для возможности сравнения и изучения их на региональном уровне.

Тип семинара / обучающего курса: Региональный семинар с последующим обсуждением внутри страны

Основная целевая аудитория: Представители от структур, управляющих данными про ДТП и изучающих эти данные, ответственных за безопасность дорожного движения, и ключевых заинтересованных сторон, которые могут использовать данные для разработки мероприятий по улучшению ситуации.

Ожидаемое количество участников: около 40 чел.

Продолжительность семинара / обучающего курса: 2 дня

Предварительные сроки: февраль 2015 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 + 3 НКЭ

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Во всех странах есть возможность качественного изучения данных про ДТП, полиция готова позволить расширение доступа к данным про ДТП для ключевых заинтересованных сторон и предоставлять общие не конфиденциальные данные в централизованную базу данных ДТП.

2-W014 Ознакомительные поездки в страны передового опыта

Данное мероприятие состоит из 3-х ознакомительных поездок для представителей стран с целью посещения стран передового опыта и наблюдения мероприятий, проводимых в них.

Тип обучения: Ознакомительные поездки в выбранные страны (страны будут выбраны позже)

Основная целевая аудитория: 3 представителя от каждой страны, в том числе 1 чел. из топ-руководителей, ответственных за принятие решений в сфере безопасности дорожного движения, и 2 чел. из специалистов, занятых непосредственным надзором за выполнением плана действий по безопасности дорожного движения.



Ожидаемое количество участников: 3 группы по 10 чел.

Продолжительность ознакомительной поездки: 7 дней на группу (2 выходных дня на переезд и 5 дней на визиты и проведение встреч)

Предварительные сроки: апрель - август 2015 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 + КЭ2 + РКП

Ожидаемый результат ознакомительных поездок: Лица, ответственные за принятие решений, и лица, ответственные за реализацию, глубже ознакомлены с международным передовым опытом, заинтересованы его успешным применением и желают испытать его в собственных странах.

2-W015 Участие в работе ЕЭК ООН

Данное мероприятие состоит из участия в работе соответствующих межправительственных структур и комитетов, связанных с безопасностью дорожного движения и 7 важнейшими соглашениями и конвенциями ЕЭК ООН по вопросам безопасности дорожного движения.

Тип обучения: 1-2 дневные визиты в ЕЭК ООН (Женева) с целью участия в работе соответствующих комитетов

Основная целевая аудитория: Представители из каждой страны – технические специалисты, ответственные за 7 международных соглашений

Ожидаемое количество участников: по 10 чел. на каждое из 4 рабочих событий = 40 чел.

Продолжительность визита: 1-2 дня на чел.

Предварительные сроки: март - сентябрь 2015 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 и/или РКП

Ожидаемый результат ознакомительных поездок: Ответственные лица из каждой страны-бенефициара знакомятся с работой над усовершенствованием международных соглашений и конвенций по безопасности дорожного движения и вносят свой вклад в это дело.

2-W016 Региональный семинар / обучение для исполнителей изучения расходов на безопасность дорожного движения

Данное мероприятие состоит из 2-дневного регионального семинара для ознакомления исполнителей изучения расходов на безопасность дорожного движения с методологией определения потерь от ДТП, расходов на жертвы и потерь для национальной экономики.

Тип обучения: 2-дневный региональный семинар / обучение (в Украине или, возможно, в Белграде)

Основная целевая аудитория: Руководители групп из каждой страны, которые будут проводить исследования социально-экономического влияния ДТП в стране или надзор за его проведением

Ожидаемое количество участников: 10 чел. (по 1 чел. из каждой страны)

Продолжительность семинара / обучающего курса: 2 дня

Предварительные сроки: Июль-август 2014 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 + РКП + 1 НКЭ

Ожидаемый результат обучения: В каждой стране появятся компетентные лица для проведения или повторения исследования социально-экономического влияния ДТП на экономику страны и подсчета стоимостного эквивалента смертельных случаев, травм и повреждения имущества от ДТП в ходе обоснования мероприятий по безопасности дорожного движения, построенного на сравнении расходов / доходов.

2-W017 Семинар по повышению осведомленности рабочих групп в безопасности дорожного движения в каждой стране

Данное мероприятие состоит из 2-дневного регионального семинара для ознакомления с вопросами безопасности дорожного движения для каждой из рабочих групп, созданных как контактные группы в каждой стране.

Тип обучения: 2-дневный региональный семинар / обучение по всем секторам в сфере безопасности дорожного движения

Основная целевая аудитория: Рабочая группа, состоящая из представителей различных секторов, которая будет утверждена на субрегиональных семинарах ГПБДД, и которые будут выступать в качестве основной контактной группы в стране для ГПБДД и проектных групп Safege.

Ожидаемое количество участников: 10 чел. с рабочей группы + 10 чел.



Продолжительность семинара / обучающего курса: 2 дня

Предварительные сроки: январь-апрель 2015

Привлечение команды проекта: КЭ1 + 2 НКЭ

Ожидаемый результат обучения: Улучшение понимания заинтересованными сторонами взаимосвязи вопросов безопасности дорожного движения и необходимости всесторонне скоординированной деятельности для решения проблем безопасности дорожного движения, высоких факторов риска, которые следует решить в первую очередь и методов систематического повышения безопасности дорожного движения.

Компонент 3: Инфраструктура и транспортные средства с высоким уровнем безопасности

БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

3-W001 Семинар / обучающий курс: Обучение по элементам безопасности дорожного движения в проектировании, строительстве и эксплуатации автодорог.

Данное мероприятие состоит из обучающих курсов субрегионального уровня для технического персонала стран-бенефициаров по вопросам применения элементов безопасности дорожного движения в проектировании, строительстве и эксплуатации автодорог.

Тип семинара / обучающего курса: Три семинара / обучающих курса субрегионального уровня (Украина, Грузия, Казахстан)

Основная целевая аудитория: Представители министерств транспорта, дорожных агентств и проектных организаций в сфере автодорог.

Продолжительность семинара / обучающего курса: 2 дня

Ожидаемое количество участников: $2*6+3*6+5*6=60$ участников всего

Предварительные сроки: август - октябрь 2014 года

Привлечение команды проекта: КЭ2 + 3 НКЭ (ВЭ 9, ВЭ 10 и ВЭ 12)

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Расширение знаний по вопросам проектирования, строительства и эксплуатации автодорог с высоким уровнем безопасности дорожного движения и по вопросам инжиниринга безопасности дорожного движения.

3-W002 Семинар / обучающий курс: Введение в Директиву ЕС по безопасности в автодорожных туннелях

Тип семинара / обучающего курса: Один региональный семинар (например, Узбекистан)

Основная целевая аудитория: Представители министерств транспорта, дорожных агентств и проектных организаций.

Продолжительность семинара / обучающего курса: 2 дня

Ожидаемое количество участников: $2*10=20$ участников всего

Предварительные сроки: август - сентябрь 2014 года

Привлечение команды проекта: КЭ2 + 1 НКЭ (ВЭ 11)

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Расширение знаний по вопросам Директивы ЕС по безопасности в туннелях и её реализации.

3-W003 Семинар / обучающий курс: Подготовка шаблонов нормативов / законодательства по аудиту безопасности дорожного движения

Это мероприятие будет частью региональных курсов по подготовке тренеров по аудиту безопасности дорожного движения.

3-W004 Семинар / обучающий курс: Подготовка тренеров по аудиту безопасности дорожного движения.

С помощью данного мероприятия пройдут обучение местные инструкторы по аудиту безопасности дорожного движения, надзору за безопасностью дорожного движения и программам управления местами концентрации ДТП. Мероприятие также будет включать создание нормативов /



законодательства по аудиту безопасности дорожного движения и регионального справочника по аудиту безопасности дорожного движения и управлению местами концентрации ДТП.

Тип семинара / обучающего курса: Три семинара / обучающих курса субрегионального уровня (например, Молдова, Кыргызстан и Казахстан)

Основная целевая аудитория: Представители министерств транспорта, дорожных агентств и проектных организаций.

Продолжительность семинара / обучающего курса: 5 дней

Ожидаемое количество участников: $2*3+3*3+5*3=30$ участников всего

Предварительные сроки: Сентябрь-ноябрь 2014 года

Привлечение команды проекта: КЭ2 + 3 НКЭ (ВЭ 9, ВЭ 10 и ВЭ 12)

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Квалифицированные тренеры по аудиту безопасности дорожного движения, надзору за безопасностью и управлению местами концентрации ДТП.

3- W005 Семинар / обучающий курс: Поддержка внедрения в странах внутренних обучающих курсов по аудиту безопасности дорожного движения

В странах, где есть видимая выгода от подобного мероприятия, будут организованы национальные обучающие курсы по аудиту безопасности дорожного движения силами предварительно обученных местных инструкторов при поддержке команды проекта.

Тип семинара / обучающего курса: Национальный (в каждой стране) семинар / обучающий курс

Основная целевая аудитория: Представители министерств транспорта, дорожных агентств и проектных организаций.

Продолжительность семинара / обучающего курса: 5 дней

Ожидаемое количество участников: 8-10 чел. на страну = 80-100 чел. во всех 10 странах

Предварительные сроки: Январь-август 2015 года

Привлечение команды проекта: КЭ2 + 1 НКЭ

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Новый квалифицированный местный персонал в каждой стране, компетентный на проведение аудита безопасности дорожного движения и надзора за безопасностью дорожного движения.

3-W006 Семинар / обучающий курс: Поддержка программ по аудиту безопасности дорожного движения, учёту мест концентрации ДТП и надзору за безопасностью дорожного движения

Команда проекта разработает соответствующие обучающие курсы и семинары с соответствующими участниками для поощрения создания и помощи в развитии ежегодных национальных программ по аудиту безопасности дорожного движения и учёту мест концентрации ДТП, а также создании долгосрочных программ аудита и учёта мест концентрации ДТП.

Это мероприятие будет частью Поддержки внедрения в странах внутренних обучающих курсов по аудиту безопасности дорожного движения.

БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

3-W007 Семинар / обучающий курс: Обучение по международному передовому опыту в техническом осмотре транспортных средств

Тип семинара / обучающего курса: Один региональный семинар (Молдова)

Основная целевая аудитория: Представители министерств транспорта, внутренних дел.

Продолжительность семинара / обучающего курса: 2 дня

Ожидаемое количество участников: $3*10=30$ участников всего

Предварительные сроки: январь – февраль 2015 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 + 1 НКЭ

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Расширение знаний по вопросу технического осмотра транспортных средств и обмен передовым опытом из всего региона. **Примечание:** В странах, из которых поступают конкретные запросы, будут организованы национальные обучающие мероприятия, если это будет необходимо и целесообразно.



3-W008 Семинар / обучающий курс: Обучение по международному передовому опыту в сфере нормативов / стандартов на безопасность моторных транспортных средств

Тип семинара / обучающего курса: Один региональный семинар (Кыргызстан)

Основная целевая аудитория: Представители министерств транспорта, внутренних дел, органов стандартизации.

Продолжительность семинара / обучающего курса: 2 дня

Ожидаемое количество участников: 3*10=30 участников всего

Предварительные сроки: февраль - март 2015 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 + 1 НКЭ

Ожидаемый результат семинара / обучающего курса: Расширение знаний по вопросу нормативов / стандартов на безопасность транспортных средств. **Примечание:** В странах, из которых поступят конкретные запросы, будут организованы национальные обучающие мероприятия, если это будет необходимо и целесообразно.

Компонент 4: Информирование и освещение деятельности

4-W001 Заключительные семинары: Мероприятия по освещению деятельности во время завершения проекта

Сразу после подготовки и печати заключительного отчёта вместе с итоговой брошюрой / буклетами Представительствами ЕС могут быть организованы однодневные семинары / другие мероприятия в каждой стране с целью освещения основных достижений проекта. Также возможно (при условии дополнительного финансирования) проведение регионального (2-3 дня) мероприятия в виде первой конференции по безопасности дорожного движения в регионе ТРАСЕКА.

Тип семинара: Национальный, в каждой из 10 стран + 1 региональное мероприятие

Основная целевая аудитория: Правительственные руководители высших уровней и ключевые заинтересованные лица, приглашённые к участию в заключительном семинаре

Продолжительность семинара: 1-дневный семинар в каждой стране

Ожидаемое количество участников: 30-40 чел. на страну = 300-400 чел. во всех 10 странах + 200 на региональное мероприятие

Предварительные сроки: ноябрь – декабрь 2015 года

Привлечение команды проекта: КЭ1 + КЭ2 + 1 РКП

Ожидаемый результат семинара: Руководители высших уровней, СМИ и широкая общественность в каждой стране проинформированы, что за счёт ЕС проведён очень успешный проект, который внёс значительный вклад в усовершенствование потенциала и возможностей в решении проблем автодорог.

На следующей странице мы в табличной форме представили предварительное расписание предложенных выше семинаров / обучающих мероприятий.



Описание семинара		2014												2015											
№	Название	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Компонент 1 – Включение Туркменистана в региональный план																									
1-W001	Оценка положения в Туркменистане и план действий																								
Компонент 2 – Регуляторная и институциональная реформы																									
2-W001	Семинар по национальному плану действий – страна 1																								
2-W002	Семинар по национальному плану действий – страна 2																								
2-W003	Семинар по национальному плану действий – страна 3																								
2-W004	Семинар по национальному плану действий – страна 4																								
2-W005	Семинар по национальному плану действий – страна 5																								
2-W006	Семинар по национальному плану действий – страна 6																								
2-W007	Семинар по национальному плану действий – страна 7																								
2-W008	Семинар по национальному плану действий – страна 8																								
2-W009	Семинар по национальному плану действий – страна 9																								
2-W010	Участие в 3 субрегиональных семинарах GRSP																								
2-W011	Семинар по конвенциям ЕЭК ООН / соглашениям ЕС																								
2-W012	Нац. семинары по обучению и обучению тренеров																								
2-W013	Семинар по изучению ДТП + централизованной базе ДТП																								
2-W014	Ознакомительные поездки в страны передового опыта																								
2-W015	Участие в рабочих сессиях ЕЭК ООН																								
2-W016	Региональное обучение по исследованию потерь от ДТП																								
2-W017	Семинар по повышению осведомленности в безопасности дорожного движения в стране																								
Компонент 3 – Безопасность инфраструктуры и транспортных средств																									
3-W001	Субрегиональные семинары по инжинирингу БДД																								
3-W002	Рег. семинар по Директиве ЕС о безопасности в туннелях																								
3-W003	Нормативы / стандарты аудита БДД (вкл. в 3-W004)																								
3-W004	3 субрегиональных семинара по подготовке тренеров																								
3-W005	10 национальных семинаров по аудиту БДД																								
3-W006	Поддержка обучения аудиту БДД (вкл. в 3-W005)																								
3-W007	Региональный семинар по техническому осмотру ТС																								
3-W008	Региональный семинар по стандартам/нормативам на ТС																								
Компонент 4 – Информирование и освещение деятельности																									
4-W001	Национальные заключительные семинары																								

Таблица 3.2.2 Предварительное расписание семинаров и обучений (должно быть доработано после дальнейших консультаций в странах)



4.4 Исходные положения

Исходя из того, что данный проект имеет дело с внедрением Регионального плана действий по безопасности дорожного движения TRACECA, ключевым условием успешной и эффективной реализации проекта становится завоевание лояльности и создание стабильной платформы для сотрудничества между партнёрами проекта и установленной целевой аудиторией (заинтересованные стороны в сфере безопасности дорожного движения во всех странах). Успешной реализации проекта будет содействовать сотрудничество и поддержка со стороны следующих ключевых субъектов:

1. Менеджер задач в секции ЕС по Восточному партнёрству
2. Секретариат TRACECA со штаб-квартирой в Баку
3. Секретари TRACECA в каждой стране-бенефициаре, которые могут содействовать контактам с ключевыми заинтересованными сторонами в этих странах (см. список бенефициаров в разделе 1.2.6)
4. Ведущий орган в сфере безопасности дорожного движения в каждой стране (обычно министерство транспорта или внутренних дел) и ключевые заинтересованные стороны, ответственность или интересы которых касаются сферы безопасности дорожного движения (см. перечень бенефициаров в начале данного отчёта)
5. Представительства ЕС в каждой стране-бенефициаре

Подобное сотрудничество требует постоянной политической лояльности и мощной и поддержки от организаций-партнёров, что является необходимым условием для эффективного осуществления проекта. Правительственные организации и органы власти, являющиеся партнёрами проекта, должны быть готовы к проведению мероприятий, необходимых с точки зрения законодательных, технических и институциональных реформ, и выделения достаточных ресурсов. Указанные действия, насколько это возможно, должны быть поддержаны постоянным секретариатом TRACECA и Европейским Союзом. Постоянный секретариат TRACECA должен использовать свои политические связи путём заседаний TRACECA и контактов на высоком уровне для того, чтобы каждое правительство одобрило и предоставило необходимые ресурсы для осуществления национального плана действий, созданного с целью реализации Регионального плана действий по безопасности дорожного движения TRACECA. ЕС в ходе диалога с правительствами должен поощрять их к принятию и реализации национальных планов.

