

Программа действий ТАСИС Европейского Союза 2004 – Центральная Азия
Содействие развитию сетей: ТРАСЕКА

Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики,
Республики Узбекистан, Республики Туркменистан

Разработка скоординированных национальных транспортных стратегий

Республики Казахстан, Республики Таджикистан,
Кыргызской Республики, Республики Узбекистан,
Республики Туркменистан

Номер контракта: EuropeAid/122076/C/SER/Multi

*Приложения к заключительному отчету – Том II
(Период: 07/05/07-06/01/09)*

*Приложение 2 (3):
Отчеты экспертов (май - декабрь 2008)*

Приложение 3: Вопросы



This project is funded by
the European Union



A project implemented by
GOPA - TRADEMCO Consortium

Содержание

Приложение 2 (3):	Отчеты экспертов (май - декабрь 2008)
	Отчёт по аспектам дорожной безопасности в странах Центральной Азии
	Рекомендации по правилам дорожного движения и дорожным знакам
	Отчёт по институциональным основам

Приложение 3:	Вопросники
	Форма самооценки - Степень готовности к частно-государственному партнерству Казахстан
	Форм самооценки - Степень готовности к частно-государственному партнерству Кыргызская Республика
	Форма самооценки - Степень готовности к частно-государственному партнерству Таджикистан
	Форма самооценки - Степень готовности к частно-государственному партнерству Узбекистан
	Системы управления, квалификации и предпосылка персонала Кыргызская Республика



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Отчёт
по аспектам дорожной безопасности в странах
Центральной Азии**



ВВЕДЕНИЕ

В соответствии с Техническим заданием, учитывая условия развивающегося транспортного сектора и с целью внести предложения по усовершенствованию ситуации с дорожной безопасностью в странах ЦА в соответствии с планом ЭСКАТО ООН и оказания поддержки соответствующим правительствам в их усилиях по повышению уровня дорожной безопасности, а также принимая во внимание специфику текущей ситуации в каждой стране, предлагается краткий отчет о результатах проделанной работы.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

ER1

1 Задание: провести сравнительное исследование практик стран ЕС с успешной политикой безопасного движения.

Отчёт.

Наиболее благоприятными странами ЕС в выработке стратегий дорожной безопасности являются такие страны как Финляндия, Норвегия, Швеция, Швейцария, Германия, Франция и Нидерланды.

Чтобы сделать анализ многолетнего планирования в сфере дорожной безопасности необходимо, например, обратиться к политике дорожной безопасности, проводимой во Франции.

Так во Франции были начаты одновременно три программы по безопасности дорожного движения в период 1982-83 гг.

Первая программа: «REAGIR» своей целью ставила активизацию местных участников в различных сферах деятельности (администрация, дороги, медицина, образование, силовые структуры и т.д.). Основываясь на идее о том, что природа ДТП многофакторная, программа стимулировала организацию в каждой местности на инициативной основе команд, ответственных за изучение особо серьезных случаев ДТП.

Вышеуказанная программа возглавлялась представителем центрального правительства.

В период работы программы «REAGIR» была создана электронная база данных ДТП.

Вторая программа: «Минус десять процентов» была нацелена на продвижение политики дорожной безопасности в городских местностях на уровне местной власти: город (или группа маленьких городов, сел) получал от центрального правительства сумму денег, соотносимую с количеством ДТП на данной территории, для обеспечения дорожной безопасности (ведение базы данных, изучение причин ДТП и т.п.). Затем, когда местные

власти показывали уменьшение количества пострадавших хотя бы на 10% в год, поступало дополнительное финансирование.

Недостаток этой программы заключался в том, что центральное правительство не стремилось контролировать, как именно местные власти обеспечивают дорожную безопасность, а только наблюдало за общими цифрами ДТП.

В настоящее время эта программа закрыта.

Третья программа: «Соседство Безопасных и Безаварийных городов» была экспериментальной программой с целью распространения инновационных средств в соседствующих городах, обобщая растянутые дорожные магистрали тяжелого транспорта, и уменьшения скорости движения, при этом обращая внимание на поведение пешеходов на проезжей части, а также водителей двухколесного транспорта.

Вышеуказанная программа была закрыта в 1989 году.

Приведенный пример планирования мероприятий по безопасности дорожного движения во Франции подтверждает постоянство таких мероприятий и их многолетнее планирование.

В Республике Казахстан существует *«Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 г.»*, утвержденная Указом Президента РК от 11.04.2006 г. № 86 и *Программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006-2012 гг.*, утвержденная постановлением Правительства РК от 9.12.2005 г. № 1227.

Стратегия по безопасности дорожного движения в Республике Казахстан реализуются государственными Программами по обеспечению безопасности дорожного движения с конкретными планами по их реализации.

Во исполнение постановления Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2007 года № 319 *«Об утверждении Плана мероприятий по исполнению Общенационального плана основных направлений (мероприятий) по реализации ежегодных 2005 - 2007 годов посланий Главы государства народу Казахстана и Программы Правительства Республики Казахстан на 2007-2009 годы»* и в целях повышения эффективности системы обеспечения безопасности дорожного движения, Правительством Республики Казахстан принято постановление от 11 декабря 2007 года № 1213 *«Об утверждении Плана мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2008-2010 годы»*

Содержание Постановления и плана по его реализации приведено в Приложении 1.

В Республике Казахстан разработана также государственная Программа по улучшению обеспечения безопасности дорожного движения и защиты окружающей среды.

Основная часть Программы реализуется Планом мероприятий Министерства внутренних дел РК по проведению научных исследований, научно – технических разработок и конференций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на 2008 – 2011 годы.

План мероприятий утверждён Приказом Министра внутренних дел РК, № 182 от 16 мая 2008 г.

Содержание Плана мероприятий приведено в Приложении 2.

В Республике Казахстан также действует Программа профилактики правонарушений и борьбы с преступностью в Республике Казахстан на 2005-2007 годы, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 декабря 2004 года № 1355.

Реализация Программы осуществляется совместным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 апреля 2005 года № 160-I и Министра внутренних дел Республики Казахстан от 12 апреля 2005 года № 224 «О мерах по совершенствованию совместной деятельности в обеспечении безопасности дорожного движения на 2005-2007 годы».

Содержание Приказа и конкретный детальный план по его реализации приведён в Приложении 3.

Также в Республике Казахстан действуют Правила согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание и управление дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения, введённые в действие Постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 апреля 2007 года № 267.

Содержание постановления и самих Правил приведено в Приложении 4.

В целях формирования и проведения единой государственной политики, а также централизованного контроля за реализацией мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, в Республике Казахстан была создана государственная межведомственная комиссия по безопасности дорожного движения, решения которой носили рекомендательный характер.

Председателем комиссии был назначен Министр внутренних дел республики.

Постановление о её создании и Положение о самой комиссии, приведено в Приложении 5.

По её типу, во всех регионах республики, на уровне областных, городских (в т. ч. по районам городов), районных и сельских акиматов, были созданы подобные комиссии, которые имели свой индивидуальный территориальный состав и своё Положение о комиссии.

Ежеквартально такого типа комиссии на всех уровнях разрабатывали мероприятия и предложения по улучшению безопасности дорожного движения, снижения аварийности на транспорте и т. п., назначались

руководители и ответственные исполнители работ на всех уровнях, заслушивались отчёты исполнителей о проделанной работе.

Естественно, определённая польза обществу от таких комиссиях была, особенно на региональных уровнях республики.

Однако ввиду неэффективности её работы, (рекомендательный и консультационный характер предлагаемых мероприятий, коррумпированность отдельных членов комиссии и злоупотребление ими своих служебных полномочий), Постановлением Правительства Республики Казахстан от 22 октября 2007 года N 979, эта комиссия была упразднена.

Как показывает опыт других развитых стран, деятельность независимой Комиссии дорожной безопасности, которые носят рекомендательный или консультативный характер, остается ограниченной, ввиду отсутствия или утери полномочий при рассмотрении ими подготовленных рекомендаций и их реализации различными административными органами.

В настоящее время в МВД Республики Казахстан прорабатывается вопрос о создании в республике более эффективной структуры с примерно аналогичными функциями, гармонизированными с международными, Европейскими нормами в области безопасности дорожного движения, возглавлять которую будет Премьер Министр республики или его первый заместитель.

В Кыргызской Республике «Национальной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения» на данный момент нет.

Правительством разработан и подготовлен к принятию «Комплекс мер по обеспечению безопасности дорожного движения на 2008-2011 г.г.» куда вошла также «Концепция о безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике», разработанная Секретариатом дорожной безопасности при КОБДД при Правительстве Кыргызской Республики.

Срок принятия вышеуказанных нормативных документов определен октябрь-ноябрь 2008 г.

В Кыргызстане за основу создания и работы Национальных советов дорожной безопасности возможно предложить работу Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Кыргызской Республики, созданной постановлением Правительства КР от 30 ноября 1998 года № 777.

В соответствии с вышеуказанным правительственным документом КОБДД при Правительстве КР (Комиссия обеспечения безопасности дорожного движения) собирается на свое заседание не реже одного раза в квартал, а также по мере необходимости. Численность Комиссии составляет – 12 человек.

В Кыргызской Республике председателем Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве КР является Руководитель Аппарата Правительства.

Постоянно действующим рабочим органом КОБДД при Правительстве Кыргызстане является Секретариат дорожной безопасности (постановление Правительства КР от 25 февраля 2004 г. № 104) в функции которого входит обеспечение организационно-технической и аналитической работы Комиссии, проведение мониторинга безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике и контроль исполнения решений КОБДД.

В Узбекистане, Таджикистане и Туркмении такие программы, в соответствующем порядке, еще не приняты и находятся в стадии рассмотрения.

Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения имеется в **Республике Таджикистан** и создана при Правительстве РТ.

В **Узбекистане** такая Комиссия отсутствует.

Необходимо создание Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в **Республике Узбекистан** на Правительственном уровне.

То же касается и для **Республики Туркменистан**.

ВЫВОДЫ: Практически все страны ЦА имеют если не стратегии, то государственные программы по обеспечению безопасности дорожного движения, в которых подробно изложены мероприятия и схемы их реализации по основным аспектам безопасности движения: снижение аварийности на транспорте, повышение эффективности организации и регулирования дорожного движения, снижения тяжести последствий от ДТП и т. п.

Для формирования и проведения единой государственной политики, координации работ в области безопасности дорожного движения в этих странах созданы комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, решения которых носят рекомендательный и консультационный характер.

Их создание в основном соответствует требованиям функционирования национальных советов по дорожной безопасности или аналогичных институтов на базе международных агентств, обладающих четкими компетенциями и мандатом, при условии, если эти комиссии возглавляет Премьер-министр республики или его первый заместитель; в противном случае их эффективность сводится к нулю.

РЕКОМЕНДАЦИИ: Стратегии и государственные планы по обеспечению безопасности дорожного движения всех стран ЦА должны соответствовать современным международным, Европейским требованиям в этом направлении и должны быть реально осуществимы.

Всем странам ЦА необходимо обновить Национальные советы по дорожной безопасности или аналогичные комиссии на базе

международных агентств, обладающих четкими компетенциями и мандатом.

Для выполнения принципа независимости национальных советов (Комиссии) и эффективности исполнения её решений, возглавлять национальные советы (комиссии) необходимо премьер-министру, или его первому заместителю.

2 Задание: предоставить образцы долгосрочного планирования программы безопасности дорожного движения.

Отчёт.

В приложениях 1, 2, 3 и 4 приведены подробные планы по мероприятиям, обеспечивающим безопасность дорожного движения, например для Республики Казахстан: план мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2008 - 2010 годы; план мероприятий Министерства внутренних дел по проведению научных исследований, научно-технических разработок и конференций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на 2008-2011 годы; совместный приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 апреля 2005 года № 160-І и Министра внутренних дел Республики Казахстан от 12 апреля 2005 года № 224 О мерах по совершенствованию совместной деятельности в обеспечении безопасности дорожного движения на 2005-2007 годы и др.

Примерно такого же типа планы имеются во всех странах ЦА.

3 Задание: разработать законопроект о применении юридических санкций за нарушение правил дорожного движения.

Отчёт.

За последние 10 лет на автодорогах **Казахстана** погибли более 28937 и ранены свыше 162253 тысяч человек. Количество ежегодно совершаемых дорожно-транспортных происшествий увеличилось на треть (с 11,9 до 16 тысяч), на столько же возросло число раненых, а количество погибших увеличилось почти в 2 раза.

По оценкам международных экспертов ущерб от дорожно-транспортных происшествий ежегодно в среднем доходит до 2,2% ВВП и для Казахстана составляет свыше 1,7 млрд. долларов США.

В этой связи Главой Государства на заседании Совета Безопасности, состоявшемся 13 ноября 2006 года, перед Правительством, МВД и другими заинтересованными государственными органами были поставлены задачи по повышению уровня защиты населения от дорожно-транспортного травматизма.

В целях реализации поставленной задачи Министерством внутренних дел с учетом лучшего международного опыта в этой области был разработан проект Закона “О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения”.

23 июня 2008 года Закон “О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения” Парламентом Республики Казахстан принят и подписан главой государства.

Законом предусмотрено внесение дополнений и изменений в Кодекс об административных правонарушениях и Закон “О безопасности дорожного движения”, в нормах которых заложены современные и эффективные методы административно-правового воздействия на профилактику и снижение уровня аварийности на автотранспорте.

Опыт Великобритании, Германии, Швеции, США и других развитых стран показывает, что ужесточение мер наказания представляется весьма эффективным средством воздействия на участников дорожного движения.

В этой связи, в республике с 01 августа 2008 г. введена система последовательного ужесточения ответственности за транспортные правонарушения, которая соответствует степени общественной опасности совершенного правонарушения:

- за первое нарушение – штраф;
- за повторное нарушение – штраф и проверка знаний Правил дорожного движения;
- за третье нарушение – лишение права управления автотранспортом.

Исключаются альтернативные размеры штрафов и вводятся единые сроки лишения права управления автотранспортом.

Предусматривается усиление ответственности:

- за не пристегнутый ремень безопасности при движении на транспортном средстве (5 месячных расчётных показателей (МРП), который в 2008 г. составляет 1168 тенге - 9,73 \$ США);
- за управление автотранспортом в нетрезвом состоянии:
 - первые – лишение права управления сроком на 2 года;
 - повторно – лишение права управления сроком на 5 лет;
 - в третий раз – лишение права управления сроком на 10 лет.
- превышение скорости (5, 10, 15 и при повторности 20 МРП);
- нарушение правил проезда перекрестка (5 и при повторности 15 МРП);
- выезд на полосу встречного движения (15 МРП и при повторности лишения права управления сроком на 2 года);
- нарушение правил остановки и стоянки (5, 6, 7 и при повторности 15 МРП).

Впервые за нарушения Правил дорожного движения применяется санкция в виде административного ареста:

- за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии лицами, лишенными и не имеющими такого права (10-15 суток);
- за систематическое нарушение пешеходами и иными участниками дорожного движения требований установленных правил (трое суток).

Устанавливается ответственность:

- за пользование сотовым телефоном при управлении транспортным средством (5 и при повторности 7 МРП).
- за незаконное установление на транспортном средстве специальных световых и звуковых сигналов, а также световых приборов (от 15 до 2000 МРП в зависимости от субъекта правонарушения). Оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами подлежит только автотранспорт Службы охраны Президента, оперативных служб КНБ, МВД, МЧС, военной полиции, аварийных служб и службы скорой медицинской помощи;
- за установку и управление транспортным средством с подложными государственными регистрационными номерными знаками (20 МРП или лишение права управления на 6 месяцев).

Предусматривается взимание штрафов на месте совершения правонарушения с использованием электронных платежных карточек без ограничения его размера.

Кроме того, в Закон “О безопасности дорожного движения” вводятся дополнительные основания прекращения действия права на управление транспортным средством. Это:

- неоднократная в течение двух месяцев не сдача экзаменов на знание Правил дорожного движения;
- ухудшение здоровья водителя.

Вводится обязательная проверка знаний Правил дорожного движения каждые 10 лет.

Вносимые изменения и дополнения в законодательство направлены на принятие эффективных мер по повышению уровня защиты жизни и здоровья граждан от дорожно-транспортных происшествий.

С принятием этих мер прогнозируется снижение уровня аварийности на 10-15%.

Более подробно принимаемые меры и размеры штрафов по Республике Казахстан приведены в Приложении 6 (в сжатой форме) и с более подробной расшифровкой по статьям в Приложении 7

В Кыргызской Республике ответственность за нарушение Правил дорожного движения регулируется главой 20, статьями 211-252 Кодекса Кыргызской Республики «Об административной ответственности», принятого 4 августа 1998 года № 114.

Анализируя применение юридических санкций за нарушение правил вождения транспортных средств, в соответствии с вышеуказанным Кодексом, необходимо указать, что применение наказания к водителям нарушившим правила дорожного движения очень либеральны и не соответствуют тяжести совершенных водителями нарушений.

К примеру, в статье 238 Кодекса КР об административной ответственности «за управление водителем автомашиной в нетрезвом состоянии» предусматривался штраф в размере от 5 до 10 размеров минимальной заработной платы (500-1000 сом).

Кроме этого, в статье 232 Кодекса КР « Об административных правонарушениях» за превышение водителями транспортных средств установленной скорости движения более чем на 40 км/час предусмотрены штрафные санкции в размере двух расчетных показателей (200 сом)

Такое мягкое наказание за тяжкое нарушение не оправдало себя, так как возросли ДТП совершенные водителями в состоянии алкогольного опьянения и превышения допустимой скорости. Возникла необходимость внесения изменений и дополнений в Кодекс КР «Об административной ответственности» в части усиления ответственности водителей за нарушение правил вождения транспортных средств.

Законом Кыргызской Республики от 5 августа 2005 года № 121 « О внесении изменений и дополнений в «Кодекс КР об административной ответственности» усилена ответственность водителей за нарушение правил вождения.

Так, по новому Закону КР от 5 августа 2005 г. № 121 за вождение автомашины в нетрезвом состоянии водителя штрафуют в размере от 10 до 15 расчетных показателей, то есть 1000-1500 сом или лишение права управления транспортным средством на один год по решению суда.

Статья 239 Кодекса КР « Об административной ответственности» за передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения предусматривался штраф в размере от пяти до семи минимальных размеров заработной платы (500-700 сом). После внесения поправок административный штраф увеличился от 1000 до 2000 сом. Но и это я считаю недостаточным.

В соответствии с Кодексом Республики Таджикистан «Административные правонарушения Республики Таджикистан», статья 121 «превышение водителями транспортных средств скорости движения, несоблюдение требований дорожных знаков и других правил дорожного движения» наравне со штрафными санкциями предусмотрено лишение водителей права управления транспортным средством на различные сроки и это требование возможно использовать при наложении штрафа в Кыргызской Республике.

Необходимо ввести в Кодекс КР «Об административной ответственности» дополнительную статью «запрещающую пользование

водителями, во время управления транспортным средством, мобильными телефонами» как это предусмотрено постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 21.11.2006 г. № 241, а также предусмотреть штрафные санкции в Кыргызской Республике хотя бы до уровня штрафных санкций применяемых в Республике Казахстан.

Следует отметить, в Кыргызской Республике принят новый Закон «О внесении изменений и дополнений в Кодекс КР «Об административной ответственности» в котором увеличены наказания (санкции) за нарушение правил вождения автомобиля. Вышеуказанный Закон КР вступил в силу с 12 августа 2008 года.

Принятым Законом КР « О внесении изменений и дополнений в Кодекс КР «Об административной ответственности» введена новая статья запрещающая водителям, управляющими транспортными средствами, пользоваться мобильными телефонами во время движения автомобиля.