Страны-участники TRACECA должны признать международные конвенции и / или соглашения в сфере безопасности дорожного движения и должны быть готовы к активной работе по их внедрению. Для достижения этой цели данный проект будет направлено на использование преимуществ уже существующих механизмов сотрудничества между ключевыми заинтересованными сторонами в сфере транспорта в странах-бенефициарах, в т.ч. в рамках программы TRACECA и действий Представительств ЕС, а также связей, созданных в ходе реализации предыдущего проекта за счёт финансирования ЕС «Безопасность и охрана в наземных транспортных перевозках» (проект завершён в апреле 2012 года).



4.5 Риски и управление рисками

Мы приняли во внимание Предположения и риски, упомянутые в ТЗ, которые касаются политической стабильности в целом, лояльности органов власти к проведению изменений и принятию правил и норм.

Определение рисков и управление ними является неотъемлемой частью успешного управления проектами, поскольку позволяет прозрачнее и обдуманнее распределить риски проекта. Если определить риски и разработать мероприятия по нейтрализации их влияния, то эти мероприятия можно возложить на тех, кто способен справиться наилучшим образом. Выявленные внешние и внутренние риски и оценка их вероятного влияния приведены в следующих таблицах :

Таблица 4.4.1. Внешние риски проекта и оценка их влияния

ВНЕШНИЙ риск	Вероятность наступления события/ Распростра- нённость (A-E)	Частота проявления (Высокая, Средняя или Низкая)	Влияние (Сильное, Среднее или Слабое)	Приемлемое отклонение (Значительное, Среднее или Незначительное)
Развитие политической ситуации / нестабильность в некоторых из стран-бенефициаров	D	Средняя	Сильное	Незначит.
Отсутствие сотрудничества между странами-бенефициарами на внутрирегиональном уровне	D	Средняя	Сильное	Незначит.
Отсутствие сотрудничества между целевой аудиторией проекта в странах-бенефициарах и партнёрами проекта	B	Средняя	Сильное	Незначит.
Отсутствие заинтересованности в изменении нормативно-правовой и организационной базы со стороны органов власти стран-бенефициаров	C	Средняя	Среднее	Среднее
Склонность к изменению и интерпретации правил и норм	C	Средняя	Среднее	Среднее
Смена стратегии (как на национальном, так и европейском уровне)	B	Низкая	Сильное	Среднее
Регуляторные / институциональные / политические реформы	B	Низкая	Сильное	Среднее
Форс-мажор	B	Низкая	Слабое	Незначит.



Таблица 4.4.2. Внутренние риски проекта и оценка их влияния⁴

Внутренний риск	Вероятность наступления события/ Распространённость (А-Е)	Частота проявления (Высокая, Средняя или Низкая)	Влияние (Сильное, Среднее или Слабое)	Приемлемое отклонение (Значит., Среднее или Незначит.)	Мероприятия по нейтрализации
Организационные риски, в т.ч. перерасход ожидаемых средств / времени на мероприятия	В	Низкая	Сильное	Незначит.	Назначено два проектных менеджера (ПМ) от Safège для организации хода проекта; они координируют связанные с проектом бюджеты (время работы, расходы на проект, на мероприятия) под тщательным контролем Руководителя проекта (РП) и экспертов. Отдельное внимание будет уделено обоснованию, перераспределению и контролю за бюджетом на мероприятия, ответственность за что будет нести РП (статьи расходов и стоимость) и ПМ (прогноз распределения общего бюджета и его исполнения). Эти мероприятия в значительной степени снизят организационные риски перерасхода средств.
Задержки в получении исходных материалов от ключевых экспертов / неключевых экспертов (НКЭ)	В	Низкая	Сильное	Незначит.	Руководитель проекта несёт ответственность за все исходные данные / результаты работы НКЭ; в этой задаче ПМ будут предоставлять ему поддержку. Исходные материалы всех экспертов постоянно будут контролироваться ПМ.

⁴ В Приложении 1 представлены ключевые элементы, которые будут рассмотрены в ходе проекта, и для каждого из них – индикаторы результата, которые должны контролироваться для демонстрации того, что мы развиваем не только один этот элемент, а необходимые для успеха в результате функциональность и взаимосвязи.



Внутренний риск	Вероятность наступления события/ Распространённость (A-E)	Частота проявления (Высокая, Средняя или Низкая)	Влияние (Сильное, Среднее или Слабое)	Приемлемое отклонение (Значит., Среднее или Незначит.)	Мероприятия по нейтрализации
Низкое качество исходных материалов от партнёров проекта или экспертов (возможно, частично из-за нежелания органов власти давать данные и сотрудничать)	В	Низкая	Сильное	Незначит.	Благодаря визитам РП и КЭ2 в организации-бенефициары установлено хорошие отношения с местными бенефициарами; также КЭ связывались с Представительствами ЕС, что способствовало установлению контактов с местными бенефициарами и упростит будущее сотрудничество с ними. Качество всех результатов проекта будет контролироваться РП и ПМ перед их отсылкой в учреждения ЕС / получателям.
Трудности в распространении и использовании результатов проекта (доступ к более широкой аудитории руководителей, неправильная целевая аудитория, несоответствующие инструменты или каналы распространения и т.п.)	В	Низкая	Среднее	Незначит.	В каждой стране-бенефициаре команда проекта (КЭ и местные НКЭ) будут искать наилучший путь, средства и целевых партнёров для обеспечения правильного распространения результатов проекта; также это будет связано с мероприятиями по освещению деятельности (Компонент 4). Первые шаги к определению таких средств были сделаны на протяжении вступительной поездки КЭ. Также см. предложенные мероприятия по предыдущему риску.



5 Измерение, мониторинг и оценка результатов проекта

ЕС попросил Подрядчика уделить особое внимание мониторингу и оценке результатов проекта как наглядного результативного средства с точки зрения развития. Поэтому кроме стандартного мониторинга проекта в части контроля согласованных сроков и бюджета на все мероприятия, необходимо продемонстрировать наличие реальных результатов после завершения проекта.

Данный проект будет подвергаться мониторингу по технологии DEE с применением программного обеспечения, которые позволяют распределить комплексные проекты, планы, мероприятия и т.п. на всё меньшие части и описать их с точки зрения индикаторов результата. Достижение всех отдельных индикаторов даст уверенность в том, что достигнут ожидаемый результат в целом. В Приложении 5 предоставлено более детальное описание технологии и примеров её успешного применения в прошлом.

В качестве примера, если мы должны получить в результате создание в конце проекта «координационного органа по безопасности дорожного движения», то как мы можем доказать, что эффективный координационный орган создан? Это можно сделать путём установления ряда легко контролируемых «индикаторов результата», которые в случае их полного достижения предоставят нам обоснованную уверенность в том, что координационный орган существует и эффективно исполняет назначенную функцию. Например, можно поставить следующие вопросы:

- 1 Есть ли в наличии законодательная база для координационного органа?
- 2 Представлены ли среди его участников правительство, частный сектор и общественные организации?
- 3 Есть ли у него влиятельный руководитель с политическим весом?
- 4 Проходят ли регулярно его заседания, принимаются ли решения по безопасности дорожного движения?
- 5 Существует ли постоянный секретариат, который может отслеживать выполнение его решений / соглашений?
- 6 Отвечает ли штатное расписание постоянного секретариата задачам, которые он должен выполнять?
- 7 Достаточно ли квалифицирован персонал секретариата для работы, которую он должен проделывать?
- 8 Есть ли у секретариата достаточное финансирование на оборудование и ресурсы для своей работы?
- 9 Существует ли стабильное финансирование на выполнение мероприятий / решений, принятых координационным органом?
- 10 Есть ли доказательства того, что решения координационного органа реализуются?

На все эти вопросы очень легко ответить «да» или «нет» и проверить ответы. Если все ответы «да», то показатель достигнут на 100 % и можно обоснованно предположить, что у координационного органа есть все необходимые для выполнения его обязанностей элементы. По наличию части ответов «нет» можно определить, что результат мероприятия не достигнут в полном объёме или вообще не сдвинут с места, а также сделать вывод, продвинулись ли мы только на 10 % к реальному осуществлению этого мероприятия, или на 90 %. Если получен ответ по каждому индикатору результата и проведена оценка веса каждого из них (например, в данном случае для 10 индикаторов можно принять вес каждого в 10 %), то можно получить



обоснованную оценку прогресса приближения к возможному конечному результату / эффективности такого координационного органа.

В Приложении 1 продемонстрировано, что командой проекта разработан ряд «индикаторов результата» для каждого из аспектов, которые должны быть реализованы, чтобы план действий можно было назвать успешно внедрённым. Они могут быть использованы для оценки текущей ситуации, в которой находится страна в начале проекта, а в ходе проекта – для оценки продвижения к желаемой конечной ситуации со стопроцентным достижением каждого индикатора. Текущие отчёты будут сообщать не только о ходе связанных с проектом действий, а также и в целом о прогрессе в достижении результатов, которые мы хотели бы видеть в конце проекта. Будет подготовлена отдельная техническая записка с описанием способа осуществления мониторинга.

Для удобства и поддержания цельности подхода система мониторинга будет использоваться для оценки и контроля всех 6 компонентов данного проекта с точки зрения продвижения к появлению результатов. Лидеры команд Safege и GRSP обсудят вопросы координации и сотрудничества в проведении мониторинга проекта в целом (6 секторов Регионального плана действий по безопасности дорожного движения TPACEKA, возложенные на обе команды).



Список приложений

1. Доклады про положение в странах
2. Оценка и мониторинг безопасности дорожного движения в странах ТРАСЕКА
3. Карта мероприятий международных финансовых организаций в сфере безопасности дорожного движения на территории участников ТРАСЕКА
4. Предварительный перечень мероприятий и рабочий план.
5. Перечень лиц, с которыми проведено встречи, и организаций, с которыми проведено переговоры



Implementation of the Regional Road Safety Action Plan for the
Neighbourhood East and Central Asian Countries
TPACEKA – Road Safety II Project (ENPI/2013/333-650)
This Project is funded by the European Union



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КАЖДОМ НАПРАВЛЕНИИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ТРАСЕКА

1. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ УЛУЧШЕНИЯ

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ПОКАЗАТЕЛИ ВОЗДЕЙСТВИЯ	СТАТУС РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ									
					01 АРМЕНИЯ	02 АЗЕРБАЙДЖАН	03 ГРУЗИЯ	04 КАЗАХСТАН	05 КЫРГЫЗСТАН	06 МОЛДОВА	07 ТАДЖИКИСТАН	08 ТУРКМЕНИСТАН	09 УКРАИНА	10 УЗБЕКИСТАН
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Нормативно-правовая база	Соблюдение следующих Соглашений/ Конвенций ЕЭК ООН: 1.1. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, заключено в 1957 1.2. Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/ или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний,	Присоединение, ратификация и осуществление всех компонентов	1. Присоединиться к Соглашению 2. Перевести акты на местный язык 3. Пересмотреть действующее законодательства, подготовить новые законопроекты и подзаконные акты в соответствии с соглашениями ЕЭК ООН и передать их на рассмотрение Правительства 4. Ратифицировать и опубликовать законодательство и проинформировать соответствующие слои населения 5. Проводить обучение и развитие потенциала технического персонала и сотрудников правовых органов 6. Проведение регулярных проверок 7. Присоединение к Соглашению в Женеве	1.1 Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов - 1957 - Присоединиться к соглашениям - Перевод на местный язык - Пересмотреть действующее законодательство - Ратифицировать и публиковать - Проводить обучение и развитие потенциала - Регулярная проверка - Рабочие группы ЕЭК ООН 1.2 Соглашение транспортных правил - 1958 - Присоединиться к соглашениям - Перевод на местный язык - Пересмотреть действующее законодательство - Ратифицировать и публиковать - Проводить обучение и развитие потенциала - Регулярная проверка - Рабочие группы ЕЭК ООН 1.3 Конвенция о дорожном движении -1968 - Присоединиться к соглашениям - Перевод на местный язык - Пересмотреть действующее законодательство	Соглашение не ратифицировано, хотя законопроект находится в парламенте на третьем слушании и законодательные акты готовы. Как только законопроект примут, акты будут утверждены правительством. Еще не реализовано Выполнено 100%	Реализовано Реализовано Реализовано	Процесс продолжается (1.1. Не ратифицирована) Возможно, необходима будет помощь Процесс продолжается (1.2. Не ратифицирована) Возможно, необходима будет помощь OK	Ратифицировано Ратифицировано Ратифицировано	1.1 Нынешняя ситуация: Не подписано Действие: Будет подписано 1.2 Нынешняя ситуация: Не подписано Действие: Будет подписано 1.3 Нынешняя ситуация: Подписано Действие: Закон Кыргызстана №	Присоединение и ратификация завершена 100% Не присоединились и не ратифицировано, но требования не реализуются на практике Присоединение и ратификация завершена 100%	Полностью реализовано Нет Полностью реализовано	Не ратифицирован Не ратифицирован OK	Все подписано, но реализуется на 50% Принято в 2011 Кабином, реализуется 10% Принято и реализовано 100%	Не внедрено Не внедрено Принято и внедрено

	заключено в Женеве 20 марта 1958 1.3. Конвенция о дорожном движении, Вена 1968 г. 1.4. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, Вена 1968г. 1.5. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, от июля 1970г. 1.6. Европейское соглашение о международных автомагистралах, от 1975г 1.7. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, от 1997г			- Ратифицировать и публиковать - Проводить обучение и развитие потенциала - Регулярная проверка - Рабочие группы ЕЭК ООН 1.4 Конвенция о дорожных знаках и сигналах - 1968 - Присоединиться к соглашениям - Перевод на местный язык - Пересмотреть действующее законодательство - Ратифицировать и публиковать - Проводить обучение и развитие потенциала - Регулярная проверка - Рабочие группы ЕЭК ООН 1.5 Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки - 1970 - Присоединиться к соглашениям - Перевод на местный язык - Пересмотреть действующее законодательство - Ратифицировать и публиковать - Проводить обучение и развитие потенциала - Регулярная проверка - Рабочие группы ЕЭК ООН 1.6 Европейское соглашение о международных автомагистралах - 1975 - Присоединиться к соглашениям - Перевод на местный язык	Выполнено 100% Реализовано для всех международных перевозок, реализуется 80% Реализовано и действует в полном объеме	Реализовано Реализовано Реализовано	OK OK OK	Ратифицировано Ратифицировано Ратифицировано	41 от 13.02.2006. 1.4 Нынешняя ситуация: Подписано Действие: Закон Кыргызстана № 48 от 13.02.2006. 1.5 Нынешняя ситуация: Не подписано Действие: Будет подписано 1.6 Нынешняя ситуация: Не подписано Действие:	Внедряется Все международные перевозки соответствуют стандартам, и реализованы на 100% в сфере международных перевозок. Всего 30% внутренних перевозок реализуется. Нужны семинары по тахографам (законодательство / подготовка/ сертификация (в настоящее время делается в Румынии) Необходимо установить такой механизм в Молдове	Полностью реализовано Полностью реализовано Не реализовано	OK OK Не ратифицирован	Принято и реализовано 100% Применено к международному, но не к местному. Нужна помощь в - Цифровых тахографах - Картах - Программном обеспечении - Обучении Принято и реализовано 100%	Внедряется, но не ратифицировано Подписано и ратифицировано Подписано и ратифицировано
--	--	--	--	---	---	--	-------------------------------	---	--	---	---	---	--	---

				- Пересмотреть действующее законодательство - Ратифицировать и публиковать - Проводить обучение и развитие потенциала - Регулярная проверка - Рабочие группы ЕЭК ООН					Будет подписано	Присоединение и ратификация завершена, внедряется 100%				
				1.7 Соглашение о технических осмотрах - 1997 - Присоединиться к соглашениям - Перевод на местный язык - Пересмотреть действующее законодательство - Ратифицировать и публиковать - Проводить обучение и развитие потенциала - Регулярная проверка - Рабочие группы ЕЭК ООН	Еще не реализовано	Не реализовано	Подписали, но не ратифицировали. Помощь может быть необходима. Важно перевести все правила ЕС и ООН на местный грузинский язык. Таких материалов по безопасности дорожного движения в Грузии недостаточно.	Ратифицировано	1.7 Нынешняя ситуация: Не подписано Действие: Будет подписано	Не подписан, но внедряется (включено в план действий) 30%	Не реализовано	Не ратифицирован	Принято и реализовано 100% Международный уровень – ок, На местном уровне - нет	Внедряется, но не ратифицировано
	1.8. Создание агентства по безопасности дорожного движения	1. Устав создан 2. Сотрудники наняты 3. Наличие средств обеспечено	1. Распределить права и обязанности 2. Осуществить найм квалифицированного персонала 3. Обеспечить стабильное финансирование агентства	1. Законодательство существует 2. Координационный орган создан 3. Существует Секретариат, полностью оснащенный персоналом и финансированием 4. Надежный, устойчивый механизм финансирования безопасности в действии	Законодательство существует, Координационный орган существует, но нет Секретариата Нет устойчивого финансирования	Комиссия по безопасности дорожного движения при Кабинете (CRS) Министров существует. CRS работает, но не имеет секретариата (всего один секретарь) и не имеет средств.	Межправительственная комиссия по безопасности дорожного движения существует (от предыдущего правительства), но заседания не регулярные, а секретариат неактивен. Нет ведущего учреждения, ответственного за безопасность дорожного движения. Ответственность разделена между различными министерствами, центральными и региональными	Нет многодисциплинарного агентства по безопасности дорожного движения.	Комиссия по безопасности дорожного движения существует при вице-премьер министре, но его секретариат чрезвычайно неукomплектованный и недостаточно финансируются. Значительные ресурсы должны быть предоставлены для полного функционирования Секретариата	Деятельность финансируется рядом Министерств. Нет центрального фонда. Маленькие ресурсы для поддержки. Некоторый правительственный персонал обеспечивает административную функцию	Существует и работает. Внедряется программа 2009-2013. Новая программа – на рассмотрении правительства	Существует координация под МоЗ Нет данных (не состоялась встреча)	Был координационный совет, но встретились только один раз в 5 лет, поэтому расформирован Мининфраструктуры занимается	Комиссия с ключевыми отделами Секретариат под руководством Главного офиса собирается Закон существует 19/08/99 No 818-1 Работа делится между Дорожным и речным транспортом ГАИ Государственной строительной компаниями