Аналогичные изменения к Законам о безопасности дорожного движения, коренным образом усиливающих ответственность всех участников дорожного движения за нарушения ПДД, приняты и в других странах ЦА, - Узбекистане, Таджикистане и Туркмении. Так, например, в **Республике Узбекистан** было с 2008 г. предусмотрено повышение ответственности за пользование во время управления транспортным средством теле-, видеомонитором, установленным предприятием-изготовителем в передней части салона транспортного средства, а также самовольное установление теле-, видеомониторов в передней части салона транспортного средства. С 1 января 2007 г. было запрещено пользование водителями телефоном во время управления транспортным средством.

ВЫВОДЫ: Во всех странах ЦА отмечается резкое усиление ответственности всех участников дорожного движения за нарушение ПДД. Соответствующие изменения и дополнения Правительством этих стран внесены в нормативные правовые акты по безопасности дорожного движения и Кодексы об административных правонарушениях и находят понимание среди всех слоёв населения стран ЦА.

РЕКОМЕНДАЦИИ: В связи с ужесточением наказаний за нарушение ПДД, Правительствам стран ЦА следует проработать вопросы эффективности их исполнения, искоренения коррумпированности среди органов дорожной полиции (ГАИ), оснащения их современными средствами контроля за безопасным движением транспортных средств и пешеходов.

ER2

1 Задание: провести оценку существующих процедур учёта несчастных случаев.

Отчёт.

Сбор информации в случаях нарушения правил дорожного движения и совершения ДТП в **Кыргызской Республике**, в настоящее время, производится в соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 9 августа 2004 года № 578 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортным происшествий (ДТП)», а также приказа МВД Кыргызской Республики от 27 сентября 2004 года № 373 «Об исполнении постановления Правительства КР № 578 от 9.08.2004г».

На каждое ДТП, сведения о котором подлежат включению в государственную статистическую отчетность, заполняется карточка учета ДТП и делается соответствующая отметка в журнале регистрации и учета ДТП.

Карточка является основным документом – источником базы учета ДТП.

Информационная часть состоит из 12 разделов, в которые заносятся все сведения о ДТП отчетного характера. Заполнение информационной части карточки производится работниками органов внутренних дел, оформившими первичные документы о дорожно-транспортном происшествии, за исключением номера карточки).

Основная информация, которая содержится в Карточке учета ДТП:

- месторасположение ДТП;
- информация об участниках ДТП;
- информация о транспортном средстве;
- визуальное описание повреждений транспортного средства.

Заполнение информационной части производится непосредственно текстом или с помощью цифровых индексов, соответствующих значениям смысловой информации в «Справочной таблице по заполнению карточки учета ДТП».

Кодовая часть (поле кодов) введена для удобства подготовки введения данных в компьютер. Кодовая часть карточки учета ДТП заполняется сотрудником отдела ГУБДД МВД КР (бывшее ГАИ), ответственным за учет дорожно-транспортных происшествий. Поле кодов состоит из 19 разделов, которые начинаются номером раздела.

Следует отметить, что карточка учета ДТП заполняется только лишь на отчетные виды ДТП (раненые и погибшие).

Не составляется карточка на мелкие ДТП, с причинением материального ущерба, поэтому отсутствует общая картина совершенных ДТП по республике и их экономические затраты.

Планируется в окончательном варианте применить систему «МААР», которая ввиду отсутствия финансирования не была полностью введена в

Кыргызской Республике (продолжить внедрение второго этапа системы МААР с приглашением международных специалистов из стран ЕС).

Необходимо приобретение 10 компьютеров для укомплектования региональных отделений ГУБДД МВД КР и обучение специалистов для работы по системе МААР.

В Республике Таджикистан ст. 36 Закона О дорожном движении предусматривается создание единой системы государственного учета показателей безопасности дорожного движения (аварийности и дорожно-транспортного травматизма, административных правонарушений в сфере дорожного движения и т.п.). Перечень статистических показателей дорожного движения, порядок учета и отчетности устанавливаются Правительством Республики Таджикистан.

Конкретный порядок учета ДТП утвержден Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утв. постановлением Правительства РТ от 1 апреля 2008 года №172. Согласно данным Правилам учет ДТП ведется:

- органами внутренних дел;
- владельцами транспортных средств (предприятиями и организациями, министерствами ведомствами, и другими учреждениями не зависимо от их формы собственности, имеющими транспортные средства);
- дорожными и коммунальными организациями.

Лечебно-профилактические учреждения Министерства здравоохранения РТ, других министерств и ведомств ведут учет пострадавших при ДТП.

Учету подлежат ДТП с участием хотя бы одного находящегося в движении транспортного средства, повлекшие гибель или телесные повреждения людей, либо повреждения транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества. В государственную статистическую отчетность включаются сведения органов внутренних дел о ДТП, совершенных на дорогах, повлекших гибель или телесных повреждений средней степени людей.

При этом:

- в число погибших при ДТП, включаются люди, скончавшиеся от полученных ранений на месте ДТП или в течение 7-ми суток с момента происшествия.
- в число раненых при ДТП, включаются люди, которые получили тяжкие или телесные повреждения средней степени.

Учет и анализ ДТП, в результате которых люди получили легкие телесные повреждения, повлекшие за собой кратковременное расстройство здоровья или потерю трудоспособности осуществляют органы внутренних дел и строевые подразделения дорожно-патрульной службы ГАИ.

В государственную статистическую отчетность не включаются сведения о ДТП, совершенных:

- на огороженных и охраняемых территориях объектов с пропускной системой въезда и выезда, на участках дорог, оборудованных шлагбаумом, а также в местах, непредусмотренных для движения транспортных средств;
- во время проведения спортивных мероприятий, когда пострадали водители-спортсмены, судьи, другой персонал, обслуживающий спортивные мероприятия, или граждане.

Не подлежат учету ДТП:

- происшествия с автомобилями, тракторами, другими самоходными машинами и механизмами при выполнении ими основных производственных операций, для которых они предназначены;
- происшествия, возникшие в результате умышленных действий, направленных на лишение жизни или причинение вреда здоровью людей или их имущества;
- происшествия, явившиеся следствием попытки пострадавшего покончить жизнь самоубийством;
- происшествия, возникшие в результате стихийных бедствий;
- происшествия, возникшие в результате нарушения техники безопасности и правил эксплуатации транспортных средств, при отсутствии водителя за рулем;
- пожары на движущихся транспортных средствах, не связанных с их технической неисправностью.

В целом система учета ДТП органами внутренних дел Таджикистана сходна с системой, применяемой в Кыргызстане (карточный учет ДТП, ведение Журналов и т.п.)

В Республике Казахстан действует примерно такая же система сбора, учёта и обработки информации по ДТП и грубым нарушениям ПДД, как и в Кыргызстане и Таджикистане.

В республике приняты и действуют три процедуры сбора и обработки информации по случаям нарушения дорожной безопасности, в частности грубые нарушения ПДД, приведшие к возникновению ДТП различной степени тяжести:

- ручная;
- полуавтоматизированная;
- автоматизированная.

Ручная процедура сбора и обработки информации осуществляется сотрудниками дорожной полиции в основном на периферийных (отдалённых) участках (преимущественно сельских и аульных районов), а также при различных рейдах по выявлению нарушений ПДД, приведших к ДТП в регионах и крупных городских центрах.

Комитет дорожной полиции МВД РК, (через свои структуры – АСУ на автотранспорте, ТОО «ЛАТОН» и др.) разработал специальные формы карточек учёта административных нарушений ПДД с участием ДТП, которые затем передаются в региональные областные центры управлений дорожной полиции для последующей компьютерной обработки и передачи затем этих данных в КДП МВД РК.

Объём работ таких процедур по республике составляет примерно 55,0 - 60,0 %.

Полуавтоматизированная процедура сбора информации о нарушениях БДД с возникновением ДТП в РК применяется в основном в крупных районных и областных региональных управлениях дорожной полиции ДВД регионов.

Объём работ таких процедур по республике составляет примерно 15 - 20 %.

Автоматизированная процедура сбора информации о нарушениях БДД с возникновением ДТП в РК в основном применяется в южной и северной столицах РК с последующей системной компьютерной автоматизированной обработкой всех собранных данных и передачи этих данных по серверу в Комитет дорожной полиции МВД РК для информации и принятия оперативных решений.

Объём работ таких процедур по республике составляет примерно 20,0 - 30,0 %.

Сообщения (устные или письменные) о дорожно-транспортных происшествиях и лицах, пострадавших при них, регистрируются в дежурных частях органов внутренних дел или отделах Управлений дорожной полиции ДВД регионов республики в установленном порядке.

После проверки сообщений и принятия неотложных мер, сведения о нарушениях БД и особенно дорожно-транспортных происшествиях регистрируются в Журнале (книге) учета установленной формы, утвержденной МВД РК и (согласованной) Государственным комитетом статистики Республики Казахстан.

По каждому дорожно-транспортному происшествию, сведения о котором подлежат включению в государственную статистическую отчетность, заполняется карточка учета дорожно-транспортного происшествия и делается соответствующая отметка в Журнале (книге) учета.

Ответственность за полноту учета и правильность заполнения сведений о нарушениях ПДД и дорожно-транспортных происшествиях в государственную статистическую отчетность несет руководитель органа внутренних дел.

Контроль за достоверностью государственной статистической отчетности осуществляют вышестоящие подразделения дорожной полиции КДП Министерства внутренних дел Республики Казахстан.

Органы внутренних дел и управления дорожной полицией при получении сообщений о нарушениях ПДД и дорожно-транспортных происшествиях, с участием зарегистрированных на обслуживаемой территории транспортных средств одновременно передают сведения о них в администрацию предприятия и организации - владельцам транспортных средств.

Дорожным и коммунальным предприятиям передаются сведения о происшествиях, возникновению которых способствовали неудовлетворительные дорожные условия.

Способ передачи сообщения (письменно, по телефону, нарочно и т.п.), а также объем передаваемых сведений определяются исходя из конкретных условий, о передаче сообщения делается соответствующая отметка в Журнале (книге) учета.

Журнал должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью и подлежит хранению в течение трех лет с даты последней записи.

На дорожно-транспортное происшествие с участием транспортного средства, принадлежащего другому государству и повлекшее гибель или ранение людей, составляется дополнительный экземпляр карточки, который высылается в орган внутренних дел по месту, регистрации транспортного средства.

Органы внутренних дел не реже одного раза в месяц предоставляют возможность сверки данных о дорожно-транспортных происшествиях представителям министерств, ведомств, транспортных предприятий, дорожных, коммунальных и других организаций по показателям, предусмотренным формой отчетности этих предприятий и организаций о дорожно-транспортных происшествиях, и заверяют правильность проведенной сверки.

Руководители городских и районных органов внутренних дел, городских и областных управлений дорожной полиции ДВД регионов, не реже одного раза в месяц организуют сверку сведений о дорожно-транспортных происшествиях с данными лечебно-профилактических учреждений, моргов и учреждений страхования.

Выявленные дорожно-транспортные происшествия, в результате сверки, включаются в свод сведений о них в государственную статистическую отчетность.

В дорожных организациях подлежат учету все дорожно-транспортные происшествия, возникшие на обслуживаемых участках дорог и улиц.

Дорожно-транспортные происшествия, возникновению которых способствовали неудовлетворительные дорожные условия, регистрируются в Журнале учета дорожно-транспортных происшествий с указанием конкретных условий.

О каждом таком происшествии в вышестоящую организацию

направляется информация.

При совершении дорожно-транспортного происшествия, повлекшего гибель трех и более человек, вызвавшего гибель и ранения людей (одного или несколько человек), а также с транспортным средством, в котором находились руководители республики, депутаты Мажилиса, а также главы дипломатических и консульских представительств иностранных государств, аккредитованных в Республике Казахстан, органы внутренних дел, в установленном порядке, незамедлительно докладывают в соответствующие вышестоящие органы.

Дорожные организации сверяют с органами внутренних дел сведения о дорожно-транспортных происшествиях, возникновению которых способствовали неудовлетворительные условия, до 5-го числа месяца, следующего за отчетным.

ВЫВОДЫ: Во всех странах ЦА более – менее налажена система учёта ДТП по всем видам правонарушений БД, однако она устарела и не отвечает современным требованиям. На низком уровне находится компьютеризация систем учета ДТП, что затрудняет оперативное принятие решений по устранению последствий ДТП и в последующем устранение причин их возникновения.

РЕКОМЕНДАЦИИ:

Необходимо внедрение электронной базы данных учета ДТП в странах ЦА с более совершенной компьютерной системой, для чего необходимо привлечение инвестиций и проведение обучения в целях создания электронной базы данных по безопасности дорожного движения и обеспечения открытого доступа всем заинтересованным организациям.

2 Задание: в случае компьютеризации, выработать процедуры, включающие решение задач определения количества и идентификации, выделение групп участников дорожного движения и городского трафика, а также избытка транспортных средств и трендовый анализ.

Отчёт.

По данным старшего консультанта GOPA TRADEMCO, гос – на Энтони Пирс, в области компьютеризации систем учёта ДТП в мире, для развивающихся стран и стран с переходной экономикой, получили широкое общепризнанное распространение в основном две системы практического программного обеспечения:

- реконструкция ДТП «PC Crash», разработанная профессором университета, доктором технических наук Германом Стефаном из г. Линц, Австрия;

- программное обеспечение «VIA» из Нидерландов по анализу и вычерчиванию ДТП.

Обе эти программы разработаны гос – ном Рохита Балуджа, президентом института дорожно-транспортного образования (IRTE) – крупнейшего специалиста института дорожного инжиниринга, г. Дели, Индия.

Под его руководством, в институте создана оригинальная подвижная лаборатория «CrashLab-2» по исследованию ДТП в широком диапазоне.

Основы этих программ и эффективность действия исследовательской лаборатории нами сейчас усилено изучаются, чтобы перенять передовой опыт в этом направлении.

В Республике Казахстан в 2006 – 2008 г.г. подробно прорабатывались в МВД РК вопросы, связанные с компьютеризацией систем учета ДТП.

В этом плане разработана многоцелевая программа компьютеризации систем учета ДТП, однако отсутствие должного финансирования на эти работы, сдерживали её реализацию в полном объеме в 2006 – 2007 г.г., тем не менее определённая работа в 2008 г. в этом направлении проделана.

Наиболее наглядно систему автоматизированного учёта при ДТП в республике демонстрирует автоматизированная информационно поисковая система "КОНТРОЛЬ" КДП МВД РК, 2008 г.

В связи с тем, что подобного типа система будет характерна для всех стран ЦА и является практически типовой, рассмотрим её более подробно на всех уровнях.

Основу многоцелевой программы в республике составляет автоматизированная информационно поисковая система "КОНТРОЛЬ" КДП МВД РК, 2008 г.

Цели и задачи АИПС "КОНТРОЛЬ"

Основными целями создания АИПС «КОНТРОЛЬ» являются:

- совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения и общественной безопасности в целом;

- повышение оперативности, достоверности и актуальности информации, необходимой для деятельности органов внутренних дел;

- повышение эффективности борьбы с правонарушениями на дороге и их профилактика;

- повышение уровня взаимодействия подразделений дорожной полиции, а также помощь при принятии решения;

- обеспечение соответствия информационных ресурсов КДП МВД РК требованиям Законодательства Республики Казахстан.

Задачи, решаемые при реализации проекта АИПС "КОНТРОЛЬ" КДП МВД РК:

- централизация всей информации об административных правонарушениях, совершаемых на дорогах, а также лицах, их совершивших,
- установление единых правил сбора и обработки данных, обеспечение требований «электронного правительства» в части доступа к ресурсам КДП МВД РК;
- обеспечение взаимодействия АИПС «КОНТРОЛЬ» с другими информационными системами МВД РК;
- пополнение Интегрированного банка данных МВД РК;
- обеспечение взаимодействия АИПС «КОНТРОЛЬ» с информационной системой «Административные правонарушения и лица, их совершившие» КПСиСУ Генпрокуратуры Республики Казахстан;
- обеспечение взаимодействия АИПС «КОНТРОЛЬ» с электронным водительским удостоверением Республики Казахстан нового образца;
- обеспечение взаимодействия АИПС «КОНТРОЛЬ» с талоном к водительскому удостоверению.

Принципы построения системы АИПС «Контроль»

- Территориально-распределенная трехуровневая система (район - область - центр);
- Сохранение максимально возможной преемственности действующих локальных автоматизированных задач с внедрением современных технологий;
- Применение и совершенствование действующих процедур автоматизированного сбора и обработки учетных данных;
- Доступ к учетным данным и работа с ними на основании существующих и разрабатываемых регламентов, утверждаемых в соответствии с законодательными нормативными правовыми актами Республики Казахстан;
- Учет и регистрация всех действий с учетными данными, проводимых пользователями в АИПС «КОНТРОЛЬ»;
- Организация информационного взаимодействия между АИПС «КОНТРОЛЬ» и другими автоматизированными информационными системами МВД на основе общих методических и технологических принципов и стандартов;
- Использование унифицированных классификаторов и справочников при создании (организации) и ведении учёта;
- Разработка АИПС «КОНТРОЛЬ» с учетом реализации в Казахстане Государственной программы «е-правительства» и решения проблемы слабого межведомственного взаимодействия;
- Защита учётных данных в соответствии с требованиями законодательства Казахстана в области защиты информации;

- Соответствие АИПС «КОНТРОЛЬ» КДП МВД РК международным требованиям и рекомендациям, касающимся обработки биометрической информации;

- Поэтапное наращивание функциональных возможностей АИПС «КОНТРОЛЬ» по мере ее развития и обеспечение ее модульности;

- Использование унифицированных интерфейсов присоединения устройств, форматов и протоколов обмена информацией в соответствии с признанными перспективными международными стандартами и рекомендациями;

- Обеспечение возможности интеграции АИПС «КОНТРОЛЬ» с Интегрированным банком данных МВД и другими информационными системами правоохранительных органов;

- Доступ заинтересованных пользователей к учетным данным АИПС «КОНТРОЛЬ» в рамках регламентов, разрабатываемых в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Подсистема АИПС «Контроль» обеспечивает:

- Формирование и пополнение базы данных «административные правонарушения» ДДП;

- Получение информации о транспортном средстве и его владельце из центральной базы данных КДП;

- Автоматическую проверку агрегатных данных транспортных средств на предмет совпадения с базой угнанного и похищенного транспорта ДТС МВД РК;

- Автоматическую проверку лица, допустившего административное правонарушение, по базе лиц, находящихся в розыске ДТС МВД РК;

- Передачу необходимой информации в связанные подразделения;

- Ввод информации о полученных диапазонах бланков строгой отчетности;

- Формирование статистических отчетов и справок по подучетным данным;

- Поиск необходимой информации по единой централизованной базе данных учета;

- Взаимодействие с электронным водительским удостоверением: чтение информации в ЭВУ;

- Взаимодействие с талоном к водительскому удостоверению: чтение/запись информации в ТВУ, синхронизация данных в ТВУ с данными на центральном сервере.

2) о водителе:

фамилия, имя, отчество, индивидуальный идентификационный номер (ИИН)

3) об административных правонарушениях:

вид и дата совершения нарушения, серия и номер протокола об административном правонарушении,

вид административного взыскания, признак отметки об оплате штрафа, признак повторности правонарушения.

Терминал - портативное устройство чтения/записи информации на встроенную микросхему водительского удостоверения (талона к водительскому удостоверению). Терминал предоставляет следующие возможности:

- просмотр всех данных, хранящихся в памяти ЭВУ (ТВУ);
- запись первичных данных о совершенном административном правонарушении в память ТВУ;
- установление связи с сервером (посредством GPRS подключения) и обработка удаленных запросов по базам данных центральных серверов («Розыск», «Угон»);
- загрузку в память терминала криминальных баз данных для обработки запросов без подключения к центральному серверу;
- загрузка с сервера в память терминала справочников, используемых при вводе информации о правонарушении;

Проверку владельца ЭВУ(ТВУ) по базе лиц, находящихся в розыске. Данная проверка может производиться либо посредством GPRS - соединения с центральным сервером, либо по базе данных, записанной на терминале.

Основные понятия и определения

Электронное водительское удостоверение (ЭВУ) - это пластиковая карта с микропроцессорным модулем, который позволяет записывать и хранить информацию о водителе и водительском удостоверении в энергонезависимой памяти микропроцессора. Интегральная микросхема содержит следующие сведения:

- 1) о водительском удостоверении:
серия и номер, дата выдачи, номер печати экзаменационного подразделения;
- 2) о водителе:
фамилия, имя, отчество, дата и место рождения, место жительства, регис-трационный номер налогоплательщика (РНН),тип, серия, номер и дата выдачи документа, удостоверяющего личность, фотография;
- 3) о доступе к управлению транспортным средством:
разрешенные категории, срок окончания действия водительского удостоверения; особые отметки.

Талон к водительскому удостоверению (ТВУ) - это пластиковая карта с микропроцессорным модулем, который позволяет записывать и хранить информацию о водителе, водительском удостоверении, административных правонарушениях и штрафах в энергонезависимой памяти микропроцессора.

Интегральная микросхема содержит следующие сведения:

- 1) о водительском удостоверении: серия и номер;

Серверная архитектура

Система имеет двухуровневую иерархическую структуру. Основным сервером, служащим для получения, хранения и обработки информации, является центральный республиканский сервер КДП МВД РК. На него будет поступать информация, поступающая с районных (установленных в районных ОДП) и областных (установленных в областных УДП) серверов.

На районные и областные сервера информация будет поступать с рабочих станций отделов административной практики, объединенных в локальную сеть.

На рабочих станциях информация будет вводиться операторами посредством программного обеспечения АИПС «Контроль». Данная структура позволит равномерно распределить нагрузку на сервера, а так же нагрузку на коммуникационные линии связи, что приведет к увеличению скорости выполнения запросов, и, соответственно, скорости работы программного обеспечения, установленного на рабочих станциях операторов.

Основные принципы функционирования АИПС "КОНТРОЛЬ"

1. Ввод первичных данных об административном правонарушении в базу терминала/бортового компьютера и в память талона к водительскому удостоверению. Сверка данных в ВУ с данными Центрального сервера.

2. Ввод основных данных об административном правонарушении в базу данных АИПС «Контроль» региональных подразделений. Передача информации на Центральный сервер. Проведение проверок по БД криминального учета

3. Централизация подучетных данных, обработка удаленных запросов из подразделений и с мобильных устройств. Взаимодействие АИПС «Контроль» с информационными системами МВД РК, других ведомств.

4. Актуализация данных о штрафах в памяти ТВУ. Обработка запросов по базам лишенных права управления ТС.

5. Сверка данных об административных правонарушениях, записанных в ТВУ с данными Центрального сервера. Запись данных в память ТВУ о прохождении технического осмотра

Ввод первичной информации осуществляется инспектором ДП непосредственно при составлении протокола об административном нарушении.

Запись в память ТВУ данных об административных правонарушениях (дата совершения, серия и номер протокола, подразделение-инициатор, вид нарушения и мера взыскания, а также сумма штрафа) производится инспектором ДП на месте после заполнения протокола. Эти данные вносятся в память ТВУ при помощи специализированного мобильного терминала. Запись протокольных данных в память ТВУ осуществляется исключительно при предъявлении специальной карты доступа (модуля безопасности), хранящей определенный набор ключей.

Все данные, записываемые инспектором ДП в память карты ТВУ, дублируются в памяти терминала и переносятся в конце рабочего дня на

специализированную карту инспектора, посредством которой данные впоследствии выгружаются на сервер «Контроль» того подразделения, в котором работает инспектор.

При чтении информации с ЭВУ/ТВУ по желанию инспектора возможно подключение к центральному серверу посредством GPRS - соединения для проверки владельца ЭВУ/ТВУ по базе лиц, находящихся в розыске ДТС МВД.

При получении материалов об административных правонарушениях и выгрузке информации с карты инспектора на стационарную рабочую станцию в отделе административной практики будет производиться дополнение всей необходимой информацией об административном правонарушении с помощью программного обеспечения АИПС «Контроль», установленного на персональном компьютере.

Вся информация после проведения необходимых корректировок и проверок будет отправлена на центральный сервер КДП МВД РК.

На центральном сервере будет накапливаться вся информация о зарегистрированных правонарушениях на дороге. Данная информация может предоставляться по запросу в случае необходимости проверки состояния материала или составления общей картины допущенных административных правонарушений по конкретному субъекту нарушения.

Информация с центрального сервера может быть предоставлена другим подразделениям дорожной полиции (РЭО, технадзор) для контроля исполнения наказаний, а также другим информационным системам МВД РК.

На дороге с помощью программно - аппаратных комплексов, установленных на транспортные средства сотрудников дорожной полиции будут проводиться оперативные проверки владельцев ВУ/ТВУ по базам данных криминального учета, сверки информации, записанной на ТВУ с информацией на центральном сервере, проверки по базам данных лишенных ВУ и т.п.

В связанных подразделениях дорожной полиции будет производиться синхронизация информации, записанной на ТВУ с информацией, имеющейся на центральном сервере с целью актуализации информации.

Кроме того, в электронную память ТВУ будет заноситься информация о прохождении ежегодного технического осмотра.

Другие функции АИПС "Контроль"

- Обеспечение безопасности данных при работе с базами данных и картами ВУ/ТВУ.
- Обеспечение смежных подсистем необходимой информацией о правонарушениях на дорогах.

Обеспечение смежных подсистем необходимой информацией о правонарушениях на дорогах. Подсистема «Контроль» обеспечивает смежные подсистемы («Автомобиль», «Водитель» и т.п.) информацией о

наложенных штрафах за административные правонарушения, а также о лишении владельца ВУ права на управление.

Все подсистемы МВД в процессе своей работы производят проверку по БД административных правонарушений для проверки наложения ограничения на владельца ВУ на право управления транспортным средством.

Комплекс программно-аппаратных, а также коммуникационных технологий, внедряемых при введении в эксплуатацию АИПС "Контроль":

- Центральный сервер - программно-аппаратный комплекс на базе 2-х процессоров Intel Xeon with 1MB of integrated Advanced Transfer Cache 3.20GHz; System Bus: 533MHz/400MHz, 16 GB DDR266/200 memory, Hot-swap 5*72Gb Ultra320/160 Drives, Network Controllers:

- 1x Intel® 82540EM Gigabit Ethernet

- 1x Broadcom 5703 Gigabit Ethernet;

- Сервера областного уровня на базе Intel Pentium-IV 2,4 GHz/256M6, 40 Gb, 100 Mbit Ethernet;

- Мобильные устройства (терминалы и ноутбуки). Терминал Iris St4e: 200 MHz, 64 Mb FlashROM, 64 mb SDRAM, 3,5 TFT 64 color LCD (320*240), RS232*1, IRDA, GSM/GPRS

- Удаленный доступ по технологии IP-VPN (IP-VPDN). IP-VPN - технология создания закрытой частной сети с доступом по коммутируемой телефонной линии. Преимуществами технологии IP-VPN являются низкая стоимость программно аппаратных комплексов, внедряемых при создании IP-VPN - сети, низкая стоимость затрат на эксплуатацию по сравнению с другими комплексами, построенными на основе выделенных линий, более высокий уровень безопасности по сравнению с обычным коммутируемым доступом, простота эксплуатации.

- Маршрутизаторы Cisco 1721+WIC-1T+CAB-V35MT (в каждое областное подразделение) для организации IP-VPN

- СУБД Oracle.

- Операционная система Windows 2003 Server

Результаты внедрения АИПС "Контроль"

- Создание централизованного банка данных административных правонарушений на дорогах.

- Более качественное, достоверное и оперативное информационное обеспечение уполномоченных служб Министерства внутренних дел Республики Казахстан.

- Повышение контролируемости над совершаемыми административными правонарушениями на дорогах, а также над исполнением принятых мер в отношении нарушителей.

- Выполнение проверок лиц - нарушителей ПДД по базам криминального учета МВД РК на месте нарушения.

- Взаимодействие с электронным водительским удостоверением для ведения учета административных правонарушений, поддержки решения при принятии меры по нарушению ПДД, выявления систематических нарушителей и контроля исполнения взысканий.

- Интеграция АИПС «Контроль» с другими информационными системами Министерства внутренних дел Республики Казахстан.

- Обеспечение возможности взаимодействия АИПС «Контроль» с информационными системами других государственных органов.

Основные мероприятия по программе компьютеризации систем учета ДТП на 2009 – 2011 гг, в Республике Казахстан приведены в Приложениях 2 и 3.

В других странах ЦА (Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан) таких обширных программ по компьютеризации учёта ДТП пока нет или они находятся в начальной стадии разработки (Узбекистан).

В Кыргызской Республике, Компания TRV (Великобритания), совместно с компанией ВСЕОМ (Французское инженерное общество), в рамках оказания технической помощи по повышению эффективности дорожного сектора, с 24 октября по 4 ноября 2003 года провела внедрение компьютеризованной программы МААР – компьютерная обработка национальной базы данных учета ДТП в Главном управлении безопасности дорожного движения МВД Кыргызской Республики (бывшее ГАИ).

Однако время на внедрение компьютерной базы данных было ограничено, в связи с чем данный этап внедрения программы являлся вводным. В настоящее время необходимо адаптировать систему к требованиям Главного управления безопасности дорожного движения МВД Кыргызской Республики (ГУБДД МВД КР) и обучить персонал в её работе.

Несмотря на большой объем проделанной работы во время первого визита, необходимо проводить дальнейшие действия для того, чтобы убедиться в соответствующем функционировании системы МААР.

Необходимо выполнить следующие задачи:

- установка сверки данных;
- разработка соответствующей карты;
- изменение содержания карточки ДТП, в частности точные координаты месторасположения ДТП;
- установка некоторых отчетов для Заказчика;
- расширение системы по региональным структурам ГУБДД МВД КР;
- проверка на предмет целевого применения и стабильности системы;
- обучение вопросам дорожной безопасности с использованием данных МААР.

Основываясь на предварительной оценке, Республике Кыргызстан потребуется 10 дополнительных компьютеров, затраты на обучение персонала для работы МААР, разработка соответствующих карт, посещение международного эксперта компании TRV (Великобритания).

Электронной базы по учету ДТП в Узбекистане и Туркмении - не имеется; данных о вводе электронной системы сбора и учета ДТП в Республике Таджикистан – не имеется.

ВЫВОДЫ. В странах ЦА работа по оперативной компьютеризации национальных баз данных учета дорожных происшествий, ввиду ограниченности финансирования, практически отсутствует или осуществляется на низком уровне и не соответствует международным требованиям в этой области.

РЕКОМЕНДАЦИИ. Правительствам стран ЦА необходимо выделить достаточные финансовые средства из бюджета республик для финансирования работ по оперативной компьютеризации национальных баз данных учета дорожно-транспортных происшествий, отвечающих современным международным требованиям, (примерно на уровне компьютеризованной программы МААР – компьютерная обработка национальной базы данных учета ДТП (Компания TRV (Великобритания), совместно с компанией ВСЕОМ - Французское инженерное общество).

Целесообразно внедрение электронной базы данных учета ДТП во всех странах ЦА, с более совершенной компьютерной системой, для чего необходимо привлечение инвестиций и проведение обучения в целях создания электронной базы данных по безопасности дорожного движения и обеспечения открытого доступа всем заинтересованным организациям.

3 Задание: провести оценку стоимости процесса компьютеризации.

Отчёт.

По предварительным данным сумма предварительных затрат по введению компьютеризованной системы учета ДТП в **Республике Казахстан** на 2009 – 2011 г.г. составляет примерно 900,0 млн. тенге (7500000 \$ США).

По **Республике Кыргызстан** на этот же период по предварительной оценке, потребуется 10 дополнительных компьютеров, затраты на обучение персонала для работы МААР, разработка соответствующих карт, посещение международного эксперта компании TRL (Великобритания) и др.

Общая стоимость затрат на полную компьютеризацию и ввод системы МААР по Республике Кыргызстан – 50000 \$ США.

По другим странам ЦА (Узбекистан, Таджикистан и Туркмения) данные о вводе электронной системы сбора и учета ДТП отсутствуют.

4 Задание: провести исследование практики стран, таких как например Корея и Армения (глобальная система навигации по учёту несчастных случаев на дорогах и открытому доступу к базе данных).

Отчёт.

В Республике Казахстан начинает применяться российская навигационная система учёта данных ДТП при международных перевозках: Мобильный многофункциональный комплекс "МСП-ТВ. БДД/М " для оперативной регистрации и приема-передачи фотопланов и видеоинформации инфотеки ДТП.

Назначение комплекса: Комплекс МСП-ТВ.БДД/М - Мобильный многофункциональный цифровой комплекс для оперативной фото-видео регистрации, обработки, ведения базы данных и приема-передачи фотопланов и видеоинформации места ДТП с привязкой к координатам и отображением на векторной электронной карте в ГИС.

Применение данного комплекса позволяет создавать в электронном и печатном виде мультимедиа-документы типа «Карточка учета дорожно-транспортного происшествия».

Комплекс МСП-ТВ.БДД/М обеспечивает:

1. получение, регистрацию фото-видео документальных, текстовых данных в базе данных БД МСП.ТВ.БДД;
2. перевод записи (синхронизацию) карточки ДТП из ведомственной базы данных в БД МСП.ТВ.БДД (опция);
3. возможность оперативного просмотра, редактирования, сжатия фотографий для передачи;
4. возможность нанесения на фотографии разметки, точек привязки, размеров, графики;
5. привязка карточки ДТП по месту (координатам) на карте в ГИС;
6. возможность оперативной передачи отчетных документов и записи из базы данных МСП.ТВ.БДД по существующим каналам связи (включая сотовую GSM/GPRS);
7. поиск в базах данных по введенным параметрам;
8. отображение места ДТП на карте на приемной стороне (в Центре) с выводом карточки ДТП;
9. модульность, наращиваемость программных и аппаратных средств.

Аппаратно - программный комплекс МСП-ТВ.БДД/М размещен в жестком герметичном защитном боксе, оборудование питается от электрической сети автомобиля 12 Вольт (через прикуриватель). Время полного развертывания комплекса для работы – не более 3 минут. В состав комплекса входит Программа фиксации фотоплана по карточке учета ДТП СПО МСП-ТВ.ДТП.

Состав базового комплекса МСП-ТВ.БДД/М:

Регистратор платформе pentium iv в мобильном исполнении (notebook)

- Цифровая фотокамера с разрешением не хуже 2560x1920
- Средства удалённого доступа и сетевой поддержки (Ethernet, Fax-modem)
- Терминал сотовой связи GSM с поддержкой GPRS
- Преобразователь напряжения 12-220В (автомобильный адаптер)
- Видеомодем для передачи покадрового видео по низкоскоростным каналам связи
- Жесткий герметичный защитный бокс для подключения, хранения и переноски комплекса.
- Операционная система Windows XP
- Пакет прикладных программ MS Office XP
- Антивирусная программа Kaspersky Lab. AVP Personal Pro
- Специальное программное обеспечение «Программа фиксации фотоплана по карточке учета ДТП» СПО МСР-ТВ.ДТП
- Комплект эксплуатационной документации
Ассоциация международных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) осваивает и другие более современные средства (Европейского типа) навигации и учёта ДТП при международных перевозках, например «АПК Автоураган» и др.

В других странах ЦА такого типа разработки только начинают осваиваться и их внедрение на различных уровнях планируется в 2009-2011 гг.

5 Задание: провести разработки к публикациям статистики несчастных случаев (например, к заседанию национального совета).

Отчёт.

Важнейшими показателями, определяющими уровень и позволяющими проводить сравнительную оценку состояния безопасности дорожного движения в разных государствах, признаны относительные показатели аварийности, основными из которых являются:

- число погибших в ДТП в расчете на 100 тыс. жителей;
- число погибших в ДТП в расчете на 10 тыс. транспортных средств;
- тяжесть последствий ДТП (коэффициент тяжести последствий ДТП, устанавливающий число погибших в расчёте на 100 пострадавших в ДТП).

Статистический анализ ДТП Республики Казахстан за 1997 - 2007 гг. показывает, что на автомобильном транспорте республики **ежедневно** погибают в среднем 8-12 чел. и более 50 человек получают тяжелые увечья.

Таким образом **ежегодно** на дорогах Казахстана в различных ДТП погибает от 3,0 до 4,2 тыс. чел. и более 20 тыс. человек становятся инвалидами.

На 1000 транспортных единиц у нас происходит в среднем 65-70 ДТП, что значительно выше, чем в развитых странах мира.

Анализ статистических данных ДТП показывает, что в целом за последние 10 лет в республике произошло 135792 ДТП, в которых погибло 28937 и пострадало 162253 человек, см. табл. № 1.

Таблица 1. Анализ аварийности на автотранспорте в Республике Казахстан за период 10 лет, с 1998 г по 2007 г. включительно.

№ п/п	Годы анализа	Всего ДТП, кол.	Погибло, чел, числитель; затраты в \$ США, млн, знаменатель	Пострадало, чел.
1	2	3	4	5
1	1998	11980	2214 / 885,6	13895
2	1999	11568	2141 / 856,4	13610
3	2000	11304	2055 / 822,0	13254
4	2001	12162	2217 / 886,8	14358
5	2002	12966	2410 / 964,0	15630
	Итого за 5 лет	59980	11037 / 4414,8	70747
6	2003	14013	2754 / 1101,6	16951
7	2004	15302	3136 / 1254,4	18793
8	2005	14517	3374 / 1349,6	17422
9	2006	16038	4271 / 1708,4	19389
10	2007	15942	4365 / 1746,0	18951
	Итого за 5 лет	75812	17900 / 7160,0	91506
	Итого за 10 лет	135792	28937 / 11574,8	162253

При этом за последние пять лет число погибших возросло почти в два раза и число пострадавших - на 37 %, а в среднем за годы пятилетки эти цифры соответственно составляют 46 % и 30 %.

На каждые 100 раненых в ДТП в республике погибает 15 – 20 человек, в то же время в таких развитых странах как США этот показатель составляет только 1,3 человека, в Англии – 1,7 человека; в Германии – 2,2 человека; Чехии и Словакии – 4,5 человека и т. д.

Ежегодно армию инвалидов в Республике Казахстан пополняют более 2500 человек, получивших тяжелые увечья в ДТП.

Количество пострадавших в ДТП автомобильного транспорта намного превышает общее число пострадавших на всех других видах транспорта.

Обостряет проблему и то, что Республика Казахстан находится в стадии бурной автомобилизации, что влечёт за собой неизбежный рост аварийных случаев.

Уровень риска гибели в ДТП в Казахстане составляет более 25 погибших на 100 тыс. жителей, что значительно превышает аналогичный показатель для экономически развитых стран, как с высоким, так и со средним уровнем автомобилизации.

Исследования, проведённые НИИАТом (Россия) в 2002-2003 гг, показали, что средний ущерб от одного пострадавшего в ДТП составляет:

- погибшего – 3,406 млн. руб. (97,31 тыс. долларов США) или 15,083 млн. тенге;

- раненого (легкое ранение) – 0,017 млн. руб. (4,86 тыс. долларов США) 752,83 тыс. тенге;

- гибели ребёнка – 4,16 млн. руб. (118,86 тыс. долларов США) или 18 млн. 422 тыс. тенге.

Используя эти данные можно ориентировочно оценить общий ущерб от ДТП в Республике Казахстан. Например, за 2002 г. такой ущерб составил 40,0 млрд. тенге; за 2003 г. 45,0 млрд. тенге, за 2004 г. 52,0 млрд. тенге, за 2005 г. 60,0 млрд. тенге, а за 2006 г. превысил 68,0 млрд. тенге.

Это ориентировочный материальный ущерб от последствий ДТП, а моральный и психологический урон для участников ДТП вообще не поддаётся определению.