							органами правительства. Местные органы не имеют власти для удовлетворения местных потребностей дорожного движения. Им нужно больше полномочий и ресурсов от центрального правительства для решения этих проблем							
	1.9. Разработка национальной стратегии безопасности дорожного движения	1. Национальная стратегия безопасности дорожного движения, утвержденная Правительством / Парламентом	1. Разработать и обсудить с гражданским сообществом Национальную стратегию безопасности дорожного движения	1. Стратегия разработана 2. Заинтересованные стороны проконсультированы 3. Стратегия утверждена правительством 4. Реализация началась	Был одобрен правительством в августе 2009 года поэтому существует, но нет финансирования Поэтому реализуется всего на 50%	Стратегия была подготовлена в 2012 году и все еще ждет одобрения в Кабинете Министров.	Проект Национальной стратегии безопасности дорожного движения существует. Еще не принят. Статус неизвестен	Нет принятой Стратегии Есть специализированная программа по безопасности дорожного движения и Министерство внутренних дел отвечает за разработку и реализацию Программы.	Стратегия была разработана при содействии Всемирного банка и поправки делаются в консультации с ключевыми Министерствами.	Стратегия утверждена, еще не реализуется	Нет стратегии, но программа существует	Нет Стратегии.	Стратегия 2011-2020 Включает заинтересованные стороны Нет финансирования	Существует, но не финансируется
	1.10. реалистичные и долгосрочные цели	1. Детальная Национальная стратегия, утвержденная Правительством/ Парламентом не менее чем на 5 лет	1. Разработать и обсудить с гражданским сообществом Национальную стратегию безопасности дорожного движения	1. Реалистичные долгосрочные цели в действии 2. План действий подготовлен для достижения целей 3. План действий реализуется 4. Проводится мониторинг прогресса по достижению целей	Существует и был реализован на 70%, с законами и подзаконными актами, со 100%достижением целей	План действий Два года является частью национальной стратегии по безопасности дорожного движения (NRSS). Поскольку NRSS еще не утвержден, план также ждет одобрения.	Есть план действий 2009-2013. Нет нового плана на ближайшие годы, хотя он необходим.	Стратегия не принята, поэтому нет плана действий. Неизвестное состояние и содержание специализированной программы для безопасности дорожного движения (МВД).	План действий должен быть подготовлен, как только стратегия была одобрена.	Сокращение 90% смертей к 2020 году и уже сокращение 33% достигнуто в прошлом году. Результаты контролируются	Гос. программа Цели – как часть транспортной стратегии	Нет Плана Действий, и следовательно, нет целей	План подготовлен для 2015 Говорят о снижении смертности, но возникают вопросы 5000 смертей, 40000 травм; другие данные - 8000 и 120000	Нет специфических
	1.11.Обеспечение долгосрочной стабильности безопасности дорожного движения	1. Выделены средства из государственного бюджета для финансирования мероприятий по безопасности	1. Государственный бюджет утвержден Правительством и Парламентом 2. Разработать с Правительством разнообразные источники финансирования	1. Оценены ежегодные потери в экономике 2. Существует механизм безопасности дорожного движения 3. Выделяется бюджет для улучшения безопасности дорожного движения	Частично реализовано, пока не рассчитывается или не используется Нет механизма финансирования	Есть некоторые старые подсчеты потерь, нет установленного механизма финансирования Нет выделенных средств для улучшения	Неизвестны экономические потери, существуют косвенные прямые и непрямые бюджеты для улучшения безопасности дорожного движения.	У АБР есть текущий проект для расчета стоимости транспортных происшествий. Существует государственный бюджет для	Нет выделенного бюджета на безопасность дорожного движения. Расходы на безопасность дорожного движения рассматриваются как	Деньги выделены Закон 151 о безопасности дорожного движения пытался изменить систему 2 года назад, но не прошел	Финансируется из госбюджета	Ежегодные потери в ДТП не известны. Безопасность дорожного движения финансируется из государственного	Обсудили, но не сделано	

		дорожного движения 2. Обеспечено диверсифицированное финансирование работ по безопасности дорожного движения		4. Мониторинг показывает эффективность инвестиций в области безопасности дорожного движения		безопасности дорожного движения.	Существует расчет стоимости и анализ эффективности дорожных инвестиций внутри страны, а отдел статистики и других соответствующих министерств должны ввести его в ближайшее время. После этого, может быть создана система мониторинга.	реализации специализированной программы по обеспечению безопасности дорожного движения. Структура бюджета неизвестна.	стоимость, а не в качестве инвестиций. Правительству необходимо быть в курсе огромных потерь, происходящих в экономике в результате дорожно-транспортных происшествий. Безопасность дорожного движения не проблема транспорта. Это проблема экономики. Выделяется бюджет для улучшения черных пятен			бюджета (мин. финансов).		
	1.12. Создать схему обязательного страхования участников дорожного движения	1. Существуют страховые компании, уполномоченные выдавать полисы 2. Выявление и наказание правонарушителей	1. Обеспечить поддержку общественных и финансовых институтов 2. Утвердить соответствующее законодательство в отношении обязательного страхования	1. Существует обязательное страхование третьей стороны по двигателям 2. Существует правоприменение и штрафование для незастрахованных транспортных средств 3. Количество незастрахованных транспортных средств минимизировано	Да, обязательное страхование существует Полностью реализована Да, штрафы	Все водители транспортных средств застрахованы и контролируются. Информация о статусе индикаторов воздействия № 2 и 3 недоступна на данном этапе.	Страхование легковых автомобилей не является обязательным (без схемы страхования ответственности перед третьими лицами), только микроавтобусы и грузовые автомобили.	Система установлена. Информация о статусе индикатора воздействия № 3 недоступна на данном этапе.	Нет обязательного страхования ответственности перед третьими лицами	1000 Lei штраф, поэтому система хорошо работает	Нет данных	Обязательно Нет инф-и по 3 индикатору	Страховка обязательна Штраф 70 EUR	Существует
	1.13. Установить требования к выдаче водительских прав на основе передового международного опыта	1. Централизованная выдача и регистрация водительских прав.	1. Совершенствовать соответствующую практическую и теоретическую подготовку и экзамены .	1. Адекватное теоретическое тестирование в действии 2. Адекватное практическое тестирование в действии 3. Коммерческие водители должны пройти дальнейшие тестирования 4. Система соответствует лучшей международной практике	Существует, но есть проблемы с Коррупцией	Адекватная теоретическая и практическая проверка знаний существует.	Данная система существует.	Установлена система. В центрах обслуживания населения существует концепция «одного окна». Есть теоретические и практические тесты для получения водительских прав. Информация о статусе индикатора воздействия № 4	Информация о статусе индикаторов воздействия № 4 недоступна на данном этапе.	Концепция рассматривается как серьезная проблема. Минтранс контролирует тест и имеет 80 ЕС норм / директив Минобразования отвечает за контроль автошколы. В Минобразования нет специалистов, поэтому нет технической компетентности	Существуют лицензии	Адекватное теоретическое тестирование в действии. Нет инф-и по 4 индикатору	Директива ЕС 2003/51 реализована МВД - лицензии Минобразования - обучение Нет компетентности Скоро стартует EU Twinning проект Проблемы с коррупцией	Коррупция

								недоступна на данном этапе		Школы не предоставляют безопасных водителей Больше как бизнес, слабый контроль				
	1.14. Унифицировать стандарты сбора и анализа данных ДТП в регионе	1. Единая система сбора, анализа и хранения данных ДТП	1. Установить профессиональное программное обеспечение и оборудование 2. Обучение и укрепление кадрового потенциала	1. Общие основные пункты будут согласованы и определены 2. Согласованные данные об авариях собираются с помощью полицейских форм об авариях 3. Установлена адекватная система хранения данных 4. Установлена адекватная система извлечения и анализа данных 5. Установлена адекватная система распространения данных 6. Данные по аварийным происшествиям доступны всем заинтересованным сторонам для дальнейшего анализа 7. Система данных по авариям позволяет провести эффективный анализ причин аварий и предпринять меры по их предотвращению	Полицейская система существует Нет международной кооперации	Только полиция имеет доступ к сохраненным данным. Заинтересованные стороны могут попросить только некоторые данные (таблицы), но не могут сделать непосредственный анализ	Патруль собирает данные о происшествиях. Вскоре дорожная карта GIS с информацией по авариям будет включена. Проблемный является обмен данными между больницами, страховыми компаниями, другими министерствами и закон такого рода должен быть введен в ближайшие годы. Требуется интегрированная база данных по авариям.	База данных по авариям существует и данные доступны в ежегодном докладе для заинтересованных сторон в безопасности дорожного движения. Информация о статусе индикаторов воздействия № 1-7 недоступна на данном этапе.	Ничего не сделано База данных по авариям была разработана при содействии Всемирного банка и поправки делаются. Нужны консультации с ключевыми Министерствами.	Только полиция имеет доступ. Заинтересованные стороны не могут делать анализ.	Только полиция имеет доступ Заинтересованные стороны – не могут делать анализ	Только полиция имеет доступ Заинтересованные стороны не могут анализировать Нет данных по индикаторам	Ничего не сделано на данном этапе	Нет
	1.15. Разработать единую систему мониторинга и оценки результатов внедрения ряда мер	1. Определены конкретные показатели для мониторинга	1. Создать соответствующую региональную рабочую группу	1. Создана региональная рабочая группа 2. Согласованы воздействия для мониторинга 3. Установлена система мониторинга воздействия 4. Распространяется отчет о прогрессе ежеквартального мониторинга 5. Эффективное стратегическое управление реализаций	Нет действий	Нет ответа	Неизвестно.	Рабочей группы нет, следовательно, нет системы мониторинга воздействия	Ничего не сделано	Нет ответа	Нет	Нет Региональной Рабочей группы	Ничего не сделано	Нет

	1.16. Пересмотреть и улучшить систему расстановки дорожных знаков	1. Утверждена Программа улучшения качества дорожных знаков в странах-членах	1. Провести исследование (контроль правильности) существующей расстановки дорожных знаков в странах-участниках	1. Подписание / стандарты рассмотрены 2. Выявлены потребности и недостатки 3. Разработана программа для улучшения 4. Необходимые бюджеты оценены	Частично, но не за координации между участниками	Частично сделано в сфере новых дорог, реконструкции и реабилитации Информация о статусе индикаторов воздействия г. № 2-4 недоступна на данном этапе.	Продолжается пересмотр и улучшение системы дорожных знаков Информация о статусе индикатора воздействия г. № 3 недоступна на данном этапе.	Частично сделано в сфере новых дорог, реконструкции. Информация о статусе индикаторов воздействия № 1-4 недоступна на данном этапе.	Немного сделано в сфере новых дорог, реконструкции и реабилитации Улучшение подписания реализуется, но не систематический обзор системы	ИМС получил стандарты С 30 января 2014 будут Румынские стандарты, основанные на стандартах ЕС.	Нет систематического рассмотрения	Частично – по новым и реконструированным дорогам. Нет систематического рассмотрения подписания Нет данных по индикаторам 1-4	Пересмотрели в прошлом году Бюджет не просчитан	Нет систематического рассмотрения
	1.17. Внедрить принципы и практику аудита безопасности дорог в проектирование и строительство существующих и новых дорог любой категории	1. Утверждено руководство по аудиту безопасности дорог	1. Проводить встречи на региональном уровне между заинтересованными сторонами 2. Разработать подходы в области аккредитации или лицензировании аудиторов 3. Выбор руководства (инструкции) по аудиту безопасности дорожного движения из имеющейся международной передовой практики	1. Участие в обсуждениях, состоявшихся на региональном уровне для установления единого подхода по аудиту безопасности дорожного движения 2. Договорена реализация политики аудита безопасности дорожного движения на национальном уровне 3. Участие в дискуссиях по системе аккредитации аудита безопасности дорожного движения разработана для региона 4. Разработано участие в дискуссиях по подготовке регионального Руководства по аудиту безопасности дорожного движения 5. Разработаны региональные учебные курсы по аудиту безопасности дорожного движения 6. Обучены тренеры по аудиту безопасности дорожного движения 7. В стране созданы учебные программы по аудиту безопасности дорожного движения	Руководство было разработано и одобрено, но поскольку оно не использовалось в полной мере, за исключением пилотных проектов, оно не было обновлено Реализуется на всех финансируемых международными организациями дорогах Нет регионального сотрудничества	Руководство по Аудиту/инспекции безопасности дорожного движения производится (не используется).	Аудит уже проводится на всех дорогах, финансируемых МФО. Информация о статусе индикаторов воздействия г. № 1-7 недоступна на данном этапе.	Нет регионального аудита, но руководство включено в текущий проект SweRoad Руководства должны быть разработаны для аккредитации и лицензирования аудиторов. Необходимо разработать руководство для аккредитации и лицензирования аудиторов.	Руководство по аудиту включается в проект ВБ, но не используется пока. рекомендации должны быть разработаны для аккредитации и лицензирования аудиторов. Учебное пособие для аудита безопасности должно основываться на международном опыте.	Уже проводится аудит безопасности дорожного движения на всех финансируемых МФО дорогах. Будет участвовать, если ответят Руководства, производятся	Нет	Нет Группы, следовательно – и деятельности по аудиту	Ничего не сделано	Нужен

	1.18. Обеспечить доступ к передовому опыту дорожной безопасности по всему региону	1. Доступность информации и ресурсов для любой страны ТРАСЕКА	1. Создать Региональную рабочую группу в рамках Секретариата ТРАСЕКА	1. Учреждена рабочая группа ТРАСЕКА по дорожной безопасности 2. Соблюдены общая база данных Руководств, процедур, стандартов 3. Организованы ежегодные конференции по наилучшей практике дорожной безопасности	Нет действий	Нет региональной рабочей группы по безопасности дорожного движения	Нет Региональной рабочей группы по безопасности дорожного движения, следовательно, обмен опытом практически незначительный	Нет группы	Нет группы	Нет	Нет	Нет группы, соответственно – немного обмена опытом	Ничего не сделано	
	1.19. Общий подход к штрафам по нарушениям правил дорожного движения в регионе	1. Осуществлен анализ существующей системы штрафов в государствах - членах 2. Организован обмен данными о штрафах 3. Организован обмен данными по нарушению правил дорожного движения и соответствующих штрафов	1. Изучить существующую систему штрафов в государствах - членах 2. Проводить дискуссии на региональном уровне между заинтересованными сторонами 3. Принять/утвердить меморандумы взаимопонимания\ правовые акты по обмену данными о штрафах 4. Принять/утвердить меморандумы взаимопонимания\ правовые акты по обмену данными о нарушениях правил дорожного движения и взаимно признаваемым санкциям; 5. Создать единый доступ к программному и техническому оборудованию для всех государств - членов	1. Изучить существующую систему штрафов в государствах 2. Обсудить возможную единую систему штрафа по всему региону 3. Создать единую систему данных о нарушениях 4. Применить взаимно признанные санкции по всему региону	Нет действий	Нет	Нет Региональной рабочей группы по безопасности дорожного движения, следовательно, гармонизация водительских штрафов и обмен передовым опытом незначительны.	Нет группы	Нет группы	Нет	Нет	Нет Группы, соответственно лишь немного обмена опытом		

2. БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ИФРАСТРУКТУРА

ЦЕЛЬ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ПОКАЗАТЕЛИ ВОЗДЕЙСТВИЯ	СТАТУС РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ									
					01 АРМЕНИЯ	02 АЗЕРБАЙДЖАН	03 ГРУЗИЯ	04 КАЗАХСТАН	05 КЫРГЫЗСТАН	06 МОЛДОВА	07 ТАДЖИКИСТАН	08 ТУРКМЕНИСТАН	09 УКРАИНА	10 УЗБЕКИСТАН
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2. Более безопасная инфраструктура	2.1. Внедрить программы оценки\аудита безопасности дорог	1. Произведена оценка и/или проверка безопасности дорожного движения всех основных магистралей и разработана программа ремонтных работ и их включения в план правительства на последующий год	1. Обсудить и утвердить правовые основы для проведения аудита безопасности дорожного движения	1. Правовая основа для аудита дорожной безопасности 2. Адекватное руководство в использовании 3. Доступны обученные аудиторы дорожной безопасности 4. Дорожная администрация имеет бюджет на покупку аудита дорожной безопасности 5. Все новые, восстановленные и реабилитированные дороги проходят аудит безопасности 6. Рекомендации аудита безопасности дорожного движения реализуется со стороны дорожной администрации	Руководство было разработано и одобрено, но поскольку оно не использовалось в полной мере, за исключением пилотных проектов, оно не было обновлено Реализуется проектами МФО Схемы безопасности в сообществе разрабатываются	Аудит безопасности дорожного движения в настоящее время используется только в международных проектах (основные дороги), а не на региональных и местных дорогах. Небольшое количество финансов доступно Мало сведений о осуществлении рекомендаций	Функционирует, но более подробная информация недоступна на данном этапе. Примечание: Встреча с соответствующими заинтересованными сторонами в дорожной безопасности не состоялась из-за Международного семинара по безопасности дорожного движения, состоявшейся в то же время. Запрошенные данные не получены.	Правовая основа для RSA была предусмотрена в проекте закона о безопасности дорожного движения, но удалена из последней версии проекта. Руководство производится, но не используется Информация о статусе индикаторов воздействия г. № 4-6 недоступна на данном этапе.	Рекомендации аудита безопасности дорожного движения не реализуются со стороны дорожной администрации. Но может использоваться в некоторых проектах МФО в зависимости от ролей. Финансирование доступно Есть подтверждение, что аудит применяется	Первое чтение закона завершено. На финансируемы МФО дорогах только. Дорожный департамент покупает услуги аудита На реконструированных дорогах уже сделан	В соответствии с ЕС 96/2008 - не существует После этапа проектирования, ревизионная комиссия существует. На некоторых проектах Есть финансирование, немного	Нет аудита в соответствии с Директивой ЕС 96/2008 Комиссия оценки проектирования существует	Нет правовой основы Аудит на некоторых международных финансируемых дорогах Проверка соблюдения - улучшается	На международных проектах
	2.2. Устранение «черных точек»	1. Утверждена Программа устранения «черных точек»	1. Составить и оценить список аварий в «черных точках»	1. Правовая основа для управления черных пятен 2. Адекватное руководство по управлению черными пятнами в использовании 3. Доступны обученные исследователи по черным пятнам 4. Годовая программа по предотвращению опасностей в действии 5. Дорожные власти распределили средства на	Опасные зоны определены полицией и совершенствуется Оценка проводится, но на основе оценки руководств, базы данных слабые, и нет поддержки программного обеспечения.	Правовая основа существует. У Azerroadservice есть список Ограниченное финансирование доступно	Функционирует, но более подробная информация недоступна на данном этапе	Существует системный подход в МВД для улучшения мест концентрации ДТП Работа комиссии должна быть улучшена. Информация о статусе индикатора воздействия № 6	Правовая основа существует. Дорожный Департамент готовит ежегодный список черных пятен и систематически улучшает их в рамках имеющегося бюджета.	Полиция приводит список худших мест, но не анализирует Только полиция проводит расследование Есть годовая программа, но нет финансирования	Правовая основа существует. ежегодный список с черными пятнами и систематическое улучшение их в рамках бюджета доступны.	Существует, но нет инф-и о внедрении Информации о 2 индикаторе нет	Есть нормы и процедуры на основе количества аварий Внедрена программа и 25-30 мест улучшаются с каждым годом Нет расследования черных точек Требуется обучение Нет обученного персонала	Есть программы

				улучшение управления по черным пятнам. 6. Рекомендации по УЧТ выполняются со стороны Дорожных властей.	В целом, бюджет ожидается в муниципалитетах, но в связи с отсутствием данных, тратится на месте			недоступна на данном этапе		Два раза в год проводится осмотр для оценки дорог (не черные точки) только общие дорожные условия и т.д. Полиция предоставляет список, а Администрация выполняет насколько возможно				
	2.3. Осуществление программы определения маршрутов передвижения грузов в объезд населенных пунктов	1. Законодательные акты подписаны и утверждены	1. Определить правовую основу для определения маршрутов передвижения грузов	1. Существует правовая база 2. Проведены опросы по грузовым движениям, чтобы оценить потребности 3. Определены альтернативные маршруты 4. Размещены подписания и маркировка 5. Обеспечено эффективное исполнение торговых путей транспортных средств 6. Уменьшена реклама через транспортные средства в жилых районах	Существуют некоторые нормы	Новые конструкции включают обходные дороги поэтому грузопоток перенаправляется. Неизвестно о практике в городских районах. Информация о статусе индикаторов воздействия № 1 & 6 недоступно на данном этапе.	Информация недоступна на данном этапе	Базируется на стандартах СНИП. Проводятся опросы по грузовым движениям, чтобы оценить потребности (SweRoad). Информация о статусе индикаторов воздействия № 1-6 недоступна на данном этапе.	Новые конструкции включают обходные дороги, поэтому грузопоток перенаправляется. Практика в городских районах неизвестна. Информация не доступна на данном этапе.	Нет правовой базы Перенаправление – вокруг городов Нехватка знаков Недостаточный контроль полицией Дорожное движение в жилых районах не контролируется, но в целом работает нормально 400 Лей штраф для грузовиков, въезжающих жилые районы	Нет инф-и	Нет информации об индикаторах 2-6 на данном этапе	Национальная программа Отводные знаки	Существуют
	2.4. Применение экономически эффективных мер местными властями	1. Предписана обязанность местным властям сообщать о схеме расходов и сбережений	1. Определение затрат по ликвидации последствий ДТП несчастных случаев и аварий	1. Обновлена стоимость аварий и известных несчастных случаев 2. Доступны затраты/выгоды интервенции безопасности 3. Прделаны работы по рейтингу/приоритетности для улучшения на базе анализа затрат/выгод 4. Многие опасные зоны систематически улучшаются с помощью ежегодных программ.	Неизвестно или не использовалось	Затраты были рассчитаны в рамках проекта Всемирного банка 6 лет назад, но теперь их необходимо обновить. В настоящее время не используется. Обновлено расходы должны быть использованы в обосновании повышения безопасности дорожного движения.	Информация недоступна на данном этапе	Стоимости неизвестны	Затраты были рассчитаны в рамках проекта Всемирного банка, но теперь должны быть обновлены. В настоящее время не используется. Обновлено расходы должны быть использованы в обосновании повышения безопасности дорожного движения.	200 км сетей реабилитированных каждый год Нет программы, но периодически улучшается	Не подсчитываются	Не используется анализ затрат-выгод	Идентифицируются, по кол-ву аварий	Не было исследования

	2.5. Обеспечение безопасных и надежных внедорожных стоянок для грузовых автомобилей	1. Программа организации внедорожных стоянок одобрена	1. Обзор существующих внедорожных стоянок	1. Правовая основа 2. Проведены опросы грузовых перевозок для выявления потребностей по парковкам. 3. Выявлены потенциальные площадки для парковки 4. Размещены подписания и маркировка 5. Доступны безопасные парковки на бездорожьях для грузовых автомобилей, и они используются на основных маршрутах.	Нужно больше парковок вдоль основных дорог	Существуют рекомендации в стандартах СНиП, но не применяются последовательно. Требуется больше внедорожных автостоянок.	Информация недоступна на данном этапе	Парковки планируются и по стандартам СНиП (каждые 15-20 км за категорию I и II и более длительные дистанции III и IV. Информация о статусе индикаторов воздействия № 1-5 недоступна на данном этапе.	Существуют рекомендации в стандартах СНиП, но не применяются последовательно. Необходимость во внедорожных парковках	Есть технические нормы о зонах отдыха в указанных расстояниях Существуют на национальных дорогах Страна всего 200 км с востока на запад и 300 км с Севера на Юг, так что не большая проблема	Нужно больше парковок	Существует, но детали неизвестны	Примерно 880 мест для грузовиков, только 20% с ночевкой Проблемы с финансированием	Нормы есть
	2.6. Укрепление кадрового потенциала инженеров и технического персонала	1. Квалифицированный персонал доступен в каждой стране	1. Определить потребности в повышении квалификации как в странах ТРАСЕКА, так и за ее пределами 2. Включить дорожную безопасность в учебные планы для соответствующих квалификаций	1. Выпущены адекватные Инструкции/Руководства по технике безопасности 2. Обучены выбранные правительство, консультанты и академический персонал 3. Произведены учебные программы для университетских курсов 4. Во время учебы, ученики обучаются безопасным подходам проектирования	Потенциал есть, но нужно больше обучения и тренеров Есть потребность, но не уточнена	Предыдущие проекты Всемирного банка включили создание потенциала, но по-прежнему нуждаются в улучшении.	Информация недоступна на данном этапе	Обучение инженеров в университете - достаточное Информация о статусе индикаторов воздействия № 1-4 недоступна на данном этапе.	Предыдущие МФО-финансируемые проекты включали в себя некоторые части укрепления потенциала, но по-прежнему эта сфера нуждается в улучшении.	Обучение лекторов тех вузов и дизайнеров Темы утверждены Минобразования Немного курсов по проектировке дорог Нужны руководства и учебные инструкторы в таких областях.	Необходимо улучшение	Хорошо обученные инженеры есть	С 2010 принимали и адаптировали стандарты ЕС и соответствуют им на 90%	Проводится МФО На курсах

3. БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

ЦЕЛЬ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ПОКАЗАТЕЛИ ВОЗДЕЙСТВИЯ	СТАТУС РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ									
					01 АРМЕНИЯ	02 АЗЕРБАЙДЖАН	03 ГРУЗИЯ	04 КАЗАХСТАН	05 КЫРГЫЗСТАН	06 МОЛДОВА	07 ТАДЖИКИСТАН	08 ТУРКМЕНИСТАН	09 УКРАИНА	10 УЗБЕКИСТАН
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
3. Более безопасные транспортные средства	3.1. Проводить регулярный технический осмотр транспортных средств	1. Транспортные средства проходят регулярный технический осмотр	1. Ратифицировать международную конвенцию 2. Сертифицировать мастерские и сотрудников	1. Международная конвенция ратифицирована 2. Правовая основа для осмотра транспортных средств 3. Руководство для осмотра транспортного средства в использовании 4. Обученные сертифицированные механики проводят осмотры транспортных средств 5. Правительство сертифицировало/регулировало семинары и посты контроля 6. Регулирующее учреждение адекватно профинансировано 7. Сокращено количество дефектного транспорта в движении	Не ратифицирована Автомобили проверяются, но есть проблемы с коррупцией	Ратифицированные конвенции и правовые основы существуют. Неизвестно, регулируются ли правительством руководства, обученный персонал и семинары. Информация о статусе индикаторов воздействия № 3 и 7 недоступна на данном этапе.	Проверка легковых автомобилей нерегулярна, только микроавтобусы и грузовые автомобили. Подробная информация о статусе индикаторов воздействия № 1-7 недоступна на данном этапе.	Транспортные средства регулярно проверяются. Информация о статусе индикаторов воздействия № 3-7 недоступна на данном этапе.	Конвенция не ратифицирована. Правовая основа существовала, но в 2012 году проверки были приостановлены. Теперь только для частных транспортных средств.	МТ и МВД совершают надзор за МТ на станциях диагностики и дорожной полицией. Хорошо финансируются	Ратифицированы, но осмотр слабый Нет информации по индикаторам 3,4,6	Не ратифицирована Проверки машин каждые 2 года Нет информации об индикаторах 2-7 на данном этапе	Только для коммерческих. Частные не осматриваются. Только старые машины в автопарке Нужно улучшение	Проводятся, но не систематически
	3.2. Обеспечить применение правил безопасности, признанных на международном уровне, в отношении импортируемых транспортных средств	1. Импортируемые транспортные средства соответствуют международным стандартам	1. Обучить сотрудников, участвующих в проверке импортируемых транспортных средств, применять стандарты	1. Импортированные автомобили соответствуют международным стандартам (ЕЭК ООН) 2. Правовая основа существует для того, чтобы предотвратить ввоз неподходящих/небезопасных транспортных средств 3. Осуществляется адекватный контроль, не позволяющий ввоз поддельных запасных частей	Неэффективно применяются	Еuro IV норма в использовании. Неизвестно, как импортные автомобили и запасные части отвечают требованиям стандартов безопасности ЕЭК ООН. Информация о статусе индикатора воздействия № 3 недоступна на данном этапе.	Есть машины с рулем на правой стороне, и это увеличивает риск несчастных случаев. Подробная информация о статусе индикатора воздействия № 3 недоступна на данном этапе.	с 2007 года автомобили должны соответствовать международным стандартам. Отсутствие контроля качества импортируемых автомобилей и запасных частей	Значительный дополнительный риск возникает из-за практики импорта подержанных автомобилей с правым рулем. Высокий процент во всем автопарке (до 13% автопарка имеет рулевое колесо на неправильной стороне).	Очень хорошо регулируемый контроль грузовых перевозок в СЕМТ Евро 4 и Евро 5 уровнях Авто старше 10 лет не могут быть импортированы	Существует	Нет информации об индикаторах 2-3 на данном этапе	Неадекватный контроль	Возможно предоставить Турецких презентаторов – понимают язык

	3.3. Обеспечить соответствие транспортных средств перевозящих опасные грузы всем техническим стандартам	1. Транспортные средства соответствуют стандартам ДОПОГ	1. Проверить соответствие транспортных средств перевозящих опасные грузы требованиям ДОПОГ.	1. Транспортные средства сертифицированные ДОПОГ 2. Водители сертифицированные ДОПОГ 3. Аварийные службы прошли специальную подготовку, чтобы реагировать на/ иметь дело с несчастными случаями ДОПОГ	Для международных – работает нормально Не для местных транспортных средств	Транспортные средства ДОПОГ, и водители сертифицированы. Информация о статусе индикатора воздействия № 3 недоступна на данном этапе	Есть, и водители, и транспортные средства Подробная информация о статусе индикатора воздействия № 3 недоступна на данном этапе	Есть сертифицированные Информация о статусе индикатора воздействия № 3 недоступна на данном этапе.	Не сертифицированы	Есть обучение	Сертифицированы Нет информации	Система ДОПОГ не установлена	Международный уровень– да, местный - нет	На международном только
--	---	---	---	---	---	---	---	---	--------------------	---------------	---------------------------------------	------------------------------	--	-------------------------

4. БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ЦЕЛЬ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ПОКАЗАТЕЛИ ВОЗДЕЙСТВИЯ	СТАТУС РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ									
					01 АРМЕНИЯ	02 АЗЕРБАЙДЖАН	03 ГРУЗИЯ	04 КАЗАХСТАН	05 КЫРГЫЗСТАН	06 МОЛДОВА	07 ТАДЖИКИСТАН	08 ТУРКМЕНИСТАН	09 УКРАИНА	10 УЗБЕКИСТАН
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4.Безопасность участников дорожного движения	4.1- 7. Наличие и соблюдение законодательства, охватывающего: ремни безопасности, мотоциклетные шлемы, детские сиденья, использование мобильных телефонов, скорость, алкоголь, наркотики	1. Определены отсутствующие нормативно-правовые акты 2. Доступность законодательства и законодательных актов при необходимости 3. Применение законодательства	1. Изучить соблюдение существующего законодательства 2. Разработать и утвердить отсутствующие нормативно-правовые акты 3. Улучшить применение законодательства	- Законодательство в действии для: 1. ремней безопасности 2. мотоциклетных шлемов 3. детских удерживающих устройств 4. использования мобильных телефонов 5. скорости 6. алкогольных напитков 7. наркотических препаратов - Эффективное применение законодательства в области безопасности	Большая часть законодательства работает, но выполнение не так эффективно, плюс коррупционные проблемы Для ускорения камеры работают эффективно и количество штрафов увеличивается	Информация о статусе индикатора воздействия № 3 недоступна на данном этапе.	Существует необходимость для введения обязательных ремней безопасности на задних сидениях. Совершенствование законодательства в области превышения скорости (дифференцировать штрафы в соответствии превышением скорости). Система очков может улучшить поведение водителя. Особое внимание следует обратить на проблемы начинающих водителей. Лучшая разработка законов, которые запрещают сидение детей до 12 лет на передних сидениях.	Ремни безопасности только на передних сидениях являются обязательными по закону о безопасности дорожного движения Информация о статусе индикаторов воздействия № 2-7 недоступна на данном этапе. Примечание: Дорожная полиция не явилась на запланированную встречу.	Информация о статусе индикатора воздействия № 3 недоступна на данном этапе.	Законодательство существует для всех элементов общественность часто бросают вызов превышением скорости, вождением в нетрезвом виде и т.д.	Только на передних сидениях, Детские устройства необязательны	Действует	Да Не контролируется Скорости	Существуют, но толком не контролируется
	4.8. Повысить уровень осведомленности населения	1. СМИ регулярно освещают вопросы безопасности дорожного движения	1. Уделить 10%-15% времени/ места в СМИ вопросам дорожной безопасности 2. Создать специальные фонды для Общественных организаций в целях	1. Кампании дорожной безопасности используют соответствующие средства массовой информации	Некоторые НПО работают, но финансирование ограничено	Повышена осведомленность общественности Информация о статусе индикаторов воздействия № 3 и 4	Общественная кампания в СМИ от Министерства внутренних дел (правительства), партнерства по безопасности	Предупреждение в работе дорожной полиции. Министерство здравоохранения-государственная программа 2011-2015		Полиция НГО и частный сектор занимаются этим Медиа проводит семинары	Низкий уровень	Нет информации об индикаторе 4 на данном этапе	Некоторые кампании уже завершили Социальная тема Сотрудничество с полицией в обучении	Нет активных НПО