В Приложении 8 приведена оперативная сводка ДТП в Республике Казахстан, публикуемая официально МВД РК по индивидуальным запросам потребителей информации. Она наглядно демонстрирует все показатели аварийности республики за последние 18 лет, включая 8 месяцев 2008 г.

В Приложении 9 приведена развёрнутая информация по аварийности республики за последние 10 лет с учётом видов правонарушения (по вине водителей – превышение скоростного режима, нарушение правил проезда перекрёстков, нарушения правил обгона, маневрирования и т.д.; там же приведена информация о правонарушениях пешеходов и прочих нарушений. В том же Приложении составлен прогноз аварийности в республике на 2009-2010 гг.

Большинство экономически развитых государств уже прошли этап «взрывного» увеличения количества легковых автомобилей, как правило, продолжающийся до уровня в районе 300 единиц транспорта в расчете на 1 тыс. жителей, после которого темпы роста автопарка замедляются. В Казахстане этот показатель сейчас уже превышает 210 и продолжает интенсивно расти.

В г. Алматы этот показатель уже превысил 390 автомобилей на 1,0 тыс. человек.

Какие же основные причины приводят к устойчивому росту ДТП в Казахстане.

Прежде всего - это традиционное грубое нарушение Правил дорожного движения всеми участниками движения транспорта на дорогах.

Например, только в 2006 г. на дорогах Казахстана зарегистрировано 16038 ДТП, в которых погибло 4271 человек и 19389 человек пострадали (получили ранения и увечья). По сравнению с 2005 г. количество происшествий увеличилось на 10,5 %, погибших на 26,6 % и раненых на 11,3 %.

Только по вине водителей в 2006 г. совершено 14007 ДТП (87,3 %), в т. ч. по вине: нарушения скоростных режимов движения совершено 3963 ДТП (28,3 %); нарушения правил маневрирования – 1623 ДТП (11,6 %); нарушения правил обгона и выезд на полосу встречного движения – 1643 ДТП (11,7 %); нарушения правил проезда перекрёстков – 1067 ДТП (7,6 %); нетрезвого состояния водителей – 837 ДТП и т. д.

За 2007 г. на дорогах Казахстана зарегистрировано всего 15942 ДТП, в которых уже погибло 4365 человек и 18951 человек пострадали (получили ранения и увечья). По сравнению с 2006 г. количество происшествий уменьшилась, однако тяжесть последствий и количество погибших - увеличилось.

Проведенные обобщения позволяют сделать вывод, что основными причинами и условиями, способствующими созданию неблагоприятной обстановки в сфере безопасности дорожного движения, следует считать:

- неконтролируемые государством темпы автомобилизации страны (в основном за счёт поступления бывших в употреблении автомобилей, средний возраст которых в Республике Казахстан составляет уже 11 – 12 лет);

- налог на автотранспортные средства и таможенные пошлины носят ярко выраженный фискальный характер, но никак не регулирующий;

- существующие СНИПы не соответствуют действительности (например, пропускная способность улиц и дорог, количество парковочных мест и т. д. на расчётный период до 2023 г. принимается из расчёта уровня автомобилизации 200 – 250 автомобилей на 1000 жителей;

- действующие СНИПы не предусматривают создание в крупных городах и пригороде современных конкурентоспособных систем общественного транспорта (метро, НРТ, ВРТ и др.).

- низкую пропускную способность внутригородских дорожных сетей и ряда региональных автомагистралей;

- неудовлетворительную работу дорожных служб по приведению состояния дорожного покрытия в соответствие с установленными стандартами и особенностями погодных условий;

- не соответствующее постоянно изменяющейся дорожной ситуации размещение технических средств организации дорожного движения;

- низкое качество подготовки автошколами курсантов, впервые сдающих экзамены на право управления транспортным средством, злоупотребления со стороны сотрудников дорожной полиции при выдаче водительских удостоверений;

- несоответствие признанным в мире требованиям безопасности автомобилей производства стран СНГ, составляющих существенную часть эксплуатируемых автомобилей в Казахстане;

- утвердившееся в сознании подавляющего большинства участников дорожного движения недоверие к сотрудникам дорожной полиции, которые воспринимаются не как помощники водителей и пешеходов, а, скорее, как дезорганизаторы нормального порядка на дорогах;

- отсутствие у большого числа участников дорожного движения правовой культуры и уважения к другим водителям и пешеходам;

- отчуждение общественности от обсуждения разрабатываемых нормативных правовых актов, регулирующих отношения в сфере дорожного движения, а также от контроля за их исполнением;

- отмечается, как никогда ранее значительный рост числа ДТП, вследствие эксплуатации технически неисправных транспортных средств.

С учетом неудовлетворительного состояния дорог и связанного с этим большого числа ДТП, в Казахстане на 2007-2010 г.г разработана многоцелевая программа по повышению безопасности дорожного движения и развитию дорожного сервиса, реализация которой позволит существенно снизить уровень аварийности на автомобильных дорогах, улучшить качество обслуживания пользователей дорог, обеспечить сохранность автомобильных дорог и объектов их обустройства.

Развитие автомобилизации приводит к тому, что существенно возрастает доля водителей транспортных средств с малым стажем и недостаточным опытом, все более явно проявляются недостатки в системе подготовки водителей, что также способствует увеличению количества ДТП.

Ежегодное распределение количества ДТП и числа пострадавших в них людей по причинам их возникновения практически остается неизменным.

Основной причиной аварийности по-прежнему является низкая дисциплина водителей и пешеходов, выражающаяся в их сознательном пренебрежении правилами дорожного движения. Существенное влияние на уровень аварийности оказывают неудовлетворительные дорожные условия.

В приложении 9 для наглядности приведены показатели по основным причинам возникновения ДТП и прогноз их развития до 2010 г. включительно.

Следует отметить, что в республике усиливается диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети, применяемыми методами и техническими средствами организации дорожного движения и нарастающей интенсивности движения, скоростными характеристиками транспортных средств. Во многом это зависит от количества транспортных средств, имеющих в стране.

Для ориентировки, в приложении 10 приведён количественный состав транспортных средств в разрезе регионов за период 2005 – 2006 г.г.

По состоянию на 01.08.2008 г. количество транспортных средств в республике превысило 3,5 млн. единиц и продолжает неуклонно расти.

Учитывая количественный рост подвижного состава на 2009 – 2011 г.г. на 15 -20 %, аварийность в республике по прогнозам на этот период должна возрасти на 10 -15 %.

Примерно такого же типа данные имеются и в других странах ЦА.

ER3

1 Задание: провести сравнительное исследование школьных программ в Европе по ознакомлению с правилами дорожного движения.

Отчёт.

Наиболее популярной программой школьного обучения в Европе является индивидуальная программа Рохита Балуджа, президента института дорожно-транспортного образования (IRTE) – крупнейшего специалиста института дорожного инжиниринга, г. Дели, Индия.

Суть этой интересной и актуальной для всех стран программы сводится к тому, что специальной учебной программы по изучению основ безопасности дорожного движения в школах нет. Эту программу по ускоренной методике осваивают сами учителя, а затем незаметно, ненавязчиво для учащихся обучают детей основам безопасности движения на дорогах по обычной школьной программе.

Также показательным является мероприятия гос – на Рохита Балуджа, внедрившим в мировую практику подготовку, на платной основе юных инспекторов дорожного движения из числа студентов средних и высших учебных заведений.

В Республике Казахстан, планом мероприятий Министерства внутренних дел РК по проведению научных исследований, научно – технических разработок и конференций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на 2008 – 2011 годы (см. Приложение 1-3) предусмотрено включение уроков дорожной безопасности в учебные программы школ.

В Кыргызской Республике в школьных учебных программах не имеется предмета по изучению Правил дорожного движения, хотя Министерством образования совместно с Министерством внутренних дел проводятся меры по снижению дорожно-транспортного травматизма.

Главным управлением безопасности дорожного движения МВД КР и Министерством образования КР проводятся конкурсы, викторины, среди школьников под названием «Юный инспектор ГАИ». Проведение одного мероприятия недостаточно по закреплению за школьниками соблюдение Правил дорожного движения, как отдельного предмета в школьной программе и воспитанию детей в рамках правомерного поведения на дорогах Кыргызской Республики.

Примерно такая же ситуация имеется в Республиках Узбекистан, Таджикистан и Туркмении.

Практика Европейских стран по проведению учебных занятий в школах по вопросам дорожной безопасности большинству стран ЦА в полном объеме пока не доступна, ввиду отсутствия или недостаточного программно-компьютерного обеспечения по этому вопросу, острой нехватки самих компьютеров в классах, отсутствия учебных специфических тренажеров, современных учебно-методических материалов и др.

В большинства стран Европы безопасность дорожного движения включена в учебный план школ, для чего разработаны специальные справочные руководства для учителей. Кроме того, Национальный совет по дорожной безопасности и Департамент образования этих стран проводят ряд мероприятий, включая посещение групп пострадавших, где проводятся игры по дорожной безопасности для школьников, тем самым способствуя формированию характера, так называемого «дорожного путешественника» с целью воспитания безопасного поведения на дорогах.

В Индии имеется Руководство по безопасности для молодых людей, под названием «Поведение на проезжей части».

Проект по дорожной безопасности в Непале, финансируемый Британским агентством ODA, издает материалы по дорожной безопасности, включая хрестоматии, сборники упражнений, плакаты и обучающие материалы.

Эти материалы были разработаны командой авторов из Департамента начального образования и издательства учебников, после прохождения вводного курса, который предусматривал посещение реабилитируемых автодорог, обсуждения с дорожными полицейскими и пешеходами, а также просмотра материалов по дорожной безопасности, предназначенных для школ Великобритании.

Для введения образования по дорожной безопасности в начальных школах использовались кукольные представления.

В Дании, группа людей, пострадавших в результате ДТП посещают школы по изучению правил безопасности и поведения на автодорогах.

В Республике Казахстан практикуется проведение во многих школах (г. Алматы, Астаны, Караганды и др.) уроков безопасности дорожного движения по учебным планам и программам, проводимых в передовых, индустриально развитых Европейских странах: Франции, Германии, Италии.

Однако эти занятия имеют стихийный, неупорядоченный и преимущественно разовый характер.

Дорожная полиция республики принимает активное участие в уроках по дорожной безопасности в школах, однако это пока не даёт ощутимых результатов.

Родителей детей начальных классов также тестируют на понимание вопросов в области дорожной безопасности, после чего, им предлагается

оказывать помощь детям в определении наиболее безопасного маршрута до школы (т. н. безопасный маршрут движения школьника).

Примерно аналогичная ситуация наблюдается и в остальных странах ЦА.

ВЫВОДЫ: Практически во всех странах ЦА практикуется в школах, старших группах детских садов, проведение уроков безопасности дорожного движения с участием сотрудников дорожной полиции (ГАИ), однако они носят разовый, не системный характер и не дают ощутимых результатов.

Во всех странах ЦА отсутствуют в школьных учебных программах уроки дорожной безопасности.

Проводимые открытые уроки по основам дорожной безопасности в основном носят разовый, не системный характер и не дают ощутимых результатов.

РЕКОМЕНДАЦИИ: На государственном уровне (виде государственных программ) в странах ЦА организовать в школах, старших группах детских садов, средних и высших учебных заведениях обучение современных основ безопасности дорожного движения с привлечением международного опыта в этом направлении:

- включение уроков по безопасности дорожного движения в школьное расписание; альтернативным вариантом является внедрение индивидуальной школьной программы Рохита Балуджа, президента института дорожно-транспортного образования (IRTE) – крупнейшего специалиста института дорожного инжиниринга, г. Дели, Индия;

- разработка и издание учебных пособий по обучению дорожной безопасности;

- разработка справочников по дорожной безопасности и их распространение среди учителей;

- проведение органами дорожной полиции (ГАИ) обучения учителей и школьников по вопросам дорожной безопасности;

- проведение конкурсов, викторин и смотров среди школьников под названием «Юный инспектор ГАИ», или «Зелёная волна» и т. п. с освещением их в СМИ и по телевидению;

- координация деятельности со стороны дорожной полиции (ГАИ) и распределение обязанностей для учителей со стороны Министерства образования республик ЦА.

2 Задание: сделать разработку по каждой стране.

Отчёт.

Наиболее эффективным средством реализации снижения детского травматизма и смертельных случаев для Республики Казахстан является разработка индивидуальных программ типа «Пешеход».

Такие программы создаются в крупных городах Республики Казахстан, например в г. Алматы. Они учитывая индивидуальные особенности улично-дорожной сети города, на основе статистических данных о ранее произошедших ДТП (например за 2003 – 2007 г.г.), предлагают конкретные рекомендации по снижению аварийности на дорогах, перекрестках и в частности по снижению детского травматизма.

Для наглядности, краткое содержание программы «Пешеход» для г. Алматы на 2008-2011 г.г., приведено в Приложении 11.

В других странах ЦА пока такого типа программ не имеется

ER4

1 Задание: провести идентификацию проблемных зон по каждой стране.

Отчёт.

Подробные статистические данные о ДТП в **Республике Казахстан и Кыргызской Республике** для общего обозрения не публикуются, так как носят конфиденциальный характер.

Информация о ДТП может быть представлена Государственным статистическим комитетом этих республик и органами дорожной полиции (ГАИ) по запросу государственного органа или ведомства, занимающегося проблемами безопасности дорожного движения. К таким ведомствам относятся Министерство транспорта и коммуникаций, Министерство здравоохранения, Министерство экологии и чрезвычайных ситуаций и др.

Комплекс превентивных и профилактических мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, проведенный за 8 месяцев и 20 дней 2008 года в **Кыргызстане** дал определенный позитивный результат. Количество совершенных автоаварий снижено на 5,4 %, количество погибших в ДТП на 15,0% и число раненых на 7,6%, то есть нам удалось несколько стабилизировать положение с аварийностью.

Целенаправленные усилия по сокращению детского дорожно-транспортного травматизма дали позитивный результат. За указанный период т.г. количество ДТП с участием детей сократилось на 13,0%.

Так, в целях профилактики детского дорожно – транспортного травматизма были осуществлены следующие мероприятия:

- в период с 05 по 30.05.2008 года проводился республиканский рейд под названием «Внимание дети!»;

- с 1 мая по 1 июня на пересечении пр. Чуй-Манаса и на площади Ала-Тоо трижды в день по 2 часа на электронном табло транслировался специально снятый видеоролик по безопасности дорожного движения;

- 16 мая 2008 года в г. Бишкек, организован и проведен республиканский смотр конкурс ЮИДД на базе детского юношеского центра «Сейтек»;

- 26 мая 2008 года во Дворце спорта на благотворительном концерте, посвященном «Международному дню защиты детей», было организовано выступление команд ЮИДД;

- в мае месяце совместно с городскими, областными отделами и департаментами образования был проведен конкурс рисунков по тематике безопасности дорожного движения глазами детей среди детских дошкольных и средне образовательных учреждений под названием «Дорожная азбука-2008»;

- 29 мая 2008 года был проведен итоговый республиканский конкурс, на котором были определены три победителя;

- в период с 22 по 25 июля т.г. сотрудники ГУВВД МВД КР совместно с ОБДД УВД Иссык-Кульской области в 10 оздоровительных лагерях и комплексов отдыха для детей провели культурно- массовые мероприятия по тематике безопасности дорожного движения, где были охвачены 1109 ребенка;

- в соответствии с распоряжением МВД КР, в период с 15 августа по 15 сентября проводился Месячник безопасности дорожного движения, в ходе которого проведены обследования территорий, прилегающих к учебным заведениям, установлены недостающие дорожные знаки, посты и маршруты ДПС в указанный период приближены к школам и детсадам, проводятся профилактические беседы с учащимся.

Так же в рамках данного мероприятия были проведены рейды: «Внимание дети», «Ребенок пассажир», «На дороге молодой водитель», «Ремень безопасности», «Вежливый водитель».

Для активизации работы региональных подразделений ОБДД было организовано и проведено 69 масштабных республиканских рейда по пресечению грубых нарушений, влекущих ДТП с тяжкими последствиями.

По всей республике организованы и проведены обследования учебных точек по подготовке водительских кадров. На сегодняшний день сложилась следующая ситуация, из 162 обследованных учебных точек, была приостановлена деятельность 61, что составляет 38%.

Разрабатывается и направляется в низовые подразделения инструкции, памятки.

Непосредственно ГУБДД, с выездом в регионы, были организованы и проведены отработки: торгово – рыночных комплексов, в ходе которых было:

- демонтировано 526 киосков, павильонов и палаток;

- ликвидировано 899 мест стихийной торговли;

- дополнительно установлено 37 дорожных знаков.

В период с 14 по 20 августа на территории Чуйской и Иссык-

Кульской областей, в рамках мероприятия «Курорт 2008» были проведены отработки Чуйской и Иссык-Кульской областей совместно с 10 экипажами дорожной полиции Республики Казахстан.

В целях снижения тяжести последствий от ДТП, учитывая, что первыми на место ДТП, как правило, прибывают сотрудники ДПС, при содействии Национального общества Красного полумесяца Кыргызской Республики, все сотрудники службы ОБДД прошли обучение по 12-ти часовой программе Правил оказания квалифицированной доврачебной первой помощи пострадавшим с выдачей соответствующих сертификатов.

Для создания благоприятных условий населению в зданиях РЭО ОБДД г.Бишкек, г.Ош, Ошской области проводится работа по системе «единое окно» (рабочие места сотрудников РЭО оборудованы прозрачным материалом, чтобы население могло убедиться о времени, качества выполняемой сотрудниками работы), подобная работа проводится и в других РЭО республики.

Почти ежедневно в дорожно-транспортных происшествиях гибнут или получают травмы дети. За первые 3 месяца этого года на улицах и дорогах нашей страны произошло 122 ДТП с участием несовершеннолетних, в результате которых 18 погибли и 115 получили ранения различной степени тяжести. Более трети из них — дети-пассажиры.

Чтобы уменьшить количество ЧП на дорогах, при содействии органов образования и Госавтоинспекции в школах и детских садах изучаются основы дорожной безопасности. Проводятся массовые мероприятия и акции, направленные на воспитание законопослушных участников дорожного движения, а также конкурсы и слеты юных инспекторов дорожного движения.

И это приносит положительные результаты. На днях подведены итоги региональной акции «Дорожная азбука-2008», проводимой в соответствии с приказом МВД Кыргызской Республики № 448 от 7 мая 2008года.

В **Республике Казахстан** в обобщённом виде информация о ДТП и причинах их возникновения органами дорожной полиции все-таки иногда представляется всем слоям населения через СМИ, телевидение, радио и т. д.

Зонами повышенной опасности в Республике Казахстан являются практически все крупные города (особенно г.г. Алматы, Астана, Шымкент, Караганда, Павлодар и др.) и населённые пункты, а также автомобильные международные транспортные коридоры, на отдельных участках дорог которых можно выделить участки, где больше всего происходит ДТП, особенно с тяжёлыми последствиями: пограничный пост Хоргос – г. Алматы; г. Астана – г. Алматы (в районе г. Караганды и озера Балхаш); г. Астана – курорт Боровое; г. Алматы – г. Бишкек и г. Тараз (район Кордайского перевала); г. Алматы – г. Усть-Каменогорск (районы горных перевалов Архарлы и Мулалы; участок дороги в районе населённого пункта Аягуз) и др.

Особую проблему составляет движение транспортных средств в горных условиях (например в г. Алматы, ущелье Медео-Чимбулак, обсерватория, большое Алматинское озеро и др.).

В республике действует инструкция ПР РК 218-31-03 «Инструкция по определению, учёту и устранению аварийно-опасных мест на автомобильных дорогах Республики Казахстан», в которой установлены требования к квалификации «узких мест», их выявлению, порядок учёта; приведена методика оценки степени опасности «узких мест», оценки эффективности проводимых мероприятий и мн. др.

При движении транспортных средств в горных условиях водители руководствуются требованиями ГОСТ Р 51734-2001 «Автотранспортные средства для горных маршрутов. Технические требования».

Зоны повышенной опасности по **Кыргызской Республике**

Всего по Кыргызской Республике за 2007 год совершено – 4692 ДТП.

Из них по причине неудовлетворительных дорожных условий, с разбивкой по областям Республики, выявлено количество совершенных ДТП:

- Баткенская область - 19 ДТП;
- Таласская область - 3 ДТП;
- Ошская область – 15 ДТП;
- Нарынская область – 17 ДТП;
- Иссык-Кульская область – 17 ДТП;
- Чуйская область – 71 ДТП;
- Жалалабадская область – 17 ДТП;
- гор. Бишкек – 17.

Всего в Республике Кыргызстан в результате неудовлетворительных дорожных условий произошло – 180 ДТП, из них на международных автодорогах – 91 ДТП, в темное время суток – 104 ДТП, в результате отсутствия освещения произошло – 76 ДТП, отсутствия тротуаров – 16 ДТП, отсутствия разметки на дороге – 5 ДТП, отсутствия ограждения – 11 ДТП.

Представляется целесообразным для уменьшения проблемных зон (зон повышенной опасности) предусмотреть на оживленных перекрестках гор. Бишкек, Ош и Жалалабад Кыргызской Республики размещение телекоммуникационного оборудования, фиксирующего нарушения водителями правил дорожного движения.

Статистические данные о ДТП в республиках Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан находятся в соответствующих органах ГАИ этих стран. Официально опубликованные данные о количестве ДТП и причинах их возникновения в этих странах ЦА за последние годы не установлены.

В таблицах 2 и 3 приводятся данные о ДТП в Узбекистане в целом по республике и на автодорогах общего пользования¹ за 2004 и более ранние годы.

Таблица 2 - Количество ДТП в Узбекистане за период с 1991 по 2004 гг.

№	Период	Дорожные происшествия	Смертные случаи	Повреждения
1	1991	18272	3184	19748
2	1995	12473	1899	11416
3	2000	10941	2128	11677
4	2004	10681	2029	11387

Таблица 3 - Количество ДТП в Узбекистане в разрезе автомобильных дорог общего пользования

¹ Доклад Н. Шосаидова, зам. председателя Правления ГАК «УЗАВТОЙУЛ», Узбекистан

№	Автодороги	Период	Дорожные происшествия	Смертные случаи	Повреждения
1	Международного значения	2000	1368	454	1492
		2004	1379	488	1520
2	Республиканского значения	2000	2751	686	2957
		2004	2806	677	2940
3	Областного значения	2000	1209	245	1206
		2004	1962	361	2019
4	Местного значения	2000	1277	248	1302
		2004	3061	433	1515

ВЫВОДЫ: Во всех странах ЦА имеется большое количество зон повышенной опасности (проблемных зон) в которых концентрируются наибольшее количество ДТП, особенно с тяжёлыми последствиями. Эти места оснащаются соответствующими дорожными знаками, дорожной разметкой, проезжая часть расширяется, а в местах значительных закруглений – спрямляется, ограничивается скорость движения и т. д.

Большинство «проблемных» зон оборудуются системами автоматической фотофиксации и видеоконтроля.

В странах ЦА ведётся упорядоченный учёт ДТП и принимаются решения по устранению последствий ДТП и особенно причин их возникновения.

Уровень компьютеризации сбора, учёта и обработки ДТП в республиках находится на низком уровне и не превышает 30 %.

РЕКОМЕНДАЦИИ: При строительстве и реабилитации автодорог с явно выраженными «проблемными зонами», особенно международных транспортных коридоров, необходимо развивать инфраструктуру дороги, предусматривать надлежащее освещение проезжей части и её обустройство дорожными знаками, разметкой, барьерами безопасности и т. п., и главное обеспечить соответствующий сервис на современном международном уровне, установив телекоммуникационное оборудование, фиксирующее нарушения водителями правил дорожного движения.

2 Задание: провести оценку сигнальной системы.

Отчёт.

См. дополнительно рекомендации эксперта по правилам дорожного движения и дорожным знакам

В Республике Казахстан принимаются активные меры предотвращения аварийности в зонах повышенной опасности: значительно расширяются проезжие части автодорог; спрямляются закругления дорог; опасные участки дорог оснащаются соответствующими светящимися дорожными знаками, разметкой, устройствами видеофиксации по современной Европейской технологии; устанавливаются на опасных участках современные барьеры безопасности и ограждения; активно используется нанесение противоскользящих поверхностей на дорожное полотно (особенно в г. г. Алматы и Астаны); производится медианное разделение полос движения; для развязки транспортных потоков применяются кольцевые схемы; активно начинают применяться сигнальные схемы и резервные полосы для маневра разворота; на опасных участках автомагистралей начинают применяться разделанные на уровни узловые пересечения в местах двухстороннего движения (двух и трёх уровневые транспортные развязки); ограничивается на опасных участках скорость движения транспортных средств; улучшается качество дорожного покрытия с целью увеличения осевой нагрузки на дорожное полотно; улучшается качество обслуживания дорог дорожными службами и мн. др.

Однако в целом, сигнальные системы в республике – устаревшие и нуждаются в существенной модернизации и обновлении.

Меры предотвращения ДТП и снижения аварийности в опасных зонах принимаются и в крупных городах Республики Казахстан: на оживлённых перекрестках улично-дорожной сети строятся транспортные развязки (одно – двух и трёхуровневые, только в одном г. Алматы планируется построить 52 транспортные развязки до 2010г, из них более $\frac{3}{4}$ уже введено в эксплуатацию); перекрёстки оснащаются современными светофорами на базе светодиодных матриц (на 2010-2012 гг. планируется с цифровой индикацией окончания действия разрешающего сигнала светофора); обустраиваются пешеходные (наземные и подземные) переходы по программе «Пешеход», особенно в районе учебных заведений, детских, садов, больниц и мест массового скопления людей; освещается в тёмное время проезжая часть; на опасных участках дорог активно используются телекоммуникационное оборудование, фиксирующее нарушения водителями правил дорожного движения (видеофиксация), а также «лежачие» полицейские, ограничивающие в нужном месте скорость движения транспортных средств и мн. др.

Совместно с компанией «ЗМ» все «проблемные зоны» оборудуются специальными дорожными знаками и дорожной разметкой от компании «ЗМ», например все транспортные развязки г. Алматы; автотрасса Алматы – Медео – Чимбулак и др.

Для более оперативного контроля за эффективностью принятых мер и административных наказаний к водителям транспортных средств в Республике Казахстан с 2008 г. производится обязательная повсеместная замена водительских удостоверений с выдачей специального талона к нему.

В этих документах на ЧИПе занесена электронная информация, содержащая все сведения о водителе и его транспортном средстве, сделанные им ранее правонарушения, принятые к нему меры административного воздействия, сроки и фактическое время оплаты штрафов и т. п.

Сотрудник дорожной полиции, при проверке транспортного средства в дорожных условиях и имея на руках специальный терминал, считывает всю информацию о водителе и в зависимости от результатов ознакомления, принимает меры оперативного воздействия на него.

Примерно такого же типа мероприятия проводятся в республиках **Кыргызстан и Узбекистан.**

В республиках **Таджикистан и Туркменистан** меры по снижению аварийности в опасных зонах только начинают проводиться (Таджикистан, в основном в горных районах; в Туркмении – в «узких местах»).

3 Задание: выработать оценочный план просветительной компании, разработанный специально для каждой страны по городским центрам, включая освещение проблемных зон и создание демонстрационных проектов.

Отчёт.

В Казахстане, Кыргызстане, Узбекистане и Таджикистане проводятся различные конкурсы по безопасности дорожного движения в основном среди школьников и детей старших групп в детских садах Республики.

Такие конкурсы-игры проводятся не так часто, то есть носят разовый характер и проводятся два - четыре раза в год.

В Республике Казахстан в программах (см. Приложение 2 и 3) на 2009 – 2011 г.г. предусмотрено проведение широкой пропагандистской компании по реализации конкретных мероприятий по обеспечению безопасности движения среди всех слоёв населения (доступное телевизионное обучение правилам ПДД, демонстрация последствий нарушения ПДД всеми участниками дорожного движения, та же информация в СМИ, размещение рекламы на улично-дорожной сети и т. д.)

Органы дорожной полиции республики регулярно проводят различного рода месячники безопасности для всех участников дорожного движения: «Внимание – дети», «Осторожно – пешеход», «Внимание – пешеход», «За безопасную экологию», «Безопасное движение» и др.

Ранее, в 2003 – 2006 г. г. в крупных городах республик ЦА практиковалось следующее - на наиболее оживлённых и опасных участках

(перекрёстки, переходы, проезды и т. п.) улично – дорожной сети вывешивались красочные информационные табло, на которых наглядно, для всех слоев населения, представлялась информация о произошедших в этом месте ДТП и их последствиях. Однако в последнее время эти мероприятия постепенно прекратились и место подобных информационных табло заняла рекламная информация.

Для повышения уровня осведомленности населения в вопросах безопасности дорожного движения для всех стран ЦА целесообразно предусмотреть специальную телепрограмму на центральном телевидении, в которой еженедельно информировать граждан о состоянии дорожной безопасности, как в регионах, так и по стране в целом.

Телепрограммы типа «Зелёная волна», «Светофор», «Спрашивайте – отвечаем», «Юный автоинспектор», «За безопасное движение», «Внимание - пешеход», «Внимание - дети» и др. пользуются большой популярностью среди населения, однако их показывают по телевидению очень редко или вообще прекратили показывать.

В отдаленных регионах, где невозможно принятие телевизионных программ, необходимо предусмотреть открытие рубрики о дорожной безопасности в СМИ (газеты, радио).

Большой воспитательной мерой для всех владельцев ТС (независимо от заслуг и занимаемых должностей), грубо и намеренно нарушивших ПДД, является демонстрация их «достижений» по телевидению и в средствах массовой информации. Однако эта мера также не получила широкого распространения.

Целесообразно организовать семинар (тренинг) с участием отечественных и международных специалистов в области безопасности дорожного движения для широкого круга населения и отдельные семинары для специалистов по безопасности дорожного движения, работающих в министерствах и ведомствах и частных фирмах и занимающихся перевозкой пассажиров и грузов, либо предусмотреть их обучение в странах ЕС.

По Туркмении, подробных сведений на эту тему на данный момент не имеется.

ВЫВОДЫ. Практически во всех республиках ЦА городские кампании по повышению уровня осведомленности в области безопасности дорожного движения, охватывающие вопросы зон повышенной опасности, носят стихийный, неупорядоченный характер и не соответствуют современным требованиям к подобного типа мероприятиям.

РЕКОМЕНДАЦИИ. На государственном уровне для всех стран ЦА развернуть на современном уровне широкую пропагандистскую кампанию среди населения (по телевидению, СМИ, в учебных

заведениях и т.п.) о необходимости соблюдения ПДД и последствиях их нарушения.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ

1. В республиках ЦА проводится большая организационная и техническая работа в области обеспечения безопасности дорожного движения транспортных средств.

2. Применение Директив, Правил, Соглашений и Единообразных технических требований ЕЭК КВТ ООН, в виде технических регламентов и государственных стандартов обеспечивает как совершенствование конструктивной безопасности, так и в целом повышение безопасности дорожного движения и уменьшение экологического воздействия транспорта на окружающую среду, способствует приведению показателей отечественной техники к европейским нормам, содействует повышению ее конкурентоспособности на международном рынке, признанию за рубежом результатов введенной в странах ЦА системы сертификации.

3. Ежегодное распределение количества ДТП и числа пострадавших в них людей по причинам их возникновения практически остается неизменным. Основной причиной аварийности по-прежнему является низкая дисциплина водителей и пешеходов, выражающаяся в их сознательном пренебрежении правилами дорожного движения. Существенное влияние на уровень аварийности оказывают неудовлетворительные дорожные условия.

4. Возрастает диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети, применяемыми методами и техническими средствами организации дорожного движения и увеличивающейся интенсивностью движения, скоростными характеристиками транспортных средств.

5. Развитие автомобилизации приводит к тому, что существенно возрастает доля водителей транспортных средств с малым стажем и недостаточным опытом, все более явно проявляются недостатки в системе подготовки водителей, что также способствует увеличению количества ДТП

6. Рост показателей аварийности на транспорте за последние два года показывает, что уровень этой работы во всех республиках ещё недостаточен и не в полной мере соответствует международным Европейским нормам в области обеспечения безопасности дорожного движения.

7. Основными причинами и условиями, способствующими созданию неблагоприятной обстановки в сфере безопасности дорожного движения, следует считать:

- низкую пропускную способность внутригородских дорожных сетей и ряда региональных автомагистралей;
- неудовлетворительную работу дорожных служб по приведению состояния дорожного покрытия в соответствие с установленными стандартами и особенностями погодных условий;
- не соответствующее постоянно изменяющейся дорожной ситуации размещение технических средств организации дорожного движения;
- низкое качество подготовки автошколами курсантов, впервые сдающих экзамены на право управления транспортным средством, злоупотребления со стороны сотрудников дорожной полиции (ГАИ) при выдаче водительских удостоверений;
- несоответствие признанным в мире требованиям безопасности отечественных автомобилей, эксплуатируемых большинством автомобилистов в республиках ЦА;
- отсутствие у большого числа участников дорожного движения правовой культуры и уважения к другим водителям и пешеходам;
- отчуждение общественности от разработки нормативных правовых актов, регулирующих отношения в сфере дорожного движения, а также от контроля за их исполнением.

8. Также одним из ощутимых негативных факторов в обеспечении безопасности дорожного движения практически во всех странах ЦА является низкий уровень компьютеризации систем сбора, учёта и обработки информации по ДТП и полное отсутствие современного программного обеспечения для этих целей.

ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

В целях повышения безопасности дорожного движения и уменьшения аварийности на транспорте в странах ЦА Правительствам ЦА рекомендуется:

1. Более активно разрабатывать и внедрять в республиках ЦА нормативные правовые и технические акты в области безопасности дорожного движения, гармонизированные с современными международными Европейскими нормами в этой области: Закон о безопасности дорожного движения; Правила дорожного движения; технические регламенты; государственные стандарты и т. д., направленные на повышение безопасности дорожного движения и уменьшение аварийности на транспорте (см. Рекомендации эксперта по правилам дорожного движения и дорожным знакам).
2. С целью проведения единой государственной технической политики в области безопасности дорожного движения всем странам ЦА необходимо обновить Национальные советы по дорожной безопасности

или аналогичные комиссии на базе международных агентств, наделив их четкими компетенциями и мандатом.

Для обеспечения принципа независимости национальных советов (Комиссии) и эффективности исполнения её решений, необходимо, чтобы национальные советы (комиссии) возглавлял премьер-министр или его первый заместитель.

3. В целях ужесточения ответственности за грубые нарушения Правил дорожного движения всеми участниками дорожного движения необходимо внести соответствующие изменения в Кодексы об административных правонарушениях по Европейскому типу.

Альтернативным вариантом является применение «бальной» Европейской системы учёта поведения водителя на дороге.

Всем странам ЦА региона необходимо провести оценку эффективности своих систем штрафных санкций.

4. При подготовке и переподготовке водителей транспортных средств необходимо активно внедрять новые учебные программы подготовки водителей, применяемые в экономически развитых индустриальных странах – Германии, Франции, Италии и др.

5. Всем странам ЦА региона необходимо создать базу данных по учёту ДТП на базе передовых компьютерных технологий с современным программным обеспечением.

Рекомендуется принять эффективные меры по полной компьютеризации систем сбора, учёта и обработки информации по ДТП с использованием современного программного обеспечения.

6. На государственном уровне (в виде государственных программ) в странах ЦА рекомендуется организовать в школах, старших группах детских садов, средних и высших учебных заведениях обучение современным основам безопасности дорожного движения с использованием международного опыта в этом направлении, включив уроки по безопасности дорожного движения в расписание занятий.

Альтернативным вариантом является внедрение индивидуальной школьной программы Рохита Балуджа, президента института дорожно-транспортного образования (IRTE) – крупнейшего специалиста института дорожного инжиниринга, г. Дели, Индия.

Эта система сводится к тому, что специальной учебной программы по изучению основ безопасности дорожного движения для учащихся в школах нет. Эту программу по ускоренной методике осваивают сами учителя, а затем незаметно, ненавязчиво обучают детей основам безопасности движения на дорогах в рамках обычной школьной программы.

7. Следует активно внедрять Программы видеофиксации и видеоконтроля за дорожным движением, особенно в зонах повышенной

опасности, на особо сложных транспортных развязках дорожной сети крупных городов и населённых пунктов.

Рекомендуется в крупных городах особо важные и загруженные перекрестки оборудовать 4 стационарными, одной купольной камерой с системой записи изображения и системой удаленного управления купольной камерой.

8. Для сокращения количества направляемых органами дорожной полиции (ГАИ) исполнительных документов в судебные органы, рекомендуется внедрение системы электронного учета и контроля за взысканием сумм штрафов за нарушения ПДД (так называемой "системы Биллинга"), обеспечивающей удобство и простоту оплаты, достоверность анализа поступивших платежей, оперативное доведение этой информации до отделений дорожной полиции.

9. Рекомендовать органам дорожной полиции (ГАИ) провести анализ действующей дислокации постов и маршрутов патрулирования с точки зрения оптимального рассредоточения по местам с наиболее напряженной дорожной обстановкой и повышенной аварийностью. В качестве приоритетных мест дислокации необходимо рассматривать в городах наиболее сложные пешеходные переходы, парковки вблизи остановок общественного транспорта, участки дороги возле школ и иных детских учреждений, особенно во время начала и окончания занятий, места концентрации ДТП и т.п.

10. Рекомендовать сотрудникам дорожной полиции (ГАИ) в случаях ДТП обращать особое внимание на состояние дорожного покрытия, качественно фиксировать информацию о нем в материалах дела, и в случае, если неудовлетворительное состояние дорожного полотна явилось условием или причиной ДТП, признавать данный факт существенным и принимать меры по привлечению виновных лиц к ответственности - административной, уголовной, гражданско-правовой.

11. Рекомендовать пересмотреть в сторону уменьшения практику перекрытия дорожного движения при передвижении кортежей должностных лиц.

12. Рекомендовать продолжить начатое совершенствование организации дорожного движения в городах, получившее положительные отзывы водителей, в частности работу по:

- снятию со светофоров дополнительных секций ("стрелок разрешающих поворот на перекрестке"), заменив их транспортными развязками на разных уровнях;

- синхронизации режимов светофоров для безостановочного прохождения перекрестков с рекомендуемой скоростью на наиболее загруженных улицах (т.н. "зеленая волна");

- выявлению мест, требующих установки светофоров для создания безопасных условий движения;
- расширению проезжей части в зоне перекрестка для организации движения с поворотом без создания дополнительных помех остальным транспортным средствам;
- замены ламповых светофоров современными светодиодными светофорами с цифровой индикацией времени выключения разрешающего движение сигнала.

13. Целесообразно ежеквартально проводить комплексное обследование дорог в городах комиссиями по безопасности движения, в составе представителей дорожной полиции (ГАИ), органов управления дорожным хозяйством, органов местного самоуправления, общественных организаций.

При этом должны быть проверены:

- организация движения транспортных средств;
- состояние проезжей части, обочин, тротуаров, смотровых колодцев, освещения, сливов;
- наличие и состояние дорожных знаков, особенно запрещающих и знаков приоритета, разметки, светофоров, их соответствие требованиям правил, нормативов и стандартов по установке и эксплуатации технических средств регулирования дорожного движения;
- обозначение и оборудование зон пешеходных переходов, наличие и состояние пешеходных ограждений;
- состояние железнодорожных переездов, остановок общественного транспорта;
- состояние средств наружной рекламы, системы информационного обеспечения водителей;
- наличие ограждающих и направляющих устройств на опасных участках дорог;
- ограждение мест производства работ на проезжей части, организация и состояние их объездов;
- иные направления обследования с учетом местной специфики.