		2. Общественные организации участвуют в пропаганде безопасности дорожного движения 3. Школьный учебный план включает программу по безопасности дорожного движения	информационно - просветительных кампаний 3. Создать образовательные материалы для школ/детей	2. Существует государственный бюджет для кампаний дорожной безопасности 3. SCO -(НПО) и частный сектор активны в финансировании кампаний дорожной безопасности 4. Доступен учебный материал для школьников соответствующий их возрасту	Некоторые хорошие кампании были сделаны Частный сектор поддерживает безопасность Бюджет - только для деятельности дорожных полицейских, финансируется два раза в год; Отсутствие финансирования со стороны доноров Руководства существуют в НПО и реализуются только в рамках пилотных проектов, в связи с финансированием	недоступна на данном этапе.	дорожного движения (НПО). Информация о статусе индикаторов, а воздействия № 4 недоступна на данном этапе.	Нет общественных организаций в безопасности дорожного движения Сайт о дорожных условиях. Информация о статусе индикаторов воздействия № 2-4 недоступна на данном этапе.		2 класса (6 и 8 лет) получают, но не соответствующее возрасту	Нет инф-и		Страховые компании занимаются рекламой безопасности	
	4.9. Оснащение и подготовка дорожной полиции для осуществления работ по безопасности дорожного движения и выявления и наказания правонарушителей	1. Нарращивание потенциала Дорожной Полиции 2. Доступность финансовых средств для улучшения потенциала	1. Иметь отдельную главу в Национальной стратегии посвященную укреплению кадрового потенциала дорожной полиции	1. Дорожная полиция имеет достаточное количество сотрудников и транспортных средств 2. Дорожная полиция имеет соответствующее оборудование для обеспечения порядка 3. Дорожная полиция имеет надлежащую подготовку 4. Правоохранительная деятельность дорожной полиции основана на анализе данных по авариям	Полиция недостаточно оборудована и испытывает нехватку ресурсов	Дорожная полиция видна и активна.	Лучшее обучение полиции улучшит их деятельность. Обучение по расследованию аварии и моделирования будет приветствоваться. Улучшение сбора данных и анализа. Больше технологий для борьбы с превышением скорости. Улучшение контроля превышения скорости, обгона и нарушений.	Больше обучения для полиции Информация о статусе индикаторов воздействия № 1-4 недоступна на данном этапе.		1230 дорожной полиции из 10 000 людей, что приблизительно 12%. Ok Полицейские специализируются в дорожной полиции как профессии	Нужно больше обучения, власти	Полиция активна и видна Нет информации об индикаторе 4 на данном этапе	Коррупция – большая проблема Нехватка ресурсов и кадров в полиции	Больше обучения и снаряжения

5. УЛУЧШЕННАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ ДЛЯ ЖЕРТВ ДТП

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ПОКАЗАТЕЛИ ВОЗДЕЙСТВИЯ	СТАТУС РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ									
					01 АРМЕНИЯ	02 АЗЕРБАЙДЖАН	03 ГРУЗИЯ	04 КАЗАХСТАН	05 КЫРГЫЗСТАН	06 МОЛДОВА	07 ТАДЖИКИСТАН	08 ТУРКМЕНИСТАН	09 УКРАИНА	10 УЗБЕКИСТАН
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
5. Улучшенная медицинская помощь для жертв ДТП	5.1. Практиковать медицинское обслуживание жертв ДТП	1. Создана система амбулаторной и стационарной помощи, предоставляющая соответствующую реабилитацию и поддержку пострадавшим	1. Создать и утвердить соответствующее законодательство 2. Разработать комплексную программу подготовки парамедиков, водителей машин скорой помощи и дорожной полиции	1. Существует национальная система аварийного медицинского обслуживания (EMS) 2. Жертвы аварий получают эффективную первую помощь в течение 30 минут 3. Аварийные бригады скорой помощи имеют навыки оказания первой помощи 4. Полиция и спасательные службы имеют навыки оказания первой помощи 5. Коммерческие водители (автобусов/такси/грузовиков) имеют навыки оказания первой помощи	Нет единого номера Но бригады скорой помощи обучаются на национальном уровне	Информация о статусе индикаторов воздействия г. № 2-5 недоступна на данном этапе. Примечание: Нет встречи с МЗ не организованы.	Существует национальная система аварийного медицинского обслуживания Информация о статусе индикаторов воздействия № 1 & 5 недоступна на данном этапе.	10 центров + вертолеты	Существует	Водитель, медсестра и доктор Вся полиция проходит курс первой помощи Нет фокуса на коммерческих водителях	Существует Нет данных	Встреча не состоялась Нет информации об индикаторах 1-5 на данном этапе	Единый номер 103 скорой помощи Пожарная и милиция – другие номера. Водитель, 2 специалиста – врач и медсестра	Единая система, но разные нормы Полиция обучается первой помощи
	5.2. Развитие систем стационарной помощи и улучшение их потенциала	1. Сотрудники имеют необходимое оборудование и прошли соответствующую подготовку	1. Сделать обучение оказанию первой помощи доступным для широкой общественности с помощью открытых семинаров, проводимых несколько раз в год 2. Оборудовать и укомплектовать как минимум 70% отделений неотложной помощи в больницах	1. Отделение скорой помощи больницы оснащено для ухода за жертвами аварий 2. Пострадавшие получают соответствующее лечение 3. 70% больниц имеют отделения скорой помощи 4. Обучение по первой помощи доступно для широкой публики	Больницы функционируют нормально	Информация о статусе индикаторов воздействия г. № 1-4 недоступна на данном этапе.	Отделение скорой помощи больницы оснащено для ухода за жертвами аварий Пострадавшие получают соответствующее лечение Информация о статусе индикаторов воздействия № 3 & 4	Пострадавшие получают соответствующее лечение Информация о статусе индикаторов воздействия № 3 недоступна на данном этапе.	Информация о статусе индикатора воздействия № 4 недоступна на данном этапе.	В основном нет возможности для широкой публики	Нет данных по 3 индикатору	Нет информации об индикаторах 1-4 на данном этапе	Наблюдение в местных клиниках (по прописке) Взятки для лучшего лечения Красный крест проводит подготовку + школы	Нет публичного

							недоступна на данном этапе.							
	5.3. Надлежащая реабилитация и поддержка пострадавшим в ДТП	1. Обеспечен доступ к необходимому медицинскому обслуживанию	1. Назначить и подготовить докторов и психотерапевтов, а также юристов для решения вопросов пострадавших в авариях граждан и родственников погибших в ДТП	1. Специалисты по реабилитации рано оказали медицинскую помощь пострадавшим (30%) 2. Пострадавшим были предоставлены соответствующие терапии (40%) 3. Доктора получали специальное обучение, чтобы иметь дело с травмированными и погибшими (30%)	Не очень	Информация о статусе индикаторов воздействия г. № 1-3 недоступна на данном этапе.	Информация о статусе индикаторов воздействия недоступна на данном этапе.	Надлежащая реабилитация существует	Информация о статусе индикаторов воздействия № 2 и 3 недоступна на данном этапе.		Нет данных	Нет информации об индикаторах 1-4 на данном этапе	Специалисты оказывают не вовремя помощь	Не сделано
	5.4. Справедливое урегулирование претензий и судебное расследование для пострадавших в ДТП	1. Профессиональное расследование ДТП	1. Создать систему страхования, предоставляющую доступ профессионалов к обстоятельствам ДТП	1. Система страхования транспортных средств действует по всей стране 2. Аварии профессионально исследованы со стороны дорожной полиции 3. Исследования по авариям определяют правильные причины аварий 4. Система правосудия обеспечивает справедливые условия для травмированных и погибших	Система работает, но по всей стране Поддержка жертв незначительна	Система страхования транспортных средств действует по всей стране Информация о статусе индикаторов воздействия г. № 2-4 недоступна на данном этапе.	Система страхования транспортных средств не существует. Информация о статусе индикатора воздействия № 4 недоступна на данном этапе.	Система правосудия обеспечивает справедливые условия для травмированных и погибших	Нет Информация о статусе индикаторов воздействия № 4 недоступна на данном этапе.	Выплаты плохо устроены Нет компенсационной системы в Ассоциации	Нет данных по 4 индикатору	Нет информации об индикаторах 2 и 3 на данном этапе	Требуется больше обучения для полиции и инженеров	Больше обучения расследованию
	5.5. Круглосуточно функционирующий номер службы экстренной помощи "один звонок"	1. Ускорение реагирования при чрезвычайных ситуациях	1. Разработать и утвердить соответствующее законодательство 2. Регулярно обучать операторов служб оказания экстренной помощи 3. Иметь необходимое оборудование для полноценного функционирования номера службы экстренной помощи «один звонок»	1. Создан единый номер службы экстренной помощи по всей стране 2. Центры по контролю обучены для обеспечения быстрых и эффективных реагирований по оказанию помощи жертвам 3. Существует необходимое оборудование для работы центра	Единый номер не используется	Единый номер службы экстренной помощи создан	Единый номер службы экстренной помощи создан	Да, 112	Нет Информация о статусе индикаторов воздействия № 2 и 3 недоступна на данном этапе.	Нет. Каждый центр связывает Разные номера	Нет единого номера Нет данных по 2 и 3 индикатору	Нет «единого номера»	Нет	Нет единого, но могут звонить в нужный

6. ИЗМЕНЕНИЕ ОТНОШЕНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ЦЕЛЬ	ЗАДАЧИ	РЕЗУЛЬТАТЫ	ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ПОКАЗАТЕЛИ ВОЗДЕЙСТВИЯ	СТАТУС РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ									
					01 АРМЕНИЯ	02 АЗЕРБАЙДЖАН	03 ГРУЗИЯ	04 КАЗАХСТАН	05 КЫРГЫЗСТАН	06 МОЛДОВА	07 ТАДЖИКИСТАН	08 ТУРКМЕНИСТАН	09 УКРАИНА	10 УЗБЕКИСТАН
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
6. Изменение отношения к безопасности и дорожного движения	6.1. Развитие партнерских отношений между Правительством и общественными организациями	1. Общественные организации включены в процесс принятия решений, касающихся безопасности дорожного движения на местном и национальном уровнях	1. Иметь как минимум одну общественную организацию в качестве члена органа, принимающего решения по безопасности дорожного движения на местном и национальном уровнях	1. Правовая основа для Общественной социальной организации CSO – (НПО) 2. CSO (НПО) активно принимает участие в области дорожной безопасности 3. CSO (НПО) консультировала или участвовала в принятии решений по вопросам безопасности дорожного движения на национальном уровне 4. CSO (НПО) консультировала или участвовала в принятии решений по вопросам безопасности дорожного движения на местном уровне	Правовая основа существует и некоторые НПО активны / консультируются Но нет финансирования для реализации	НПО занимается вопросами безопасности дорожного движения. Информация о статусе индикаторов воздействия недоступна на данном этапе.	Фонд партнерства по безопасности дорожного движения является неправительственной организацией, которая работает с 2007 года. НПО участвовали в важных местных и международных проектах.	Нет	Существует и в действии	НПО + транспортные профсоюзы являются членами Совета НГО проводят обучение на дорогах ЕБРР в жилых районах	Общественные организации принимают участие в принятии решений	Нет общественных организаций	Координационный орган консультируются с общественными организациями во время стратегии	Консультируются и работают в безопасности
	6.2. Организация обучения безопасности дорожного движения в школах на систематической основе	1. Безопасность дорожного движения является частью национальной учебной программы	1. Создать и утвердить материалы по безопасности дорожного движения для всех возрастных групп школ 2. Утвердить политику в области образования, которая включает безопасность дорожного движения как часть учебного плана	1. Существует национальная программа (учебная программа) для обучения безопасности дорожного движения 2. Существуют образовательные материалы соответствующие по возрасту, и они используются в школах (книги, и т.д.) 3. Преподаватели подготовлены в области безопасности дорожного движения 4. Были обеспечены обучения по безопасности для снижения аварий со вмешательством детей на местах	Ограниченное образование безопасности дорожного движения в школах Полиция посещает, плюс уроки по безопасности время от времени	Образование по безопасности дорожного движения существует в школах, но неизвестно, в какой мере Примечание: Встреч не предусмотрено Информация о статусе индикаторов воздействия г. № 4 недоступна на данном этапе.	Кажется, что существует, но нужно больше часов для школьников. Важно разработать учебные программы для учителей. Информация о статусе индикаторов воздействия недоступна на данном этапе.	Информация о статусе индикаторов воздействия № 1-4 недоступна на данном этапе.	Информация о статусе индикаторов воздействия недоступна на данном этапе.	Единый урок для всех Учителя не обучаются Полиция посещает с лекциями Нет соответствующего материала 13 800 детей 4-8л	Информация недоступна на данном этапе		Нет программы Учителя не обучаются Полиция посещает школы	Не подходящие возрасту материалы

	6.3. Применение исправительных курсов для водителей	1. Внедрение исправительных курсов для водителей в качестве альтернативы судебным штрафам	1. Иметь исправительные курсы на местном и национальном уровнях	1. Правовая основа для исправительных курсов 2. База данных наказания водителя существует и работает 3. Программа для исправительных курсов подготовлена 4. Исправительные курсы реализуются 5. Знания и осведомленность участников курса о безопасности были улучшены	Нет на данном этапе	Информация о статусе индикаторов воздействия г. № 1-5 недоступна на данном этапе. Примечание: Встреч не предусмотрено	Нет	Нет	Ничего не сделано	Нет	Ничего не сделано	Нет информации об индикаторах 1-4 на данном этапе	Нет ничего из вышеперечисленного	Нет курсов
	6.4. Поощрение и признание хорошего поведения на дорогах	1. Хорошие водители, велосипедисты, мотоциклисты и пешеходы поощряются	1. Иметь постоянный мониторинг водителей, велосипедистов, мотоциклистов и пешеходов, чтобы поощрять хорошее поведение на дорогах	1. Установлена система номинаций хороших водителей 2. Установлена система наград 3. Победители были признаны обществом	Нет на данном этапе		Нет	Нет	Ничего не сделано	Нет	Не установлена как система	Нет курсов, либо поощрения хорошего поведения	Нет системы	Нет системы

Техника DEE®
Система управления эффективностью для
государственного сектора с целью
достижения желаемых результатов и последствий



Управление, ориентированное на результаты развития и достижение желаемого влияния и результатов:

Внедрение комплексных и ориентированных на результат Планов Действий, программ и проектов всегда подвержено риску, и существуют многочисленные примеры таких планов действий и проектов, которые подвержены чрезмерным задержкам или сбоям производительности, несмотря на многомиллионные расходы. Проекты такого рода привлекают антирекламу и негативные комментарии и являются пустой тратой ограниченных ресурсов. Поэтому важно максимально минимизировать такие риски и принять меры по обеспечению не только своевременного выполнения такого плана действий или проекта, но и для достижения предполагаемого уровня влияния и результатов развития.

На основе практического опыта внедрения финансируемых государственным сектором программ и программ помощи по всему миру, был создан инструмент для помощи международным финансовым организациям. Техника позволяет оценить влияние еще в ходе реализации, а не в конце проекта, когда принимать меры уже может быть поздно. Данный инструмент «Техника DEE» не только может показать, что внедрение осуществляется в соответствии с графиком, но и то, что основные цели стратегии, плана или проекта (определенные согласованными методами влияния и результатами) достигаются.

Что такое Техника DEE?

Техника DEE помогает в разработке, контроле и оценке проектов, программ и планов действий, эталонном тестировании хороших практик и оценке эффективности деятельности организаций. Техника подходит для оценки эффективности деятельности, эталонного тестирования и контроля планов действий в развивающихся странах, а особенно полезна для применения в таких организациях государственного сектора, как центральные и местные органы государственной власти, агентства по оказанию помощи, банки развития, местные органы управления образованием, органы здравоохранения, и т.д.

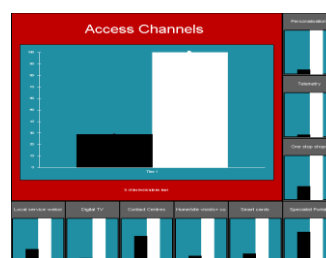
Несмотря на неизвестность в широких кругах, DEE используются во всем мире и успешно применяется в реализации проектов и планов действий организаций государственного сектора, начиная от окружных советов и отделов центральных ведомств, и до проектов помощи, финансируемых крупными международными финансовыми организациями, такими, как Всемирный Банк и Азиатский Банк Развития. Техника и программное обеспечение были недавно обновлены, расширены и адаптированы, что теперь обеспечивает дополнительные возможности. Типичные исходные графические данные приведены ниже, типичные сферы применения техники и клиенты – см. на обороте.