По результатам обследования должны составляться:

- акт обследования с указанием недостатков, видов и объема работ по совершенствованию дорожных условий, сроков устранения выявленных недостатков и конкретных исполнителей;
- предложения по изменению дислокации постов и маршрутов патрулирования, схемы организации дорожного движения.

14. На государственном уровне для всех стран ЦА необходимо развернуть широкую пропагандистскую кампанию среди населения (по телевидению, СМИ, учебных заведениях и т.п.) о необходимости соблюдения ПДД и последствиях их нарушения.

ПРИЛОЖЕНИЯ К ОЧЁТУ

**Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 декабря 2007 года № 1213
Об утверждении Плана мероприятий по обеспечению безопасности дорожного
движения в Республике Казахстан на 2008-2010 годы**

Во исполнение постановления Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2007 года № 319 «Об утверждении Плана мероприятий по исполнению Общенационального плана основных направлений (мероприятий) по реализации ежегодных 2005 - 2007 годов посланий Главы государства народу Казахстана и Программы Правительства Республики Казахстан на 2007-2009 годы» и в целях повышения эффективности системы обеспечения безопасности дорожного движения Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемый План мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2008 - 2010 годы (далее - План).
2. Центральным и местным исполнительным органам:
 - 1) принять меры по реализации Плана;
 - 2) представлять ежегодно, к 10 января и 10 июля, информацию о ходе выполнения Плана в Министерство внутренних дел Республики Казахстан.
3. Министерству внутренних дел Республики Казахстан представлять ежегодно, к 25 января и 25 июля, сводную информацию о ходе выполнения Плана в Правительство Республики Казахстан.
4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Канцелярию Премьер-Министра Республики Казахстан.
5. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

**Премьер-Министр
Республики Казахстан**

К. Масимов

**План
 мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения
 в Республике Казахстан на 2008 - 2010 годы**

№ п/п	Мероприятие	Форма завершения	Ответственный за исполнение	Срок исполнения	Предполагаемый расход (млн. тенге)	Источник финансирования
1	2	3	4	5	6	7
1. Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения						
1.1	Осуществить совершенствование нормативно-правового регулирования и методического обеспечения системы подготовки и допуска водителей к участию в дорожном движении.	отчет в Правительство	МВД (созыв), МОН, МТК	4 квартал 2008 г.	не требуется	
1.2	Организовать и провести оперативно - профилактические мероприятия «Внимание дети!», «Автобус», «Безопасная дорога» и др.	отчет в Правительство	МВД (созыв), МТК, МОН, МКИ, Акимы областей, городов Астаны, Алматы	2008-2010 г.г.	не требуется	
1.3	Создание социальных роликов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и обеспечение их проката на центральных, республиканских телеканалах.	бюджетная заявка на республиканскую бюджетную комиссию	МВД (созыв), МКИ	2 квартал 2008 г.	не требуется	
1.4	Создание специализированной программы на республиканском телеканале «Казахстан» по актуальным вопросам безопасности	бюджетная заявка на республиканскую бюджетную комиссию	МВД (созыв), МКИ	2 квартал 2008 г.	не требуется	

	дорожного движения.					
1.5	Создание общереспубликанского журнала для участников дорожного движения с детальным разъяснением вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, и ответами на письма и вопросы Читателей.	бюджетная заявка на республиканскую бюджетную комиссию	МВД (созыв), МКИ	2 квартал 2008 г.	не требуется	
2. Развитие системы оказания помощи пострадавшим и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий						
2.1	Отработать типовые решения по сопряжению дежурно-диспетчерских служб органов по чрезвычайным ситуациям, здравоохранения и дорожных органов с дежурными частями дорожной полиции.	совместный приказ	МВД (созыв), МЗ, МТК, МЧС	4 квартал 2008 г.	не требуется	
2.2	Рассмотреть вопрос организации на автомобильных дорогах специальных служб по оказанию экстренной медицинской помощи и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и внести обоснованные предложения в Правительство.	предложения в Правительство	МЧС (созыв), МЗ, МВД, МТК, Акимы областей, городов Астаны, Алматы	4 квартал 2008 г.	не требуется	
3. Повышение эффективности государственного контроля за обеспечением безопасности дорожного движения						
3.1	Продолжить дальнейшее совершенствование административного законодательства в целях принятия эффективных мер по снижению уровня аварийности на дорогах республики.	предложения в Межведомственную комиссию по вопросам совершенствования административного законодательства	МВД	2008-2010 г.г.	не требуется	
3.2	Проведение совместных рейдовых проверок осуществле-	совместный приказ	МВД (созыв), МТК	постоянно	не требуется	

	ния автомобильных перевозок пассажиров и грузов.					
3.3	Проведение совместных исследований крупных дорожно-транспортных происшествий на автотранспорте с целью выявления причин, условий и предпосылок их совершения.	совместный приказ	МВД (созыв), МТК	постоянно	не требуется	
3.4	Осуществить техническое оснащение стационарным весовым оборудованием 6 постов транспортного контроля: «Кызыл-Жар» в г. Астана, «Атырау» в Атырауской области, «Заречный» в Карагандинской области, «Акжайык» в Западно-Казахстанской области, «Карабутак» в Актюбинской области, «Шыганак» в Жамбылской области.	акт государственной приемки	МТК (созыв), МЭБП	2008 г.	221,329	республиканский бюджет
3.5	Приобретение систем видеоконтроля и фиксации нарушений правил дорожного движения с процессинговыми центрами.	бюджетная заявка на республиканскую бюджетную комиссию	МВД	2 квартал 2008 г.	не требуется	
3.6	Оснащение дорожной полиции вертолетной техникой с дополнительным финансированием штатной численности 29 единиц (летный, инженерно-технический состав), расходов на эксплуатацию, содержание и обслуживание вертолетной техники.	бюджетная заявка на республиканскую бюджетную комиссию	МВД	2 квартал 2008 г.	не требуется	

3.7	Оснащение постов дорожной полиции системы «Рубеж» и управления дорожной полиции Департаментов внутренних дел стационарными и мобильными аппаратно-программными комплексами идентификации транспортных средств по государственным регистрационным номерным знакам.	бюджетная заявка на республиканскую бюджетную комиссию	МВД	2 квартал 2009 г.	не требуется	
3.8	Создать автоматизированную информационно-поисковую систему «Контроль» по учету выявленных административных правонарушений в сфере дорожного движения, взаимодействие с электронным водительским удостоверением (разработка программного обеспечения, приобретение для подразделений дорожной полиции мобильных терминалов, серверов, рабочих станций).	инвестиционный проект	МВД (созыв), АИС, МЭБП	2008 г.	287,536	республиканский бюджет
Всего из республиканского бюджета на 2008 г.					508,865	

Примечание: суммы расходов по республиканскому бюджету на 2009 - 2010 годы подлежат уточнению при формировании республиканского бюджета на 2009 - 2010 годы.

Расшифровка аббревиатур: МВД - Министерство внутренних дел; МЧС - Министерство по чрезвычайным ситуациям; МЭБП - Министерство экономики и бюджетного планирования; МКИ - Министерство культуры и информации; МОН - Министерство образования и науки; МТК - Министерство транспорта и коммуникаций; МЗ - Министерство здравоохранения; АИС - Агентство по информатизации и связи

КАЗАХСТАН
РЕСПУБЛИКАСЫ
ІШКІ ІСТЕР
МИНИСТРЛІГІ



МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

БҰЙРЫҚ

ПРИКАЗ

Астана қ., Манас көшесі , 4
Манаса, 4

г. Астана , ул.

2008 ж. 16 мая _____.

№ _____ 182

Об утверждении Плана мероприятий Министерства внутренних дел по проведению научных исследований, научно-технических разработок и конференций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на 2008-2011 годы

В целях научного обоснования проблем и путей дальнейшего совершенствования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемый План мероприятий Министерства внутренних дел по проведению научных исследований, научно-технических разработок и конференций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на 2008-2011 годы (далее - План мероприятий).

2. Комитету дорожной полиции Министерства внутренних дел (Тусумов О.Т.) обеспечить неукоснительное и своевременное исполнение Плана мероприятий.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра внутренних дел генерал-майора полиции Шпекбаева А.Ж. и Комитет дорожной полиции Министерства внутренних дел (Тусумов О.Т.).

Министр

Б. Мұхаметжанов

Утвержден
приказом Министра внутренних дел
Республики Казахстан
от « 16» 05 2008 года № 182

**План
мероприятий Министерства внутренних дел по проведению научных исследований, научно-технических разработок и конференций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на 2008-2011 годы**

№ п/п	Мероприятия	Форма завершения	Ответственный за исполнение	Срок исполнения	Предполагаемые расходы (тыс. тенге)	Источник финансирования
1.	Провести исследование практики применения водителями и пассажирами ремней безопасности и влияния ее на тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий.	Отчет по исследовательской работе Выработка предложений по повышению эффективности их применения	КДП МВД, (НИИ по согласованию)	4 квартал 2008г.	Не требуется	
2.	Провести исследование практики применения и влияния на состояние аварийности мер по усилению ответственности за нарушения Правил дорожного движения.	Отчет по исследовательской работе Выработка предложений по дальнейшему совершенствованию законодательства	КДП МВД, (НИИ по согласованию)	4 квартал 2008г. 3 квартал 2009г.	Не требуется	
3.	Провести исследование причин совершения дорожно-транспортных происшествий на участках автомобильных дорог Астана-Боровое, Астана-Караганда, Алматы-Капшагай, выработать предложения по установке дополнительных технических средств регулирования дорожным движением и совершенствованию нормативной базы по их применению.	Отчет по исследовательской работе Выработка предложения Обсуждение на научно-практической конференции	КДП МВД, (МТиК, НИИ по согласованию)	4 квартал 2008г.	В пределах предусмотренных расходов Командировочные расходы исходя из расчета 7 суток на каждый участок по два человека из КДП МВД и из КАДМТиК	Республиканский бюджет
4.	Провести научно-практическую конференцию на тему «Обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, проблемы и пути их решения».	Выработка путей решения проблем безопасности дорожного движения	КДП, ДФО МВД, (МТиК, НИИ по согласованию)	4 квартал 2008г.	1155,5	Республиканский бюджет

5.	Провести научно-исследовательские работы для разработки методики подсчета экономического ущерба, наносимого государству от дорожно-транспортных происшествий, гибели и ранения людей.	Отчет по исследовательской работе Подготовка предложений по утверждению методики	КДП, ДФО МВД (НИИ по согласованию)	4 квартал 2009г.	5000	Республиканский бюджет
6.	Провести исследование влияния параметров геометрических элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений, технических средств регулирования дорожного движения на режимы и безопасность движения транспортных средств. Разработать предложения по совершенствованию нормативной базы проектирования, реконструкции и содержания автомобильных дорог, организации движения на сети дорог республиканского значения, снижению потенциальной опасности возникновения дорожно-транспортных происшествий при различных сочетаниях элементов плана, продольного и поперечного профиля автомобильной дороги. Исследование и обобщение зарубежного опыта применения технических средств организации дорожного движения.	Ежегодный отчет по исследовательской работе выработка предложений и рекомендаций рассмотрение на научно-практической конференции	КДП, ДФО МВД, (МТиК, НИИ по согласованию)	4 квартал 2009г. 4 квартал 2010г.	15000 15000	Республиканский бюджет
7.	Провести научно-практическую конференцию на тему «Повышение эффективности работы дорожной полиции на основе внедрения информационных технологий. Совершенствование методов и программ подготовки водителей транспортных средств».	Выработка рекомендаций по совершенствованию деятельности, внесению изменений в нормативные акты	КДП, ДФО МВД, НИИ (по согласованию)	4 квартал 2009г.	2210,5	Республиканский бюджет
8.	Исследование проблем и разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию безопасности движения при пассажирских перевозках автомобильным транспортом.	Отчет по исследовательской работе Подготовка предложений по совершенствованию законодательства	КДП, ДФО МВД (НИИ по согласованию)	4 квартал 2010г.	5000	Республиканский бюджет
9.	Исследование проблем организации	Отчет по исследовательской работе	КДП, ДФО МВД	4 квартал 2010г.	10000	Республиканский бюджет

	дорожного движения, парковки, борьбы с заторами, эффективности работы технических средств организации дорожного движения и систем видеофиксации в крупных городах на примере г. Астана с целью разработки обоснованных рекомендаций по ее совершенствованию.	кой работе. Подготовка предложения и внесение на рассмотрение.	(НИИ по согласованию)	4 квартал 2011г.	10000	
10.	Проведение научно-практической конференции на тему «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма».	Выработка предложений по совершенствованию деятельности по профилактике детского травматизма	КДП, ДФО МВД (НИИ по согласованию)	4 квартал 2010г.	2132	Республиканский бюджет
11.	Комплексное исследование проблем обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, проведение мониторинга общественного мнения по проблемам дорожной безопасности и деятельности дорожной полиции.	Отчет по исследовательской работе Выработка предложений по совершенствованию деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.	КДП, ДФО МВД (НИИ по согласованию)	4 квартал 2011г.	6400	Республиканский бюджет
12.	Исследование причин детского дорожно-транспортного травматизма. Выработка предложений по совершенствованию методики изучения правил дорожного движения в школах и дошкольных учреждениях, применения современных технических средств организации дорожного движения вблизи детских учреждений.	Отчет по исследовательской работе. Выработка предложений по совершенствованию учебно-методических пособий. Предложения по дальнейшему совершенствованию организации дорожного движения вблизи школ и дошкольных учреждений.	КДП, ДФО МВД (НИИ по согласованию)	4 квартал 2011г.	5000	Республиканский бюджет

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Совместный приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 апреля 2005 года № 160-І и Министра внутренних дел Республики Казахстан от 12 апреля 2005 года № 224

О мерах по совершенствованию совместной деятельности в обеспечении безопасности дорожного движения на 2005-2007 годы

В целях реализации пункта 31 Программы профилактики правонарушений и борьбы с преступностью в Республике Казахстан на 2005-2007 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 декабря 2004 года № 1355, **ПРИКАЗЫВАЕМ:**

1. Утвердить прилагаемый План совместных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и расследованию дорожно-транспортных происшествий на 2005-2007 годы.

2. Начальнику Департамента дорожной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан (Тусумов О.Т.), председателю Комитета транспортного контроля (Мустафин К.С.) и председателю Комитета развития транспортной инфраструктуры (Султанов Е.Х.) Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан обеспечить надлежащее и своевременное исполнение мероприятий, предусмотренных Планом, указанным в пункте 1 настоящего приказа.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на Первого вице-министра внутренних дел Республики Казахстан генерал-лейтенанта полиции Отто И.И. и Вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Кошанова Е.Ж.

4. Настоящий приказ вступает в силу со дня подписания.

**Министр внутренних дел
Республики Казахстан
З. Турисбеков**

**Министр транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
К. Нагманов**

Утвержден
совместным приказом Министра внутренних дел Республики
Казахстан от 12 апреля 2005 года № 224
и Министра транспорта и коммуникаций Республики
Казахстан от 26 апреля 2005 года № 160-І

**План
совместных мероприятий по обеспечению безопасности
дорожного движения на автомобильных дорогах международного и
республиканского значения и расследованию
дорожно-транспортных происшествий на 2005-2007 годы**

№	Наименование предприятий	Ответственные исполнители	Срок исполнения	Форма реализации
1	Сбор информации об опасных метеорологических явлениях (гололед, туман, сильные ветры, метели, сходы снежных лавин), чрезвычайных ситуациях природного характера (землетрясение, селевые потоки, наводнения, оползни, ураганы и др.), а также техногенного характера (транспортные аварии, катастрофы, взрывы, пожары, аварии с выбросами и др.).	Областные управления Комитета развития транспортной инфраструктуры	по мере получения соответствующей информации	Оповещение участников движения. Обмен информацией с подразделениями дорожной полиции.
2	Обследование состояния дорог и дорожных сооружений с принятием соответствующих мер по устранению дефектов и содержания их в состоянии, обеспечивающем бесперебойный и безопасный проезд транспортных средств.	Областные управления Комитета развития транспортной инфраструктуры и дорожной полиции	1 раз в полугодие	Составление актов обследования и плана ремонтных работ. Включение объемов работ в программный комплекс по анализу состояния дорожной отрасли Республики Казахстан. Информация в местные исполнительные органы.
3	Выявление нарушений правил перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов автотранспортными средствами.	Областные (районные) управления (отделы) дорожной полиции	Постоянно	Направление материалов по выявленным фактам нарушений в органы транспортного контроля для принятия административных мер.
4	Осуществление мероприятий по выявлению нарушений правил перевозок пассажиров, багажа и грузов, режима труда и отдыха	Территориальные подразделения дорожной полиции и	Ежеквартально	Планы мероприятий, рейды, информации в местные исполнительные органы.

	водителей при осуществлении автомобильных перевозок.	транспортного контроля		
5	Обмен информацией и принятие мер по выявленным нарушениям Правил дорожного движения, а также в случаях неподчинения водителям требованиям об остановке транспортных средств в пунктах пропуска автотранспортных средств через Государственную границу и на постах транспортного контроля на территории Республики Казахстан.	Территориальные подразделения Комитета транспортного контроля	по фактам совершения нарушений	Оперативное оповещение территориальных подразделений дорожной полиции по выявленным фактам. Принятие административных мер.
6	Проработка механизма реализации порядка согласования проезда неделимых крупногабаритных и тяжеловесных автотранспортных средств и при необходимости организация их сопровождения.	Департамент дорожной полиции и Комитет транспортного контроля	2005 год	Протокольное решение и указание территориальным органам дорожной полиции и транспортного контроля.
7	Организация совместного выезда на места дорожно-транспортных происшествий по выявлению причин и условий их совершения.	Областные, районные подразделения дорожной полиции, Областные управления Комитета развития транспортной инфраструктуры и транспортного контроля	постоянно	Информирование подразделениями дорожной полиции управляющих автомобильных дорог о совершении ДТП, а также территориальные органы транспортного контроля о ДТП с участием автобусов, автотранспортных средств, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы для своевременного (самостоятельного или совместного) выезда на место ДТП. Акты обследования автодорог и дорожных сооружений, акты осмотра транспортных средств.

**Постановление Правительства Республики Казахстан от 4 апреля 2007 года № 267
Об утверждении Правил согласования и утверждения нормативной, проектной и
технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание и
управление дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения**

В соответствии со статьей 24 Закона Республики Казахстан от 15 июля 1996 года «О безопасности дорожного движения» Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание и управление дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения.
2. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня его первого официального опубликования.

**Премьер-Министр
Республики Казахстан**

К. Масимов

Утверждены
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 4 апреля 2007 года № 267

**Правила
согласования и утверждения нормативной, проектной и технической
документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание и
управление дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения**

1. Общие положения

1. Настоящие Правила согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание и управление дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения (далее - Правила) разработаны в соответствии с законами Республики Казахстан от 15 июля 1996 года «О безопасности дорожного движения» и от 16 июля 2001 года «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан».

Правила определяют порядок согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание и управление дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения (далее - документация), и разработаны с учетом требований утвержденных государственных нормативов в области автомобильных дорог, а также архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан (далее - государственные нормативы).

2. Правила распространяются на физические и юридические лица, разрабатывающие нормативные, проектные и технические документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание и управление дорог (далее - разработчик).

3. Документация, подлежащая согласованию и утверждению в части обеспечения безопасности дорожного движения, содержит требования, обеспечивающие охрану жизни и здоровья людей.

2. Порядок согласования и утверждения документации

4. Разработчик представляет документацию на согласование в уполномоченный орган по безопасности дорожного движения (далее - уполномоченный орган).

5. Рассмотрение и согласование документации проводится уполномоченным органом в течении 20 (двадцати) календарных дней.

6. Согласование проектной документации осуществляется до проведения государственной экспертизы данной документации в порядке, установленном Законом Республики Казахстан «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан».

7. Проектная документация представляется на согласование с учетом требований государственных нормативов.