Сравнительный график «паутина»



Внедрение плана действий



Эталонное тестирование снимков

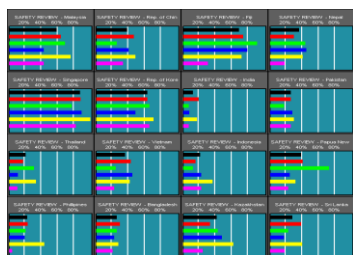
DEE обеспечивает помощь менеджерам, особенно в государственном секторе и сфере услуг, особенно это касается агентств по развитию, где оценка эффективности зачастую является трудной. Техника довольно гибкая, поэтому подходит для применения в различных секторах и ситуациях, когда исходные данные трудно измерить с помощью обычных техник контроля. Она специально разработана для избегания загрузки менеджеров излишними деталями и позволяет им сосредоточиться на стратегическом управлении процессом реализации и на областях, нуждающихся в их внимании прежде всего. DEE обеспечивает систематическую основу для реализации плана и ясные и краткие графики для контроля за прогрессом и отчетностью. Технику можно применить для анализа чувствительности и оценки «что если» для подготовки лучших планов и графиков реализации. Программное обеспечение является очень удобным и может использоваться на различных языках

Как правило, системы мониторинга DEE разрабатываются в консультации с организацией-заказчиком в форме семинара, охватывающего все технические секторы, которые будут контролироваться, оцениваться, либо в их эталонном тестировании. Каждая схема DEE обеспечивает систематические средства контроля за прогрессом в достижении согласованных целей, результатов и влияний. В структуре DEE ответственность может разделяться между различными отделами или региональными офисами, чтобы каждый отдел таким образом понимал дальнейшие шаги в своей сфере. Это обеспечивает общее видение для всех партнеров, четкое направление для всех сотрудников, которые занимаются реализацией плана, для организации-заказчика и для финансирующей организации, и позволяет отслеживать выполнение как технических, так и организационных аспектов плана или проекта.

Мониторинг с помощью индикаторов DEE предотвращает загрузку менеджеров излишними деталями и обеспечивает более эффективное стратегическое управление, сосредоточив внимание только на тех областях, которые показывают отклонение от запланированного или ожидаемого графика. Менеджеры могут быстро проверить горизонтальные (по техническим вопросам) или вертикальные (по организационным вопросам) блоки данных для получения ранних предупреждений о задержке или проблемах. Это способствует более эффективному, проактивному контролю и интервенции в ходе реализации проектов и планов действий и позволяет быстро выявлять и решать проблемы технического или организационного характера. Описанная система контроля обеспечивает очень эффективное наблюдение, при этом сводя до минимума объем затраченных ресурсов.

Техника и программное обеспечение DEE также могут быть использованы в эталонном тестировании или оценке соблюдения международных, национальных или других «требуемых стандартов» в целях обеспечения проведения оценки и сравнения. Данные, приведенные ниже, показывают пример использования техники на международном проекте для эталонного тестирования учебного потенциала в 16 странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Это не только позволило выделить сильные и слабые стороны, но и позволило сравнить отдельные страны со средним баллом по группам в аналогичных странах и выявить причины отклонения от нормы в производительности. Аналогичный подход может быть использован для сравнения и сопоставления готовности, управления, институционального потенциала и т.д. в странах.

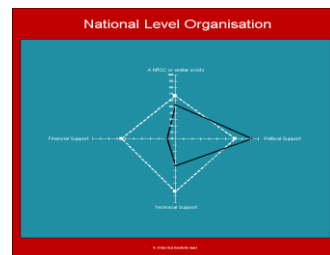
Недавно этот подход был применён ООН ЭСКАТО для оценки готовности стран-участников ЭСКАТО к инвестированию в частный сектор.



Сравнение секторов и подсекторов



Снимок организационных структур



Сравнение со средним по группам для выявления причины дисперсии

С учетом последних обновлений и улучшений, Система Управления Эффективностью DEE теперь может применяться в ряде дополнительных областей, включая:

Эталонное тестирование / Аудит: Сравнение стран или организаций с шаблоном "требуемых" практик или деятельности, например, надлежащего управления, женщины в развитии, окружающая среда, социальная справедливость, оценки готовности, инвестиционная готовность частного сектора и т.д.

Стратегии, планы действий и мониторинг проекта: Проекты, программы и планы действий, которые финансируются агентствами по развитию и банками развития, можно систематически контролировать получения результатов

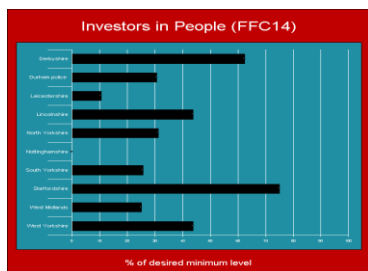
Реализация стратегий и политики в государственных министерствах и местных органах власти: Стратегии, программы и проекты центральных и местных органов

Управление портфолио, где нужно совместно управлять рядом проектов/инициатив: международные программы, кросс-секторные программы, научно-исследовательские программы.

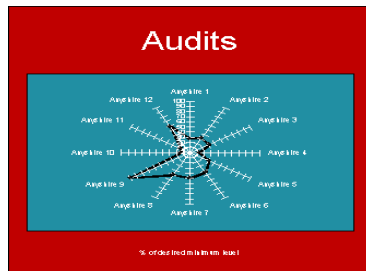
Единая система управления производительностью: Единая система управления производительностью, формализация шаблонов Отец / Сын в единое решение, связывающее общие цели с инициативами и услугами во множестве агентств или ведомств.

Частный сектор: Корпоративная / Социальная ответственность.

Выше приведены лишь некоторые из областей применения Системы Управления Эффективностью DEE, и мы были бы рады продемонстрировать ее применение в этих и многих других сферах деятельности в государственном секторе.



Инвесторы в количестве человек В 10 полицейских отрядах



Состояние аудита безопасности в органах местного самоуправления

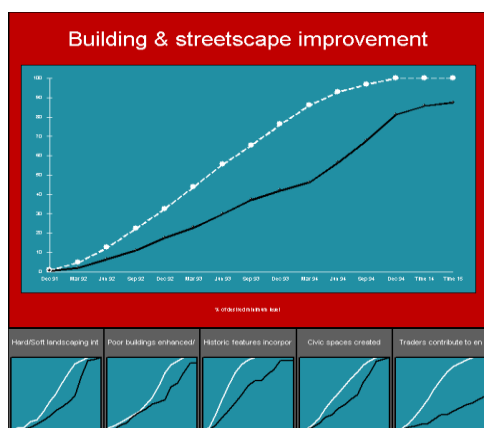


Политика обучения и стратегии в полиции

Приложение 2 – Предлагаемый инструмент для эталонного тестирования и мониторинга воздействия проекта ТРАСЕКА - страница

Типичные предыдущие и текущие сферы применения техники DEE – от оценки графиков, и до реализации крупных планов действий, программ, проектов правительствами и международными агентствами по развитию во всем мире. К ним относятся:

- **Системы контроля эффективности для национальных планов действий по 10 странам АСЕАН**
- **Шаблон эталонного тестирования для оценки готовности инвестирования в частный сектор для ЭСКАТО**
- **Национальный план по безопасности дорожного движения в Новой Зеландии**
- **Проект общественного здравоохранения в Египте**
- **Проекты водоснабжения в Кении и Непале**
- **Проекты реконструкции дорог в Непале и Фиджи**
- **Анализ графиков по 11 секторам и потребности в обучении в 16 странах Азии / Тихого океана для АБР**
- **Анализ графиков по 11 секторам и 12 странах в Центральной и Восточной Европе для ЕС**
- **Проект комплексного развития сельского хозяйства в Никарагуа**
- **Генеральный план Лесного хозяйства в Непале**
- **Национальные проекты по безопасности дорожного движения в Кении, Гане, Фиджи, Перу, Вьетнаме и Армении**
- **Обзор Подготовки Полиции Великобритании Best Value для Министерства внутренних дел (Ассоциация старших офицеров полиции/Ассоциации полицейских органов)**
- **Демонстрационный проект обходных дорог (6 городов) для Министерства транспорта Великобритании**
- **Планы развития и контроля графств Великобритании**
- **Проект более безопасных городов в Глостере**



Мониторинг последствий обходных дорог
Общий план действий для 6 городов



Сравнение вклада каждого из 6
в улучшение городского пейзажа

Полные рекомендации от предыдущих пользователей предоставляются по запросу. Фрагменты из отзывов пользователей DEE приведены ниже:

1. “Я был впечатлен тем, как DEE позволила нам решить сложный процесс разработки критериев нашего внутреннего BV обзора полицейской подготовки, которые мы сможем применить к отдельным силам с целью оценки их степени готовности к переменам ... Работая с использованием DEE помогла нам исправить первоначальные критерии снижая противодействие тех возможностей, которые мы не используем для проверок и сравнений...” **Keith Brimacombe, Руководитель проекта, Национальный проект Best**

Value в полицейской подготовке

2. "Как пользователь этого программного обеспечения, я рекомендую его потенциальным пользователям, поскольку эта техника удобна, обеспечивает четкое представление о всех аспектах проекта и является по-настоящему полезным инструментом управления. Я буду пользоваться программным обеспечением и технологиями DEE для всех будущих проектов, в которых я буду задействован..." **Norman Thompson, Главный инженер, Департамент общественных работ, Фиджи**
3. "DEE заранее предупреждало о проблемах и графики управления в полной мере информировали правительственные министерства и другие заинтересованные стороны о ходе работы. DEE – это очень эффективный инструмент стратегического управления. Нам настолько понравились технологии и программное обеспечение DEE, что мы используем их для контроля предложенного плана действий на следующие 5 лет, для следующего этапа развития" **Chandra Shekher, Исполнительный директор Национального совета по безопасности дорожного движения, Фиджи**
4. " Мы были впечатлены простотой использования и эффективностью ПО DEE, которое помогло выполнить эффективное стратегическое управление на недавно завершенном дорожном проекте и плане безопасности дорожного движения стоимостью 110 млн. долларов США... Проактивное управление стало основой особого успеха в части проектов и планов действий, завершенных на сегодняшний день ..." **Rishi Adhar, Старший специалист по реализации проекта, Региональная Делегация в южной части Тихого океана, Азиатский банк развития**
5. "Программное обеспечение DEE использовалось для контроля комплексного проекта Всемирного банка в Непале. Общая сумма проекта составила около 81 млн. долларов США... В сравнении с многочисленными (и, в большинстве случаев, более дорогими) альтернативными системами мониторинга, которые я видел во Всемирном банке и других международных организациях, я считаю, что DEE является одной из наиболее удобных и наиболее эффективных систем контроля, доступных для контроля и оценки планов действий и проектов ..." **Stein Lundebye, Старший инженер транспорта, регион Южной Азии, Всемирный банк**
6. "DEE – это уникальный, систематический и очень эффективный способ сравнивать и сопоставлять сильные и слабые стороны и необходимости обучения в Азиатской области Тихого океана... DEE является отличным инструментом для эталонного тестирования, а также проведения оценки по «запрашиваемым стандартам». Из личного опыта наблюдения за использованием этого программного обеспечения в международных региональных проектах, я настоятельно его рекомендую..." **Charles Melhuish, Старший специалист по вопросам политики, Азиатский банк развития.**

Основное преимущество DEE, не считая того, что это программное обеспечение является очень эффективным инструментом управления в процессе выполнения планов, является то, что особое внимание уделяется мониторингу прогресса в достижении целей и согласованных последствий. Отчетность осуществляется с помощью простых графиков, которые показывают запланированный и фактический прогресс в достижении согласованного влияния. Это облегчает задачи руководителя проекта, снижает количество затраченного времени, дает ему очень хороший обзор прогресса по всем направлениям в любой момент и позволяет ему сосредоточиться на тех аспектах, которые требуют его наиболее пристального внимания. ПО DEE

особенно соответствует потребностям банков развития и агентств по оказанию помощи и имеет подтвержденный опыт успешного достижения целей на реальных проектах. Он может быть применен к любой отрасли. DEE заранее предупреждает о возможных технических и организационных недочетах.

Более подробную информацию о технике DEE и ее применении можно получить, обратившись:

Dr Alan ROSS

alanross999@gmail.com

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Карта деятельности МФО по безопасности дорожного движения в странах ТРАСЕКА

Таблица 3А: Отображение Проектов по безопасности дорожного движения МФО (и деятельности в рамках проектов) в странах ТРАСЕКА (Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина)

	МФО	ВБ	АБР	ЕБРР	ЕИБ / ИБР, ...
Страна					
1	Армения	Предыдущие проекты: - Небольшой игрок, всего примерно 44 млн. долл. США/год в дороги - большая часть его финансируется Ui - VicRoads (2006) «Обзор потенциала управления безопасностью дорожного движения» Текущие проекты: - Выполнение проектов "Lifeline", соединяющих отдаленные места с безопасностью среди населения, живущего в деревнях, через которые проходят дороги. Будущие проекты: - Еще один проект в \$45 млн. был одобрен по улучшению сети с безопасностью дорожного движения на уровне проектов. Всемирный	Предыдущие проекты: - АБР - крупнейший игрок, более 1 млрд. долл. США инвестиций в автодороги вдоль Северо-Южного коридора с аудитом безопасности дорожного движения на минимум 3 этапах - Программа Инвестиций Северо-Южного Дорожного Коридора - Транш 1 (2009) - Инвестиционная Программа Устойчивого Развития Городов - Транш 1 (2011) - MFF (Multiannual Financial Framework) - Инвестиционная Программа Устойчивого Развития Городов - Концепция (2011) Текущие проекты: - АБР в качестве председателя координационного комитета МФО и крупнейший инвестор в автодороги продолжает продвигать безопасность. АБР	Предыдущие проекты: - Проект Модернизации Северного Коридора - Армения (2012) Текущие проекты: - ЕБРР в основном финансирует часть Северо-Южного коридора, где лидирует АБР. Финансирование 150 км до границы. Часть этого финансирования – за счет грантов Европейского Соседства (Инвестиционный Фонд Соседства). Строительство моста в северном Ереване. Будущие проекты: - Долгосрочные планы для рассмотрения: 100 млн. евро для метро в Ереване	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: - ЕИБ финансирует извилистую горную дорогу Ереван-Тбилиси, проходящую через ущелье, с резкими поворотами и большим количеством грузовиков.

		банк готов / желает направить \$ 3-5 млн. на безопасность дорожного движения по запросу правительства.	готов нанять известного экономиста для изучения затрат. Также готовы нанять специалиста по безопасности для обобщения основных обязанностей заинтересованных сторон, актеров		
2	Азербайджан	Предыдущие проекты: - Автомагистраль II: "Finroad" (2009) "Аудит безопасности дорожного движения, управление местами концентрации ДТП, финансирование безопасности дорожного движения, ..." - Автомагистраль II: "SweRoad" (2010) "Стратегия безопасности дорожного движения, база данных по авариям, обучение дорожной полиции и безопасность дорожного движения при проектировании" Текущие проекты: -	Предыдущие проекты: - ISRS: Finroad (2009) "Аудит безопасности дорожного движения, управление местами концентрации ДТП, финансирование безопасности дорожного движения, контроль, осведомленность, ..." Текущие проекты: - Будущие проекты: - Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС, который обеспечит 0,5 млн. долл. США на пилотную инициативу и возможно 5 млн.	Предыдущие проекты: - Проект Реконструкции и Модернизации Дорог (2011) Текущие проекты: - Безопасные Деревни и Информационная кампания по безопасности дорожного движения - Аудит безопасности дорожного движения финансируемых участков Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -

		Будущие проекты: -	долл. на последующие трубопроводные проекты		
3	Грузия	Предыдущие проекты: - Проект Модернизации Восточно-Западной Автомагистрали "SweRoad" (2007). Анализ вопросов безопасности дорожного движения. - "SweRoad" (2010). Проектирование базы данных по авариям. - Комплексная программа обучения для RDMRDI (Модернизации дороги Свенети-Рикоти) "IMC" (2011) Текущие проекты: - Проект по улучшению автомагистрали Восток-Запад III (компонент безопасности дорожного движения) - Проект модернизации региональных дорог Кахети (2013) Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - У АБР существуют 3 крупных проекта: - Обходной путь Кубулет - Дорога Тбилиси – Пустани - Дорога Сурами- Еста Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -

4	Казахстан	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Развитие стоимости аварий в Казахстане - Разработка ИТС (компонент безопасности дорожного движения) Будущие проекты: - Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС, который обеспечит 0,5 млн. долл. США на пилотную инициативу и возможно 5 млн. долл. на последующие трубопроводные проекты.	Предыдущие проекты: - Дорога Шымкент-Ташкент (обзор и обновление технических стандартов автомагистрали), 2012. Текущие проекты: - Проект Юго-Западных Дорог (2009) + (2012) проект проектирования безопасности дорожного движения "SweRoad" + Дорожные службы Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -
5	Кыргызстан	Предыдущие проекты: - Реконструкция национальных дорог (2009) + Дополнительное финансирование Текущие проекты: - Реконструкция национальных дорог (2009) + Дополнительное финансирование - Проект городской инфраструктуры Бишкек-Ош (2008) Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Проект 3 «Транспортный коридор ЦАРЭС I (дорога Бишкек-Торугарт)» (2011) Будущие проекты: - Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС, который обеспечит 0,5 млн. долл. США на пилотную инициативу и возможно 5 млн. долл. на последующие трубопроводные проекты	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Проект модернизации дороги Ош-Исфана «Safège-NEA» Будущие проекты: - Финансируемый АБР участок дороги Бишкек Кара-Балта	Previous projects: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -

6	Молдова	Предыдущие проекты: - Техническая помощь в автодорожном секторе "SweRoad" (2002) - ВБ действительно оценил стоимость аварий несколько лет назад Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Реконструкция дорог Молдовы III (2010) - Подписание транша 1 по кредиту для реконструкции дорог Молдовы 63 млн. евро - Аудит безопасности дорожного движения финансируемых участков - Семинар о корпоративной безопасности дорожного движения в Кишиневе для компаний с большими автопарками - Безопасное вождение для бизнеса: Ознакомительная поездка в Великобританию для молдавской делегации в целях создания более глубокого понимания практического применения политики в сфере безопасности дорожного движения - ЕБРР финансировал IMC Worldwide для рассмотрения стандартов Present projects: - Реконструкция дорог Молдовы IV 150 млн. евро в 3 траншах (2013) - Укрепление Потенциала общественных организаций в сфере безопасности дорожного движения Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Все дорожные схемы ЕИБ, ЕБРР, ВБ, Millennium Challenge Corporation, ЕС указаны на сайте правительственной службы www.mtid.gov.net. Существует новый инструмент финансирования, по которому они могут финансировать исследования политического типа (включая безопасность) совместно с офисом премьер-министра Будущие проекты: -
---	---------	--	---	---	---

				- Подписание транша 2 и 3 по Реконструкции дорог Молдовы (87 млн евро)	
7	Таджикистан	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Проект по улучшению дорог "ИМС" (2013) Текущие проекты: - Проект по улучшению дорог (2012-) Будущие проекты: - Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС, который обеспечит 0,5 млн. долл. США на пилотную инициативу и возможно 5 млн. долл. на последующие трубопроводные проекты - Проект модернизации Коридор 6 Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (дорога Айни-граница Узбекистана) (2014)	Предыдущие проекты: - Развитие потенциала технического обслуживания дорог "ИМС" (2007) - Проект улучшения приграничных дорог Душанбе-Узбекистан (2012) Текущие проекты: - Будущие проекты: - Проект улучшения Коридоров 3 и 5 (2014) (участок Бишкек - Кара-Балта)	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: - Millennium Challenge Corporation, ЕИБ и ЕС инвестируют в дорожные проекты.
8	Туркменистан	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -

			- Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС, который обеспечит 0,5 млн. долл. США на пилотную инициативу и возможно 5 млн. долл. на последующие трубопроводные проекты		-
9	Украина	Предыдущие проекты: - VicRoads (2006) "Обзор потенциала управления безопасностью дорожного движения" - Проект повышения безопасности и дорог (2009) - Проекты по аудиту дорожной инфраструктуры (2010) Текущие проекты: - Второй Проект повышения безопасности и дорог (2013) Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Европейские коридоры (2010) - Украинская безопасность дорожного движения (2013) - Аудит безопасности дорожного движения Европейских коридоров - Укрепление потенциала (Семинар по стандартам безопасности дорожного движения ЕС, обучение аудиту безопасности дорожного движения для местных инженеров, Разработка Плана управления движением на этапе строительства) - Информационная кампания по безопасности дорожного движения и безопасности деревень Текущие проекты: - Разработка плана по управлению безопасностью дорожного движения Gafnaltogas Будущие проекты:	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -

				- Рассматриваются некоторые другие новые проекты: • Поддержка в улучшении и обновлении норм проектирования и требований к безопасности дорожного движения • Национальная кампания по повышению осведомленности • Улучшение безопасности движения на железнодорожном транспорте в Украине • Повышение безопасности автотранспортных средств	
10	Узбекистан	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -	Предыдущие проекты: - Региональный дорожный проект ЦАРЭС (2007) Текущие проекты: - Проект реконструкции долины Фергана - КРЕДИТ 272: Приблизительно 1,8 млн. долл. США выделено на безопасность дорожного движения, назначен испанский консультант EPTISA) - Дорожная инвестиционная программа ЦАРЭС Коридора 2 (2011) - MFF (Multiannual Financial Framework) - Вторая дорожная инвестиционная программа Коридор 2 Центральноазиатского	Предыдущие проекты: - Нет операций ЕБРР Текущие проекты: - Нет операций ЕБРР Будущие проекты: - Нет операций ЕБРР	Предыдущие проекты: - Текущие проекты: - Будущие проекты: -

			регионального экономического сотрудничества (2012) Будущие проекты: - 1. Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС, который обеспечит 0,5 млн. долл. США на пилотную инициативу и возможно 5 млн. долл. на последующие трубопроводные проекты для поддержания безопасности дорожного движения 2. Выплаты на дорогу А380 Бухара-Шчари - Дорожная инвестиционная программа ЦАРЭС II Коридор 2 - Транш 1 (2011) - Дорожная инвестиционная программа ЦАРЭС II Коридор 2 – Транш 2 (2012)	
--	--	--	--	--

FINLAND

96.	«ViRoads (2006) "Обзор потенциала управления безопасностью дорожного движения" - Проект повышения безопасности и дорог (2009) - Проекты по аудиту дорожной инфраструктуры (2010) - Второй Проект повышения безопасности и дорог (2013) Евраз - Общевосторонние коридоры (2010) - Украинская безопасность дорожного движения (2013) - Аудит безопасности дорожного движения Общевосторонних коридоров Улучшение потенциала (Семинар по стандартам безопасности дорожного движения ЕС, обучение аудиту безопасности дорожного движения для местных инженеров, Разработка (План управления движением на этапе строительства) - Информационная кампания по безопасности дорожного движения и безопасности деревьев Разработка плана по управлению безопасностью дорожного движения Galnatos
-----	---

- Развитие стоимости аварий в Казахстане
- Разработка ИТС (компонент безопасности дорожного движения)
- Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС

ЕБРР:

- Дорога Шымкент-Ташкент (обзор и обновление технических стандартов автомобилизации), 2012.
- Проект Юго-Западных Дорог (2009) + (2012) проект проектирования безопасности дорожного движения "SweeRoad" + Дорожные службы

- Реконструкция национальных дорог (2009) + Дополнительное финансирование
- Реконструкция национальных дорог (2009) + Дополнительное финансирование
- Проект городской инфраструктуры Бишкек-Ош (2008)

АБР:

- Проект 3 «Транспортный коридор ЦАРЭС I (дорога Бишкек-Торугарт)» (2011)
- Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС

ЕСРР:

- Проект модернизации дороги Ош-Исфана «Safege-NE» (2011) и АБР

- Проект по улучшению дорог "IMC" (2013)
- Проект по улучшению дорог (2012-)
- Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС
- Коридор 6 Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (Дорога Айни-граница Узбекистана) (2014)

ЕБРР:

- Развитие потенциала технического обслуживания дорог "ИМС" (2007)
- Проект улучшения приграничных дорог Душанбе-Узбекистан (2012)
- Проект улучшения Коридоров 3 и 5 (2014) (участок Бишкек - Кара-Балта)

- Региональный дорожный проект ЦАРЭС (2007)
- Проект реконструкции долины Фергана
- Дорожная инвестиционная программа ЦАРЭС Коридора 2 (2011)
- Вторая дорожная инвестиционная программа Коридор 2 Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (2012)
- Возможное включение в региональный проект А ЦАРЭС
- Дорожная инвестиционная программа ЦАРЭС II Коридор 2 - Транс 1 (2011) и Транс 2 (2012)

АБР:
- Возможное включение в региональный проект АБР ЦАРЭС

- Проект Модернизации Восточно-Западной Автоматостраги "SweRoad"(2007). Анализ вопросов безопасности дорожного движения.
- "SweRoad" (2010). Проектирование базы данных по авариям.
- Комплексная программа обучения для RDMRDI (Модернизации дорог Светети-Рикоти) "IMC" (2011)
- Проект по улучшению автомагистрали Восток-Запад III (компонент безопасности дорожного движения)
- Проект модернизации региональных дорог Хакети (2013)

АБР:

- АБР осуществляет 3 крупных проекта:
 - Обходной путь кувейти
 - Дорога Тбилиси – Пустани
 - Дорога Спарми- Гтга

- Техническая помощь в автодорожном секторе "SweetRoad" (2002)
- Оценка стоимости аварий

ЕБРР:

- Реконструкция дорог Молдовы III (2010), Аудит безопасности дорожного движения финансируемых участков
- Семинар о корпоративной безопасности дорожного движения в Кишиневе

Безопасное вождение для бизнеса: Ознакомительная поездка в Великобританию для молдавской делегации (политика в сфере безопасности дорожного движения)

- Проект IMC Worldwide (улучшение стандартов)
- Реконструкция дорог Молдовы IV (2013)

Укрепление Потенциала общественных организаций в сфере безопасности дорожного движения

- Подписание транша 2 и 3 по Реконструкции дорог Молдовы

- Автоматизация ИИ: "Elnroad" (2009) "Аудит безопасности, управление местами концентрации ДТП, финансирование"
- Автоматизация ИИ: "SweRoad" (2010) "Стратегия безопасности дорожного движения, база данных по авариям, обучение дорожной полиции и безопасность при проектировании"
- АРР (2009) "Аудит безопасности дорожного движения, управление местами концентрации ДТП, финансирование, контроль, осведомленность, ..."
- Возможное включение в региональный проект АРР ЦАРЭС ЕБРР
- Проект Реконструкции и Модернизации Дорог Безопасности: Деревня и Информационная кампания по безопасности дорожного движения
- Аудит безопасности дорожного движения финансируемых участков

В5:

- Обзор потенциала управления безопасностью дорожного движения. Выполнение проектов "Жизненно важных коммуникаций"
- Для улучшения сети с безопасностью дорожного движения на уровне проектов

АБР:

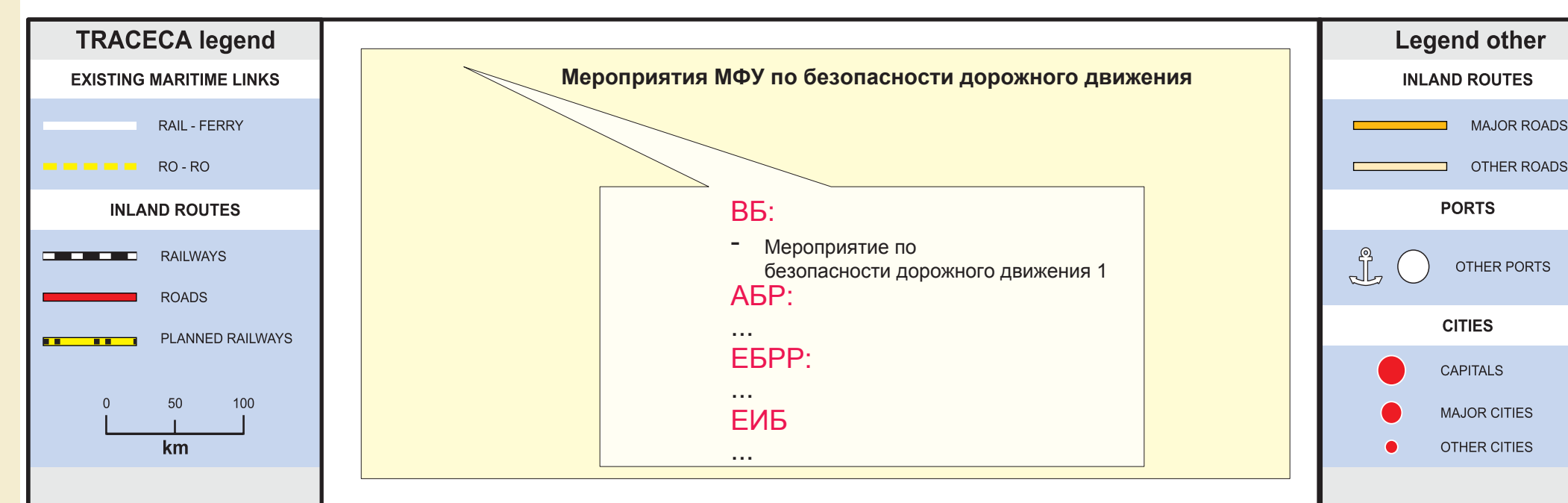
- Программа Инвестиций Северо-Южного Дорожного Коридора (План действий)
- Инвестиционная Программа Устойчивого Развития Городов

ЕБРР:

- Проект Модернизации Северного Коридора – Армения
- Мост в северном комплексе обходного пути Еревана

ЕИБ:

- Извильистая горная дорога Ереван-Тбилиси



ПРИЛОЖЕНИЕ 4 ОТЧЕТА О НАЧАЛЕ РАБОТЫ ПЛАН РАБОТЫ И РАСПИСАНИЕ ПЕРСОНАЛА

[illegible]

300
200

12

8
28

40
30

15
285

10
10

10

15

1000

400

1

1

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ПЕРЕЧЕНЬ ЛИЦ, С КОТОРЫМИ ПРОВЕДЕНЫ ВСТРЕЧИ, И ОРГАНИЗАЦИЙ, С КОТОРЫМИ ПРОВЕДЕНЫ ПЕРЕГОВОРЫ

Название	Положение	Организация	Телефон	E-mail
Армения				
Жан-Мишель Аппи	Региональный менеджер Офис в Армении	ВБ	+374 10 52 09 92	jhappi@worldbank.org
Дэвид Доул	Постоянный представитель Постоянное представительство АБР в Армении	АБР	+374 10 54 6370 -73	armenia@adb.org
Арам Тер-Гевондян	Консалтинг	Грант Торнтон	M: +374 55 223 204 +374 10 260 964 доб.310	aram.ter-gevodnyan@am.gt.am
Александр Бахтамян	Директор	Минтранс ГРП ВБ	+374 10 545 748 F: +374 60 54 05 25	abakhtamyan@transportpiu.am
Карен Бадалян	Заместитель директора	Минтранс ГРП ВБ	M: +374 60 54 05 27 +374 60 54 05 25 Ереван +374 10 52 09 92	kbadalyan@transportpiu.am
Нонна Саакян	Заместитель начальника управления общего образования	Министерство образования и науки	M: +374 91 28 98 68 +374 10 52 47 77	nonna.rs@rambler.ru
Гурген Хакобян	Партнер	Грант Торнтон	M: +374 93 401 472 +374 10 260 964 доб.302	gurgen.hakobyan@am.gt.am
Марк Дэвис	Руководитель ереванского офиса	ЕБРР	M: +374 55 008 006 +374 10 514 805/06	davism@ebrd.com
Анжела Сакс	Ведущий банкир	ЕБРР	+374 10 514 805/06	saxa@ebrd.com
Абдусалам К.Курбанов	Генеральный директор	Узстандарт	+998 71 227 49 43	kurbanov@standart.uz

Нарине Мусаелян	Банковский помощник	ЕБРР	+374 10 51 48 05/06 M: +374 55 008 002	musaelyn@ebrd.com
Хоа-Бинь Аджемян	Начальник оперативного отдела	Делегация ЕС	+374 10 54 64 94	hoa-binh.adjemian@eeas.europa.eu
Арам Варданян	Заместитель генерального директора	Минтранс	+374 10 56 07 93	ahpiu@netsys.am
Погос Шагинян	Генеральный директор	National road safety Council (NGO)	+374 91 40 07 32	poghos@roadsafety.am
Азербайджан				
Постоянный секретариат		Межправительственная комиссия ТРАСЕКА	+(99412) 598 27 18/ 498 10 61 F: +(99412)498 64 26	office@ps.TPACEKA-org.org
Эдуард Бирюков	Генеральный секретарь	Межправительственная комиссия ТРАСЕКА Постоянный секретариат	+(99412)598 27 18 F: +(99412)498 64 26	office@ps.TPACEKA-org.org
Ирина Лантова	Секретарь / Библиотекарь / Переводчик	Межправительственная комиссия ТРАСЕКА	+(99412) 598 27 18	i.lantova@ps.TPACEKA-org.org
Юлиана Стасюк	Руководитель команды экспертов	Межправительственная комиссия ТРАСЕКА Постоянный секретариат	+(99412) 598 27 18 +(994 50) 736 72 00	iuliana.stasiuc@ps.TPACEKA-org.org
Анар Исмаил	Эксперт по наземному транспорту	Межправительственная комиссия ТРАСЕКА	+(99412) 598 27 18/ 498 10 61	anar.ismail@ps.TPACEKA-org.org
Самира Рафизадех	Эксперт по связи с общественностью	Межправительственная комиссия ТРАСЕКА Постоянный секретариат	+(99412) 598 27 18 M: +(994) 051 9600085	s.rafizadeh@ps.TPACEKA-org.org
Акиф Мустафаев	Национальный секретарь Азербайджана	Межправительственная комиссия ТРАСЕКА	+(99412) 493 37 76/ 498 27 18	akif.m@ps.TPACEKA-org.org