8. По итогам рассмотрения уполномоченный орган согласовывает представленную документацию либо отказывает в ее согласовании.

При отказе в согласовании документации уполномоченный орган письменно информирует об этом разработчика с указанием причин отказа.

Основанием отказа является несоответствие документации требованиям государственных нормативов.

В случае несогласия разработчика с отказом в согласовании, он вправе обжаловать действия уполномоченного органа в установленном законодательством порядке.

9. После устранения разработчиком причин отказа в согласовании материалы направляются на повторное согласование. Повторное согласование проводится в срок не более 10 (десяти) календарных дней.

10. Документация, в которую вносятся изменения (дополнения), на утвержденные основные технико-экономические показатели, подлежит согласованию в срок, указанный в пункте 5 настоящих Правил.

11. Документация утверждается соответствующими государственными органами, в компетенцию которых входит утверждение такой документации, в срок до 10 (десяти) календарных дней, со дня представления, в порядке установленном государственными нормативами.

12. Утверждение проектной документации осуществляется после проведения государственной экспертизы проектов.

13. Утверждение нормативной и технической документации осуществляется после ее согласования.

О создании Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан

Постановление Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2005 года N 369.
Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 22 октября 2007 года N 979

САПП Республики Казахстан, 2005 г., N 17, ст.204

Сноска. Постановление Правительства РК от 20 апреля 2005 г. N 369 утратило силу постановлением Правительства РК от 22 октября 2007 г. N 979.

В целях формирования и проведения единой государственной политики, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Создать Комиссию по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан в составе согласно приложению.
2. Утвердить прилагаемое Положение о Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан.
3. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

*Премьер-Министр
Республики Казахстан*

Приложение
к постановлению Правительства
Республики Казахстан
от 20 апреля 2005 года N 369

**Состав Комиссии по вопросам
обеспечения безопасности дорожного движения в
Республике Казахстан**

Турисбеков	- Министр внутренних дел Республики Казахстан, председатель
Заутбек Каусбекович	- вице-министр транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, заместитель председателя
Мусайбеков	- начальник Департамента дорожной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан, секретарь
Сакен Жунусбекович	- вице-министр здравоохранения Республики Казахстан, Главный государственный санитарный врач Республики Казахстан
Тусумов	- вице-министр культуры, информации и спорта Республики Казахстан
Омурзак Толеуович	
Белоног	
Анатолий Александрович	
Досжан	
Ардак Дукенбайулы	

Абдымомунов	- вице-министр образования и науки
Азамат Курманбекович	Республики Казахстан
Жумагалиев	- заместитель Председателя Агентства
Аскар Куанышевич	Республики Казахстан по
	информатизации и связи
Камалиев	- советник Премьер-Министра
Берик Сайлауович	Республики Казахстан
Мустафин	- председатель Комитета транспортного
Куандык Сапарович	контроля Министерства транспорта и
	коммуникаций Республики Казахстан
Елеушов	- первый заместитель председателя
Бек-Булат Садуахасович	Комитета природоохранного контроля
	Министерства охраны окружающей среды
	Республики Казахстан
Бисенов	- первый заместитель председателя
Жалгасбай Абуович	Комитета развития транспортной
	инфраструктуры Министерства
	транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Маханов	- начальник управления автомобильного
Шихабадин Кабдрахманович	транспорта Министерства транспорта и
	коммуникаций Республики Казахстан
Каганович	- заместитель директора акционерного
Евгения Владимировна	общества "Казахстанский дорожный
	научно-исследовательский институт"
	(по согласованию)
Асматулаев	- генеральный директор товарищества с
Борис Айсаевич	ограниченной ответственностью
	"Казахский научно-исследовательский
	и проектный институт дорожно-транспортных
	проблем" (по согласованию)
Бекмагамбетов	- директор товарищества с ограниченной
Мурат Махметович	ответственностью "Научно-исследовательский
	институт транспорта и коммуникаций"
	(по согласованию)
Талгатбекова	- директор товарищества с ограниченной
Карлыгаш Ахметовна	ответственностью "СК Инжиниринг"
	(по согласованию)

Утверждено
постановлением Правительства
Республики Казахстанот 20
апреля 2005 года N№ 369

Положение о Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан

1. Общие положения

1. Комиссия по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан (далее - Комиссия) является консультативно-совещательным органом при Правительстве Республики Казахстан, формируемым из представителей государственных органов и организаций Республики Казахстан, для выработки основных направлений по вопросам, связанным с безопасностью дорожного движения в Республике Казахстан.

2. Комиссия в своей деятельности руководствуется Конституцией и законами Республики Казахстан, актами Президента и Правительства Республики Казахстан и иными нормативными правовыми актами, а также настоящим Положением.

2. Задачи и функции Комиссии

3. Основными задачами Комиссии являются:

1) рассмотрение вопросов координации деятельности и взаимодействий государственных органов, организаций и общественных объединений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

2) подготовка предложений по совершенствованию законодательства и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

3) выработка предложений по основным направлениям государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Функциями Комиссии, в соответствии с возложенными на нее задачами, являются:

1) оказание государственным органам, организациям и общественным объединениям информационной и организационно-методической помощи в решении вопросов, касающихся безопасности дорожного движения;

2) рассмотрение состояния работы по предупреждению аварийности и изучение причины аварийности на автомобильном транспорте в Республике Казахстан;

3) заслушивание руководителей государственных органов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

4) организация разработки и внесения проекта программы на рассмотрение в Правительство Республики Казахстан с обоснованием потребности в финансовых и материально-технических ресурсах для их реализации, а также плана мероприятий по реализации программы по безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, отчет о ходе и результатах выполнения программы;

5) оказание методической помощи местным исполнительным органам в разработке региональных программ по обеспечению безопасности дорожного движения, в определении и реализации мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;

6) рассмотрение предложений государственных органов, организаций и общественных объединений по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте;

7) рассмотрение вопросов координации деятельности и взаимодействия государственных органов и организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения;

8) организация и участие в работе совещаний, конференций, выставок по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, оказание содействия в реализации принятых рекомендаций;

9) внесение предложений по осуществлению мер правового, экономического, организационного и научно-технического характера, направленных на создание в стране условий, способствующих обеспечению безопасности дорожного движения.

3. Права Комиссии

5. В соответствии с возложенными задачами Комиссия имеет право:

1) взаимодействовать с государственными органами, организациями и общественными объединениями;

2) вносить в Правительство Республики Казахстан предложения и рекомендации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

3) приглашать на заседания Комиссии и заслушивать представителей государственных органов, организаций и общественных объединений (по согласованию) Республики Казахстан по вопросам, входящим в компетенцию Комиссии;

4) в установленном законодательством порядке запрашивать и получать от государственных и других организаций материалы, необходимые для реализации задач Комиссии;

5) организовывать временно или постоянно действующие экспертные и рабочие группы.

4. Организация деятельности Комиссии

6. Комиссию возглавляет председатель, который руководит ее деятельностью, председательствует на заседаниях, планирует работу, осуществляет общий контроль над

реализацией решений и несет ответственность за осуществляемую деятельность. Во время его отсутствия его функции выполняет заместитель.

7. Рабочим органом Комиссии является Министерство внутренних дел Республики Казахстан.

8. Секретарь Комиссии оповещает членов Комиссии о ее работе, подготавливает предложения по повестке дня заседаний Комиссии, необходимые материалы и оформляет протоколы после проведения заседаний.

9. Заседания Комиссии проводятся по мере необходимости, но не реже одного раза в полугодие при наличии не менее двух третей ее членов.

10. Внеплановые заседания Комиссии созываются председателем Комиссии, а во время его отсутствия - заместителем председателя на основании представленных материалов, выносимых на рассмотрение Комиссии.

11. Решения Комиссии принимаются открытым голосованием и считаются принятыми, если за них подано большинство голосов от общего количества присутствующих на заседании членов Комиссии, и оформляются протоколом. В случае равенства голосов принятым считается решение, за которое проголосовал председатель. Решения Комиссии подписываются присутствующими на заседании членами Комиссии и носят рекомендательный характер.

Члены Комиссии имеют право на особое мнение, которое, в случае его выражения, должно быть изложено в письменном виде и приложено к протоколу.

12. Повестка дня заседаний, а также место и время их проведения определяются и уточняются председателем Комиссии. Комиссия представляет в Правительство Республики Казахстан отчетную информацию о своей деятельности не реже одного раза в год.

5. Прекращение деятельности Комиссии

13. Основаниями для прекращения деятельности Комиссии являются:

- 1) выполнение возложенных на Комиссию задач;
- 2) создание государственного органа или иной комиссии, осуществляющей задачи, возложенные на Комиссию;
- 3) иные обстоятельства, которые делают задачи Комиссии невыполнимыми либо их выполнение нецелесообразным.

**О признании утратившим силу постановления Правительства Республики
Казахстан от 20 апреля 2005 года N 369**

Постановление Правительства Республики Казахстан от 22 октября 2007 года N 979

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Признать утратившим силу постановление Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2005 года N 369 "О создании Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан" (САПП Республики Казахстан, 2005 г., N 17, ст. 204).

2. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

*Премьер-Министр
Республики Казахстан*

Меры и суммы штрафов за нарушения ПДД по КоАП Республики Казахстан
(по новому Закону, июль 2008), сводный, укрупнённый вариант

№№ статьи	Содержание статей ПДД	Размер штрафа, тенге или мера наказания	меры рассматривают
247	Превышение норм выброса СО, уровня шума при работе	2336	
461 ч.1	Управление зарегистрированным ТС с нечитаемыми или установленными с нарушением стандарта ГРНЗ (знаком)	5840	
461.ч.2	Управление ТС без ГРНЗ (знака) или после запрещения его эксплуатации или не зарегистрированным в установленном порядке	11680	
461.ч.3	Установка на ТС заведомо подложных или поддельных ГРНЗ (знака) (ДЛ-50мрп, ИП,ЮЛ,мсп-200мрп,ЮЛскп-1000мрп)	17520	начальники ДП
461.ч.3-1	Управление ТС с заведомо подложными или поддельными ГРНЗ (знаком)	23360	лишение.1 год, суды
461.ч.4	Техническое состояние (кроме указанных в ч.5)	5840	
461.ч.5	Техническое состояние: неисправные тормоза, рулевое управление, тягового - сцепного устройства	17520	
461.ч.6	Управление ТС переоборудованным без соответствующего разрешения	17520	
461.ч.7	Управление ТС без тех осмотра	3504	
461.ч.8	Действия, предусмотренные ч.1, 4,5, настоящей статьи, совершённые повторно в течении года после наложенного административного взыскания	23360	нач. ДП ПДД
461-1.ч.1	Пользование водителем при управлении ТС телефоном либо радиостанцией	5840	
461-1.ч.2	Действия, предусмотренные ч.1, настоящей статьи, совершённые повторно в течении года после наложения административного взыскания	8176	нач. ДП ПДД
462 ч.1	Превышение скорости на 10-20 км/ч	5840	
462. ч.2	Превышение скорости на 20-40 км/ч	11680	
462.ч.3	Превышение скорости свыше 40 км/ч	17520	
462.ч.4	Действия, предусмотренные ч.2, 3, настоящей статьи, совершённые повторно в течении года после наложения административного взыскания	23360	нач. ДП ПДД
463 ч.1	Несоблюдение водителем ТС правил остановок маршрутного ТС, движение в жилых зонах, перевоз пассажиров и грузов, пользование ремнями безопасности при движении на ТС, мотошлемами при управлении мотоциклом и перевозке на них пассажиров, буксировки ТС, пользование осветительными приборами в темное время суток или в условиях недостаточной видимости	5840	
463.ч.4	Действия, предусмотренные ч.1, настоящей статьи, совершённые повторно в течении года после наложения административного взыскания	11680	нач. ДП ПДД
463-1.ч.1	Выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае образовавшегося затора, который привел к созданию препятствия (затора) для движения ТС в поперечном направлении	5840	
463-1.ч.2	Невыполнение требований ПДД уступить дорогу ТС, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестка	5840	

463-1.ч.3	Действия, предусмотренные ч.1, 2, настоящей статьи, совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	17520	начальники ДП, ПДД
463-2.ч.1	Невыполнение требований ПДД подать сигнал перед началом движения, перестроения, поворота, разворота или остановки	3504	
463-2.ч.2	Разворот или движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены	3504	
463-2.ч.3	Невыполнение требований ПДД уступить дорогу ТС, пользующемуся преимущественным правом движения, за исключением случаев, предусмотренных частью второй статьи 463-1 и статьей 463-5 настоящего Кодекса	5840	
463-2.ч.4	Действия, предусмотренные ч.2,3, настоящей статьи, совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	17520	нач. ДП ПДД
463-3.ч.1	Движение по пешеходным дорожкам, обочинам или тротуарам в нарушение ПДД	8176	
463-3.ч.2	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона без выезда на сторону проезжей части дороги, предназначенного для встречного движения, а равно пересечение организованной транспортной или пешей колонны либо занятие места в ней	8176	
463-3.ч.3	Выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, в случаях, если это запрещено ПДД	17520	
463-3.ч.4	Действия, предусмотренные ч.1, 2, настоящей статьи, совершенные повторно в течении года после наложения адм. взыскания	17520	Начальник ДП ПДД
463-3.ч.5	Действия, предусмотрен ч.3 настоящей статьи, совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	0	лишение 6 м, суды
463-4.ч.1	Нарушение правил остановки или стоянки ТС, за исключением случаев, предусмотренных ч.1, ст. 463, ст. 466 Кодекса и ч.2,3 настоящей статьи	5840	
463-4.ч.2	Нарушение правил остановки или стоянки ТС на тротуаре, а также остановка или стоянка ТС на клумбах, детской или спортивной площадке	7008	
463-4.ч.3	Нарушение правил остановки или стоянки ТС на проезжей части, повлекшее создание препятствий для движения других ТС	8176	
463-4.ч.4	Действия, предусмотренные ч.1, 2, 3, настоящей статьи, совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	17520	Начальник ДП ПДД
463-5.ч.1	Непредставление преимущества в движении ТС оперативных и специальных служб с одновременно включенными проблесковым маячком и специальным звуковым сигналом	8176	
463-5.ч.2	Непредставление преимущества в движении ТС оперативных и специальных служб, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком и специальным звуковым сигналом	11680	
463-5.ч.3	Действия, предусмотренные ч.1, 2, настоящей статьи, совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	17520	Начальник ДП ПДД
463-6.ч.1	Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных ч.1 ст. 466 Кодекса	11680	
463-6.ч.2	Действия, предусмотренные ч.1, настоящей ст., совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	23360	Начальник ДП, ПДД
463-7.ч.1	Невыполнение требований ПДД уступить дорогу пешеходам или иным участникам дорожного движения, за исключением водителей ТС, пользующихся преимуществом в движении	11680	
463-7.ч.2	Действия, предусмотрен ч.1, настоящей ст., совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	23360	Начальник

			ДП,ПДД
463-8.ч.1	Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных другими статьями настоящей главы	5840	
463-8.ч.2	Действия, предусмотренные ч.1, настоящей ст., совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	11680	Начальник ДП,ПДД
464.ч.1	Нарушение водителем ТС правил проведения учебной езды, пользования внешними световыми приборами и (или) звуковыми сигналами, применения аварийной сигнализации и знака аварийной остановки	5840	
464.ч.2	Действия, предусмотренные ч.1, настоящей ст., совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	8176	Начальник ДП,ПДД
464-1.ч.1	Установка на передней части ТС световых приборов с огнями красного цвета или световозвращающих приспособлений красного цвета, а равно световых приборов, цвет и режим работы которых не соответствуют требованиям допуска ТС к эксплуатации (ДЛ,ИП,ЮЛ, мсп-150мрп, ЮЛскп-1500мрп)	17520	
464-1.ч.2	Установка на ТС без соответствующего разрешения устройств для подачи специальных световых и (или) звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации) (ДЛ,ИП,ЮЛ,мсп-200мрп, ЮЛскп-2000мрп)	29200	
464-1.ч.3	Незаконное нанесение на наружные поверхности ТС специальных цветографических схем автомобилей оперативных и специальных служб (ДЛ,ИП,ЮЛ,мсп-200мрп,ЮЛскп-2000мрп)	29200	Начальник ДП
465.ч.1	Нарушение участником дорожного движения правил дорожного движения, повлекшее создание аварийной обстановки, то есть вынудившее других участников движения резко изменить скорость, направление движения,	11680	
465.ч.2	Действ, предусмотрен ч.1, настоящей ст., совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	0	лишение 6 м., суды
466.ч.1	Пересечение железнодорожного пути вне ж/д переезда, выезд на ж/д переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на ж/д переезде	11680	
466.ч.2	Действия, предусмотрен ч.1, настоящей ст., совершённые повторно в течении года после наложения адм. взыскания	0	лишение 6 м., суды
467.ч.1	Управление ТС водителем, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, либо передача управления ТС лицу, находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения	0	лишение 2 года, суды
467.ч.2	Те же действия, повлекшие создание аварийной обстановки	0	лишение 3 года, суды
467.ч.3	Действия, предусмотренные ч.1 настоящей ст., повлекшие причинение потерпевшему вреда здоровью, не имеющие признаков уголовно наказуемого деяния, или повреждение ТС, грузов, дорожных и иных сооружений либо иного имущества	0	лишение 4 года, суды
467.ч.4	Действия, предусмотренные частью первой, второй и третьей настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после истечения срока административного взыскания	0	адм. арест 10суток лишение на 5 лет, суды
467.ч.5	Те же действ, совершенные повторно в течении года после истечения срока адм. взыскания, предусмотренного ч.4 настоящей ст.	0	адм. арест 15суток лишение на 10 лет, суды
467.6	Действия, предусмотренные ч.1,2,3, настоящей ст., совершенные лицом, лишенным права управления ТС	0	адм. арест 10 суток, суды

467.ч.7	Те же действия, совершенные повторно в течении года после истечения срока адм. взыскания, предусмотренного ч.6 настоящей статьей.	0	адм. арест 15 суток, суды
467.ч.8	Действия, предусмотренные ч. 1,2,3 настоящей статьи, совершенные лицами, не имеющими права управления ТС	0	адм. арест 10 суток, суды
467.ч.9	Те же действия, совершенные повторно в течение года после истечения срока адм. взыскания, предусмотренного ч.8 настоящей статьи	0	адм. арест 15 суток, суды
467.ч.10	Действия, предусмотренные ч.6,7,8, 9 настоящей статьи, совершенные лицами, к которым адм. арест в соответствии с ч.3 ст.55 настоящего Кодекса не применяется	116800	Нач. ДП
468.ч1	Нарушение водителем ТС установленных правил обеспечения БДД, повлекшее повреждение ТС, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества, причинившее материальный ущерб	11680	лишение 9 мес. суды
468.ч.2	Те же действ, не имеющие признаков уголовно наказуемого деяния, повлекшие причинение потерпевшему вреда здоровью	17520	лишение 1 год, суды
468.ч.3	Действ, предусмотрен ч.1 и 2 наст статьи, совершенные лицом, не имеющим права управления ТС	23360	Начальник ДП
469	Оставление лицом, управляющим ТС, в нарушение установленных ПДД места ДТП, участником которого он являлся, не имеющее признаков уголовно наказуемого деяния	0	лишение 1 год, суды
470.ч.1	Управление ТС водителем, не имеющим при себе в/у или временное удостоверение, выданное взамен в/у на право управления, регистрационных и иных установленных законодательством документов на ТС	5840	
470.ч.2	Управление ТС лицом, не имеющим права управления им (кроме учебной езды), а равно управление ТС водителем, не имеющим права управления соответствующей категорией транспорта, либо передача управления ТС лицу, не имеющему права управления (за исключением случаев обучения вождению в индивидуальном порядке в соответствии с установленными правилами)	17520	Начальник ДП
470.ч.3	Управление ТС не имеющим при себе страхового полиса ГПО, ГПО перевозчика перед пассажиром	1168	
470.ч.4	Управление ТС водителем, лишенным права управления ТС, либо передача управления ТС лицу, лишенному права управления ТС	11680	Начальник ДП
470.ч.5	Действия, предусмотренные ч.2,3 и 4 настоящей ст, совершенные повторно в течении года после наложения адм. взыскания.	35040	Начальник ДП
471.ч.1	Невыполнение законного требования сотрудника ОВД (полиции) об остановке ТС	11680	Начальник ДП
471.ч.1-2	Действия, предусмотренные ч.1 настоящей ст., совершенные повторно в течении года после наложен адм. взыскания	0	лишение 6 месяцев, суды
471.ч.2	Невыполнение законного требования сотрудника органов внутренних дел (полиции) о прохождении в соответствии с установленным порядком освидетельствования на состояние алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения	0	лишение 2 года, суды
472	Умышленное создание препятствий для движения ТС гражданами или невыполнение требований об их устранении (Должностные лица -10 мрп)	3504	начальники ДП
473.ч.1	Невыполнение пешеходами и иными участниками дорожного движения требований установленных правил обеспечения БДД	5840	
473.ч.2	Те же действ, повлекшие причинение потерпевшему вреда здоровью, не имеющих признаков уголовно наказуемого деяния либо причинившие материальный ущерб	11680	
473.ч.3	Систематическое нарушение пешеходами и иными участниками дорожного движения требований установленных правил	17520	или адм.арест на