Малена Мард	Посол Глава делегации	Делегация ЕС	+99412 497 20 63 +99450 235 05 24	anna-malena.mard@eeas.europa.eu
Лариса Лещенко	Региональный менеджер Азербайджана	Группа Всемирного банка	+99412 492 19 41 +99412 225 50 94	lleshchenko@worldbank.org
Ниджат Валиев	Старший специалист по Инфраструктуре	Группа Всемирного банка	+99412 492 19 41 (доб.244)	nvaliyev@worldbank.org
Нил Маккейн	Глава представительства	Европейский Банк Реконструкции и Развития	+99412 497 10 14 +994 50 291 84 48	mccainn@ebrd.com
Айтен Рустамова	Ведущий банкир	Европейский Банк Реконструкции и Развития	+99412 497 10 14	rustamoa@ebrd.com
Олли Норойоно	Постоянный представитель	АБР Постоянное представительство в Азербайджане Отдел Центральной и Западной Азии	+99412 437 34 77 +994 50 394 20 00	onorojono@adb.org
Шокимардон Мусаев	Старший сотрудник по портфолио-менеджменту	АБР Постоянное представительство в Узбекистане	+998 71 140 1920 -25	smusaev@adb.org
Доктор Вилаят Велиев	Директор	Институт Минэкономразвития	+994 12 430 89 33 +994 50 216 94 63	v.valiyev@ier.az waliyev@gmail.com
Гундуз Мехтиев	Заместитель директора PIU	Министерство транспорта Азербайджанской Республики Azerroadservice OJSC Всемирный банк PIU	+994 12 499 79 24 +994 50 395 05 46	gmehdiyev@yahoo.com
Джонатан Трегенца	Консультант по технической поддержке PIU	Министерство транспорта Азербайджанской Республики Azerroadservice OJSC Всемирный банк PIU	+994 12 499 79 02 AZ +994 77 330 15 12 UK +44 115 714 03 55	mail@tregenza.org

Мамедов Рауф Тофиг	Чтец, кандидат технических наук	Технический Университет Азербайджанской Республики Отдел транспорта	(012) 472 55 69/ 439 14 43 (050) 333 27 44	rm58@rambler.ru
Азер Гурбанов	Генеральный директор Аспирант	Chirag Plaza	+994 12 499 72 00 +994 50 313 8550	ag@chiragplaza.az
Садиг Муталлимов	Директор	V.M.V Инженерный Консалтинг	+944 12 464 20 39 +994 50 223 05 52	msadigm@gmail.com
Грузия				
Наталья Микеладзе	Заместитель министра	Министерство экономики и устойчивого развития Грузии + Национальный секретариат ТРАСЕКА в Грузии	M: +995 32 229 11 99 +(995 577) 05 05 55	n.mikeladze@economy.ge
Кетеван Салуквадзе	Начальник отдела транспортной политики	Министерство экономики и устойчивого развития Грузии	+(995 32) 299 11 95 +(995 32) 292 15 34 M: +(995) 599092504	ksalukvadze@economy.ge
Кетеван Такайшвили	Начальник транспортного коридора	Департамент транспортной политики Отдел по развитию	+(995 32) 299 10 43 M: +(995) 591 917944	ktakaishvili@economy.ge
Зезва Месхи	Специалист по международным отношениям	Министерство экономики и устойчивого развития Грузии Отдел развития транспортного коридора	+(995 32) 299 10 43 M: +(995 599) 67 87 50	zezva.mesghi@economy.ge
Антонио Ло Парко	Атташе Торговые отношения	Делегация ЕС	+995 32 2943 7 63	antonio.lo-parco@eeas.europa.eu
Кэти М. Джулиан	Постоянный представитель	Постоянное представительство миссии АБР	+995 32 2250 619 M: +995 599 736 166	kjulian@adb.org
Георги Тушмалишвили	Советник	Агентство наземного транспорта Министерство экономики и устойчивого развития Грузии	M: +995 599 60 56 40	gtushmalishvili@lta.gov.ge

Элизбар Дарчиашвили	Глава центра квалификации	Агентство наземного транспорта Министерство экономики и устойчивого развития Грузии	M: +(995 599) 50 25 99 +(995 577) 20 32 04	edarchiashvili@lta.gov.ge
Нугзар Гасвиани	Первый заместитель Председателя	MoRD&I Департамент автомобильного транспорта Грузии	+(995 32) 237 50 68/ 237 05 08 M: +(995 599) 54 53 03	ngasviani@yahoo.com
Торнике Чхаидзе	Глава отдела по правовым вопросам	МВД/Отдел патрульной полиции	+(995 532) 241 85 17 +(995 577) 77 39 70	t.chkhaidze@mia.gov.ge
Гела Квашилава	Член Консультативного совета и консультант	НПО Восточный альянс за безопасность и устойчивое развитие транспорта	+(995 599) 06 22 11 +(995 32) 293 52 02	georoadsafety@gmail.com
Иракли Изория	Директор	НПО Партнерство по безопасности дорожного движения	M: +(995 558) 24 04 01 +(995 32) 293 52 02	irakli@safedrive.ge
Казахстан				
Марат Садуов	Национальный секретарь	Нац.секр. ТРАСЕКА в Казахстане	+7 (7172) 24 26 46 +7 (7172) 24 00 80	TPACEKA@mtc.gov.kz
Сатжан Аблалиев	Заместитель председателя	Министерство транспорта и коммуникаций	+7 (7172) 29 90 42 M: +8 701 733 34 12	s.ablaliyev@mtc.gov.kz
Булат Смагулов	Заместитель председателя	Министерство транспорта и коммуникаций	+7 (7172) 24 35 10	b.smagulov@mtc.gov.kz
Алия Каракулова	Операционный сотрудник	Департамент устойчивого развития инфраструктуры	+7 (7172) 580 555 (ext.239) M: +7 701 716 88 45	akarakuova@worldbank.org
Асем Чакенова	Ассоциированный сотрудник проекта	АБР	+7 (7172) 32 50 53/32 50 54	achakenova@adb.org

Асем Калиева	Консультант-координатор для правительства	АБР Совместная программа РК и АБР обмена опытом и знаниями	Астана +7 (7172) 32 50 53/32 50 54 М: +7 701 55 88 113	akaliyeva.contractor@adb.org kaliyeva@brandeis.edu
Нурлан Салимович Ахилбеков	Директор	МЗ (медпомощь)	+8 (7172) 72 91 28 (вн.1001)	info@rcso.kz
Кази, М. Хасан	Руководитель группы Менеджмент проектов Консультант	Консультирование по управлению проектами в Казахстане	М: +7 702 744 83 80	kazi_hasan_47@hotmail.com
Кыргызстан				
Акматов Адылбек Тентимишович	Глава	Департамент автомобильного и железнодорожного транспорта Нац. Секр. Кыргызстана	+996 312 31 42 66	aakmatov@mtk.gov.kg
Йоханнес Стенбек Мэдсен	Начальник отдела операций	Делегация ЕС	+996 312 261 004 (доб. 112)	johannes.stenbaek-madsen@eeas.europa.eu
Ислан Осмоналиев	Менеджер проектов Операции	Делегация ЕС	+996 312 261 004 (доб. 115)	islan.osmonaliev@eeas.europa.eu
Мурзабеков Абдимамат	Заместитель министра	Минтранс	+996 312 31 42 31	amurzabekov@mtk.gov.kg
Шабданбек М. Иманкулов	Главный инженер	Минтранс Департамент дорог	+996 312 66 17 67	gdadpriem@mail.ru
Исаев Талантбек Кедейканович	Начальник Генерал-майор	МВД/ГАИ	+996 312 630 052 М: +996 555 955 955	
С. Бегалиев	Заместитель начальника	ГАИ при МВД	0312 314307, 0312 690050, 0773 490818	-
Елена Аильчиева		МВД /ГАИ		elena.ailchieva@mail.ru

Туркмен Бутаев	Председатель	Международный союз автомобильного транспорта	+996 312 97 68 66 +996 312 96 12 24 M: +996 770 97 97 05	t.bootaev@airto-kr.com
Темир Ниязбеков	Исполнительный директор	Международный союз автомобильного транспорта	+996 312 97 68 66 +996 312 96 12 24 M: +996 770 97 97 12	t.niyazbekov@airto-kz.com
Чинара Касмамбетова	Директор	НПО по безопасности дорожного движения	0779 241668	asmambet@yahoo.com
Зоя Тулегенова	Администрация	Секретариат Комиссии по Безопасности дорожного движения	0312 314283	roadsafetysecretariat@gmail.com
Мирдин Ешеналиев	Сотрудник проекта	Постоянное представительство миссии АБР в Кыргызстане	+996 312 900 445	Meshenaliyev@adb.org
Айдана Бердыбекова	Региональный координатор кооперации	Постоянное представительство миссии АБР в Кыргызстане	+996 312 62 4195 Доб. 122	aberdybekova.consultant@adb.org
Назарбек Чокубаев	Управление проектами и координация	Проект Safege	+996 312 615 043 M: +996 550 773 896	nchokubaev@yahoo.com
Молдова				
Петру Бологан	Глава	Минтранс Обслуживание безопасности дорожного движения	M: +373 69 12 11 60 +373 22 74 89 72	bologan@asd.md bologan@mail.md
Андрей Кукулеску	Директор	Минтранс Развитие дорог	M: +373 68 111 230 +373 22 82 07 25	andrei.cuculescu@mtid.gov.md
Андрей Сланина	Консультант	Минтранс Развитие транспорта	M: +373 79 631 697 +373 22 820 722	andrei.slanina@mtid.gov.md andrei.slanina@gmail.com
Елена Какиковсчи	Заместитель директора	Минтранс IR&European Integration	M: +373 69 160 312 +373 22 82 07 10	elena.cacicovschii@mtid.gov.md elena.cacicovschii@gmail.com
Тудор Лозан		Минтранс	M: +373 69 14 24 21 +373 22 82 07 28	lozan1554@gmail.com
Татьяна Михайлова	Менеджер проекта	Автомобильный Клуб	M: +373 69 007 040	mihailovat@yahoo.com

			+373 22 22 70 85	
Олег ЕвгенийКожокару	Заместитель председателя	UCA	M: +373 60 87 25 02 M: +373 79 45 57 63 +373 22 50 70 10	oleg.cojocaruyandex.ru
Илие Брикикару	Президент	ROSAMO	M: +373 79 881 190 M: +373 69 181 190	sigurantarutiera@gmail.com sigurantarutiera@facebook.com
Александр Даррас	Менеджер проектов	Делегация ЕС	M: +373 60 860 237 +373 22 50 52 10	alexandre.darras@eeas.europa.eu
Петру Веверита	Эксперт - Государственные финансы	Eptisa	M: +373 68 074 242	pveverita@yahoo.com
Таджикистан				
Солих Р. Муминов	Национальный секретарь	Нац. Секр. ТРАСЕКА Таджикистан	+992 37 236 35 34 H: +992 37 232 26 26 F: +992 37 235 28 18 M: +992 918 85 94 91	nakliyot.tj@mail.ru stPACEKA@mail.ru
Эдуард Ауэр	Посол Глава Делегации	Делегация ЕС	+992 37 221 74 07 / 227 09 74 +992 44 600 80 90 M: +992 98 10 300 41	eduard.auer@eeas.europa.eu
Овидиу Мик	Второй секретарь Начальник отдела операций	Делегация ЕС	+992 37 221 74 07/ 227 09 74 +992 44 600 80 90 M: +992 96 561 76 29	ovidiu.mic@eeas.europa.eu
Фаррух Нуриддинов	Сотрудник проекта	АБР	+992 37 221 05 58 F: +992 37 224 4900	fnuriddinov@adb.org
Фарида Йокубзода	Глава	Минтранс Департамент международных отношений	+992 372 510 279 M: +992 918654533	farida.y@mail.ru
Хакимов Файзинад	Глава Управление транспорта	Минтранс	+918 786341 +939 800005 222 22 15	-
Зияев Бегийон Азимович	Главный Региональный специалист по безопасности дорожного движения	Минтранс	+93 524 31 29	begijon@mail.ru

Фируз Фасулов	Начальник Государственного департамента транспортного контроля и регулирования	Минтранс	+93 888 10 24	-
Олимов Дшовар	Специалист в области управления трудовыми отношениями	Минтранс	+915 68 01 02	-
Фрайзиддин Камолов	Начальник отдела Государственного надзора и регулирования в сфере транспорта Душанбе	Минтранс	+93 888 10 19 +918 64 16 50	-
Билолов Сандислом	Глава ГАИ	МВД/ГАИ	+919 05 75 35 +915 48 00 54	-
Бахтиёр Назирбаев	Менеджер проектов	НПО Молодое поколение	+992 37 224 38 35 +992 904 540013	bakhtiyor.ygtdushanbe@gmail.com
Наимйон Мирзоракхимов	Исполнительный директор	НПО Молодое поколение	+992 37 224 38 35 +992 92 707 75 72	naimjohm@gmail.com
Туркменистан				
Денис Даниилидис	Ответственный за связи	Офис связи ЕС	+993 12 34 97 52 M: +993 66 75 56 94	denis.daniilidis@eeas.europa.eu
Анастасия Сапаралиева	Персональный ассистент регионального политического советника ЕС по Центральной Азии	Офис связи ЕС	+993 12 34 46 77 M: +993 67 69 28 99	saparaliev@gmail.com
Атагелди Хальянов	Глава департамента	МИД Департамент Международных организаций	+99 312 445 735	ata1076@yahoo.com
Сердар Джеббаров	Старший оперативный сотрудник	ВБ	+99 312 262 099	sdierbarov@worldbank.org
Ораз М. Хуртиев	Заместитель министра	Минтранс	+99 312 39 03 03	-
Галина Романова		Минфин	+99 312 394 346	g.romanova@yahoo.com

Украина				
Оксана Бабий	Начальник отдела	Министерство инфраструктуры Координация развития инфраструктуры и туризма	M: +38067 234 68 65 +38044 351 41 75	babiy@mtu.gov.ua
Владимир Коськовецкий	Заместитель директора	Министерство инфраструктуры Департамент безопасности (Перевозка опасных грузов)	+38044 351 40 63	vkosko@mtu.gov.ua
Николай Горбаха	Директор	Министерство инфраструктуры Департамент безопасности	M: +38097 313 55 30 +38044 351 40 58	mgorbakha@mtu.gov.ua
Арсений Хабутдинов	Глава	Министерство инфраструктуры Департамент безопасности дорожного движения	M: +38050 92 42 +38044 455 69 76	akhabutdinov@insat.org.ua
Александр Голоцван	Заместитель директора	Государственное агентство автомобильных дорог Украины «Укравтодор» Департамент безопасности дорожного движения	+38067 232 25 67	bezpeka@ukravtodor.gov.ua
Валентин Касапчук	Национальный секретарь	Национальный секретарь ТРАСЕКА в Украине	M: (+38050)357 94 94 +38 044 351 48 58	ptm@mtu.gov.ua
Наталья Кравченко	Секретарь	Министерство инфраструктуры Департамент международного сотрудничества	-	eu@mtu.gov.ua
Андрей Рубленко	Глава	Министерство инфраструктуры Департамент информационно- аналитического обеспечения работы по предупреждению стихийных бедствий, аварий и происшествий	+38044 351 4747	-
Узбекистан				
Шербек И. Ербеков	Генеральный директор	Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта Центр развития и нормативно- технического обеспечения	M: +998 90 355 53 08 +998 71 135 46 10 M: +998 90 336 58 31	ostrans@sarkor.uz

Шаалим Ш. Шавакхабов	Заместитель главы	Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта	+998 71 241 90 78	info@aart.uz
Елбек Ходжаев	Руководитель проекта Отдел сотрудничества	Делегация ЕС	+998 71 120 16 01/ 02/ 03/ 04 (доб. 114) Operator +998 71 12 16 06	elbek.khodjaev@eeas.europa.eu
Юрий Стерк	Посол Глава делегации	Делегация ЕС	+998 71 120 16 01/02 /03 /04	yuri.sterk@eeas.europa.eu
Игит Овсепян	Главный инженер Доктор технических наук	NSRCIP	M: +374 95 111 279 M: +374 93 735 320 +374 60 506 870/ 506871/ 506873	hovsepyani@northsouth.am
Нармина Гаджиева	Секретарь	Делегация ЕС	+998 71 239 17 01/ 239 12 70 (доб.101)	narmina.gadiyeva@eeas.europa.eu



**Реализация Регионального плана действий
по безопасности дорожного движения в
странах Восточного Партнерства и
Центрально-азиатских странах – ТРАСЕКА –
Безопасность дорожного движения II**

EuropeAid/133698/C/SER/Multi

Финансируемый ЕС проект

Реализуется:

**Проектом ТРАСЕКА – Безопасность дорожного
движения II**

Офис проекта, ул. Артема, 10, офис 12 Киев

Tel +380 442 721 068 Tel/fax +380 443 310 217

Главный офис Safege в Бельгии – Gulledele 92, B-1200 Brussels,

Tel: +32-2-739.46.98, +33-146-14-72-94, Fax: +32.2.742.38.91