	обеспечения безопасности дорожного движения		10 суток, суды
474.ч.1	Выпуск ТС с техническими неисправностями, без ТО, без разрешения на переоборудования, (ДЛ, ИП, ЮЛ смисп 10-20 МРП, ЮЛ скп 30-40 МРП)	0	начальники ДП
474.ч.2	То же, но повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшему или нанесение ущерба, а равно не выполнение предписаний (ДЛ, ИП, ЮЛ смисп 20-40 МРП, ЮЛ скп 40-50 МРП)	0	начальники ДП
475.ч.1	Допуск должностными лицами к управлению водителя, находящегося в состоянии Н/С, или не имеющего права управления, или без соответствующей категории	от 11680 до 58400	начальники ДП
475.ч.2	То же, но повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшему или нанесение мат ущерба (ДЛ, ИП, ЮЛ смсп 100 МРП, ЮЛ скп 150 МРП)	0	начальники ДП
476	Иные нарушения ПДД, не перечисленных в главе КРКоАП	584	предупреждение
484.ч.1	Систематическое нарушение правил эксплуатации ТС, то есть совершение в течение года трех и более правонарушений, предусмотренных статьями 246, 247, 461, 474, 475 и 483 Кодекса на должностных лиц 30 МРП	0	лишение на 6 месяцев, суды
484.ч.2	Систематическое нарушение ПДД физическими лицами, управления ТС, то есть совершение в течение года трех и более правонарушений, предусмотренных статьями 461, 461-1, 462, 463, 463-1, 463-2, 463-3, 463-4, 463-5, 463-6, 463-7, 463-8, 464, 465, 466, 466-1, 470 и 471 Кодекса	0	лишение на 6 месяцев, суды

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

**Меры и суммы штрафов за нарушения ПДД по КоАП Республики Казахстан
(по новому Закону, июль 2008), расширенный вариант**

Основные нарушения

- превышение скорости
- несоблюдение сигналов светофора
- несоблюдение сигналов регулировщика
- несоблюдение дорожных знаков, разметки
- управление в состоянии опьянения
- передача управления лицу в состоянии опьянения
- создание аварийной обстановки при нарушении ПДД
- причинение вреда здоровью людей при нарушении ПДД
- повреждение ТС или иного имущества при нарушении ПДД
- оставление места ДТП
- управление без документов
- управление без права управления
- невыполнение требования об остановке
- уклонение от освидетельствования на состояние опьянения
- нарушение правил проведения учебной езды
- нарушение правил пользования внешними световыми приборами
- нарушение правил пользования звуковыми сигналами
- нарушение правил применения аварийной ситуации
- нарушение правил проезда ж/д переездов
- превышение нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах
- нарушение иных требований

Нарушение правил перевозки

- нарушение режима труда и отдыха водителей
- международные перевозки без специальных разрешений
- отсутствие списков пассажиров
- перевозки пассажиров и багажа без соответствующего свидетельства
- автомобильные перевозки ТС, зарегистрированными за рубежом

Прочие нарушения

- нарушение правил пожарной безопасности на транспорте
- нарушение правил эксплуатации ТС
- создание препятствий для движения
- нарушение ПДД пешеходами и другими
- выпуск в эксплуатацию ТС с техническими неисправностями
- допуск к управлению ТС водителя в состоянии опьянения
- допуск к управлению ТС лица, не имеющего права управления
- систематическое нарушение правил
- нарушение правил эксплуатации тракторов, иных самоходных машин и оборудования

Дополнительная информация

- досмотр транспортных средств
- отстранение от управления
- освидетельствование на состояние опьянения
- задержание, доставление и запрещение эксплуатации ТС

Статья 247

Эксплуатация автотранспортных и других передвижных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах

ПРИЛОЖЕНИЕ 8.

Статистика дорожно-транспортных происшествий в Республике Казахстан за 1991 – 2008 гг

Год	ДТП	Рост/сниж. %	Погибло чел.	Рост/сниж. %	Ранено чел.	Рост/сниж. %	Тяжесть последствий ДТП	Кол-во АМТС, ед.	ДТП на 10 тыс. АМТС	Численность населения, чел.	Кол-во пострадав. в ДТП на 100 тыс. нас.	Кол-во АТС на 1000 жителей
1991	18 606	0,1	4 342	9,2	20 289	-0,8	17,6	2 088 680	89	-	-	
1992	17 092	-8,1	4 024	-7,3	18 722	-7,7	17,7	2 207 487	77	-	-	
1993	15 834	-7,4	3 954	-1,7	17 444	-6,8	18,5	2 099 221	75	-	-	
1994	13 572	-14,3	3 049	-22,9	15 089	-13,5	16,8	2 117 773	64	-	-	
1995	13 036	-3,9	2 926	-4,0	14 485	-4,0	16,8	2 087 624	62	-	-	
1996	12 495	-4,2	2 732	-6,6	14 144	-2,4	16,2	1 972 260	63	15 578 228	108	127
1997	11 555	-7,5	2 364	-13,5	13 175	-6,9	15,2	1 737 592	67	15 334 405	101	113
1998	11 980	3,7	2 214	-6,3	13 895	5,5	13,7	1 611 265	74	15 072 983	107	107
1999	11 568	-3,4	2 141	-3,3	13 610	-2,1	13,6	1 541 230	75	14 928 373	106	103
2000	11 304	-2,3	2 055	-4,0	13 254	-2,6	13,4	1 461 362	77	14 883 626	103	98
2001	12 162	7,6	2 217	7,9	14 358	8,3	13,4	1 451 120	84	14 858 335	112	98
2002	12 966	6,6	2 410	8,7	15 630	8,9	13,4	1 469 068	88	14 857 948	121	99
2003	14 013	8,1	2 754	14,3	16 951	8,5	14,0	1 506 041	93	14 909 018	132	101
2004	15 302	9,2	3 136	13,9	18 793	10,9	14,3	1 585 509	97	15 012 985	146	106
2005	14 517	-5,1	3 374	7,6	17 422	-7,3	16,2	1 807 737	80	15 219 300	137	119
2006	16 038	10,5	4 271	26,6	19 389	11,3	18,1	2 180 400	74	15 331 900	154	142
2007	15 942	-0,6	4 365	2,2	18 951	-2,3	18,7	2 670 958	60	15 527 649	150	172
8 мес. 2008г.	8 290	-15	2 141	-22	9 916	-15	17,8	3 107 825	27	15 527 649	78	200

ПРИЛОЖЕНИЕ 9.

**Анализ ДТП на автотранспорте в Республике Казахстан за 2001 – 2007 гг.
и прогноз их развития на 2008 – 2010 гг.**

Колич. АТС, числит; числен. населения РК, знамен.	Годы анализа	Всего ДТП, кол.	Погибло, чел.	Пострадало, чел.	ДТП по вине водителей, колич. - числитель; в % к общему числу ДТП, -									
					Всего	Нет-резв. сост.								
1	2	3	4	5	6	7								
145112 0 148583 35	2001	12162	2217	14368	10175 83,66	584 4,8								
146906 8 148579 48	2002	12966	2410	15630	10703 82,55	635 4,9								
150604 1 149090 18	2003	14013	2754	16951	11793 84,16	645 4,6								
158550 9 150129 85	2004	15302	3136	18793	12907 84,35	719 4,7								
180773 7 152193 00	2005	14517	3374	17422	12445 85,73	672 4,63								

ДТП по вине водителей, колич. - числитель; в % к общему числу ДТП, -

ПРИЛОЖЕНИЕ 10.

**Наличие транспортных средств в Республике Казахстан, включая в личной собственности граждан
за 2005 -2006 гг.**

Наименование региона (областей)	Из общего количества транспортных средств										
	Всего	Всего	в т. ч. технич. исправн.	грузовые		автобусы		легковые			
				2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Республика Казахстан	188356 8	218040 0	1543167	28153 8	311828	65698	75042	140532 5	174507 3		
Акмолинская	108776	110581	78002	23023	22193	2919	3463	67416	69416		
Актюбинская	87715	121534	52515	13273	15526	3495	3548	65488	94205		
Алматинская	182579	191754	152378	38404	39303	5705	5992	127017	135030		
Атырауская	51723	56002	45040	10808	11079	3966	4446	34559	38052		
Вост.Казахстанская	167301	182399	120065	23021	27894	4585	5998	123962	132789		
Жамбылская	64019	73391	64993	9335	10575	2832	2942	47989	56349		
Запад.Казахстанс.	62036	71876	57537	11146	13288	2941	3911	43582	50304		
Карагандинская	165390	177043	133120	20761	21422	5747	6240	125790	137310		
Костанайская	144602	147975	107328	25561	25583	3381	3379	100924	104300		
Кызылординская	45278	49685	42078	9679	10264	2705	2953	29608	33639		
Мангистауская	65605	78615	54610	12214	15156	3167	3331	47710	57280		
Павлодарская	108226	140419	89929	14924	21023	3491	3947	76356	104196		
Северо-Казахст.	85084	90796	75635	12930	13071	1520	1510	60756	66312		
Южно-Казахстанс.	155240	268772	160057	20554	28808	8497	11289	121684	220649		
г. Астана	94504	126722	62815	9526	13613	2740	3356	77678	104081		
г. Алматы	295653	380332	247065	26379	23030	8107	8737	254806	341061		

ПРОГРАММА «ПЕШЕХОД»
для г. Алматы на 2008-2010 г.г.
(Отдельные фрагменты программы)

Введение

Программа «Пешеход» - это программа дальнейшего совершенствования системы обеспечения безопасности пешеходного движения в г. Алматы на ближайшие 3 года, являющаяся дополнением к действующим программам: «Снижение транспортной нагрузки г. Алматы», «Государственной Программы развития г. Алматы на 2003-2010 годы», «Модернизации и развития автоматизированной системы управления дорожным движением в г. Алматы», «Детская безопасность в районах школ».

Разработка Программы «Пешеход» вызвана устойчивым нарастанием негативных явлений в сфере обеспечения безопасности движения пешеходов и автотранспорта, с целью противодействия росту транспортных проблем.

Программа дополняет и детализирует отдельные направления развития объектов транспортно-коммуникационного назначения и системы управления пешеходными и транспортными потоками.

1. Анализ развития улично-дорожной сети города и транспортных потоков

Улично-дорожная сеть (УДС) города Алматы создавалась десятилетиями на основе генеральных планов развития, ориентированных на определенный невысокий уровень автомобилизации. В течении длительного времени приоритет в развитии транспортного обслуживания отдавался общественному пассажирскому транспорту и в качестве расчетного принимался уровень - 60 автомобилей на 1000 жителей. Именно на этот уровень автомобилизации и была создана основная транспортная инфраструктура и соответственно система управления пешеходными и транспортными потоками.

В текущем 2008 году уровень автомобилизации г.Алматы превысил 300 автомобилей на 1000 жителей, с ежегодным приростом 30000 - 40000 автомобилей в год. Перспективы экономического развития г.Алматы, прилегающих городов и населенных пунктов, а также быстрый рост населения мегаполиса объективно свидетельствуют о наличии высокого потенциала для дальнейшего роста количества автомобилей находящихся на дорогах города.

Показатели роста автомобилизации на ближайшие 3 года приведены в таблице 1.1.

Таблица 1.1.

Показатель	Количество транспортных средств по годам					
	На 01 января 2000г.	2008		2009	2010	2011
		1 полугодие	2 полугодие			
Количество транспортных средств в г. Алматы (шт.)	214356	520869	540000 (прогноз)	581000 (прогноз)	620000 (прогноз)	660000 (прогноз)

В период с 1990 по 2007г. темпы прироста количества транспортных средств в городе стали несоизмеримо выше темпов строительства новых автодорог, а также реконструкции и расширения проезжей части старых дорог.

Наблюдаемый в последние годы рост количества жителей, автотранспортных средств и объема автомобильных перевозок привел к интенсивному увеличению плотности транспортных и пешеходных потоков. Пиковая интенсивность дорожного движения на крупных автомагистралях города (пр. Абая, пр. Рыскулова, пр. Аль-Фараби, ул. Саина, ул. Толе би, пр. Сейфуллина, пр. Суюнбая, пр. Райымбека, Сев. Полукольцо) достигла уровня 5000-8000 автомобилей в час, что на порядок превышает расчетный уровень загрузки автодорог. Расчет показателя роста интенсивности потоков транспорта в г. Алматы и динамика средне-часовой пиковой интенсивности транспортных потоков на отдельных перекрестках приведена в таблице 1.2. и рисунках 1.1. - 1.4.

В соответствии со стратегическим планом градостроительного развития города Алматы на период до 2020 года основным принципом построения УДС транспортной системы города является стремление максимально разобщить потоки транспорта с различными транспортными и функциональными характеристиками, выводя основные потоки типа «Периферия - Центр» на скоростные магистрали, а второстепенные и местные потоки на магистрали городского и районного значения. Существующая транспортная сеть города подразделяется на:

- скоростные магистрали (пр.Аль-Фараби, Сев. кольцо, ул.Саина, пр.Рыскулова, пр.Суюнбая, ул.Майлина, ул.Б.Хмельницкого); улицы общегородского значения (пр.Райымбека, ул.Наурызбай батыра, ул.Желтоксан, пр.Сейфуллина, пр.Абая, пр.Достык, ул.Бекмаханова, ул.Лавренева, ул.Жансугурова, ул.Толе би, ул.Жандосова, ул.Фурманова, ул.Тимирязева, ул.Розыбакиева, ул.Яссауи, ул.Татыбекова, ул.Халиуллина, ул.Момыш-улы, ул.Шаляпина, ул.Сатпаева, ул.Гоголя);
- улицы районного значения(ул.Алтынсарина, ул. Абы лай-хана, ул.Панфилова, ул.Гагарина, ул.Утеген батыра, ул.Тургут Озала,

ул.Емцова, ул.Ауэзова, ул.Манаса, ул.Байзакова, ул.Байтурсынова, ул.Богенбай батыра, ул.Кабанбай батыра, ул.Шевченко, ул.Макатаева, ул.Жумабаева, ул.Шолохова, ул.Ахан серы, ул.Бокейханова, ул.Кунаева, ул.Калдаякова, ул.Жангелдина, ул.Орманова);

- улицы местного значения (все остальные улицы отвечающие условиям эксплуатации их автобусным транспортом).

В соответствии с генеральным планом развития УДС города активно продолжаются работы по строительству и реконструкции улиц, осуществляется пробивка новых магистралей, вводятся в эксплуатацию двух-трех уровневые транспортные развязки на пересечениях крупных автодорог. Реализация данных проектов решает ряд проблем, в том числе:

- **повышение пропускной способности УДС;**
- **повышению средней скорости транспорта;**
- **уменьшению выхлопов автотранспорта, загрязняющих воздушный бассейн города;**
- **повышение безопасности движения транспортных средств.**

При этом складывается крайне неудовлетворительная ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения, в частности с дорожно-транспортным травматизмом пешеходов.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы, а места пешеходных переходов с каждым годом становятся все наиболее опасными участками дорог.

2. Анализ дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов за период с 2003 по 2007 год

1. Всего в городе Алматы за период с 2003 по 2007 совершено наездов на пешеходов 7797, в которых погибло 600 человека и 7706 получили ранения различной степени, что составляет 62% от всех ДТП (см. таблицу 2.1. и рисунки 2.1-2.2.).

В том числе по годам:

2003	- 1510-117-1496,
2004	- 1480-104-1440,
2005	- 1581-123-1573,
2006	- 1658-124-1660,
2007	- 1568-132-1537.

По количеству ДТП и раненых наиболее аварийным был 2006 год - 1658 наездов на пешеходов, 1660 раненых соответственно, по количеству погибших 2007 - 132 человека. Из всех видов происшествий, в которых есть пострадавшие пешеходы, доля наездов на пешеходов составляет свыше 85% от всего количества ДТП.

2. Как показывает анализ, наиболее аварийными магистралями, где чаще всего происходят дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов, являются:

(ДТП-погибло-ранено за 5 лет)

Раимбека	589 - 63 - 567 (7,6 %),	Джандосова	179 - 14 - 180 (2,3 %),
Сейфуллина	454 - 34 - 447 (5,8 %),	Сатпаева	150 - 7 - 154 (1,9 %),
Абая	368 - 20 - 380 (4,7 %),	Тимирязева	151 - 3 - 155 (1,9 %),
Толеби	348-14-357(4,5%),	Майлина	128-13-128(1,6%),
Северное кольцо	344-49-328(4,4%),	Достык	122-10-119(1,6%),
Рыскулова	230-32-216(2,9%),	Розыбакиева	122 - 13 - 116 (1,6 %),
Саина	227-14-224(2,9%),	Момыш-Улы	111-9-111(1,4%).
Суюнбая	194 - 26 - 177 (2,5 %)		

**Анализ показателей аварийности по видам происшествий
за 2003 - 2007 гг.**

Вид нарушения	Всего за 5 лет			В						
				2003			2004			ЛГТТ
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	
Столкновение	3086	323	4372	478	47	680	517	47	706	
Опрокидывание	72	11	119	9	1	12	18	2	49	
Наезд на стоящее ТС	230	10	281	40		49	41	1	48	
Наезд на препятствие	752	165	987	88	17	112	117	25	142	
Наезд на пешехода	7797	600	7706	1510	117	1496	1480	104	1440	1
Наезд на велосипедиста	172	8	172	40	1	40	44	3	45	
Наезд на гужевой транспорт	1		2							
Иные виды	471	5	469	85	2	83	90		91	
ИТОГО:	12581	1122	14108	2250	185	2472	2307	182	2521	2
доля в общем количестве										
Наезд на пешехода	62%	53%	55%	67%	63%	61%	64%	57%	57%	6

Всего		7797	600	7706	1510	117	1496	1480	104	1440	158
РАИМБЕКА	7,6	589	63	567	101	10	103	95	9	89	11
СЕЙФУЛЛИНА	5,8	454	34	447	93	10	86	99	8	95	10
АБАЯ	4,7	368	20	380	65	3	70	56	1	56	8
СЕВЕРНОЕ КОЛЬЦО	4,4	344	49	328	85	22	71	58	10	56	6
ТОЛЕ БИ	4,5	348	14	357	67	1	71	51	1	50	6
РЫСКУЛОВА	2,9	230	32	216	47	7	43	51	6	48	3
САИНА	2,9	227	14	224	50	4	49	42	1	41	4
СУЮНБАЯ	2,5	194	26	177	29	3	26	38	2	36	4
ДЖАНДОСОВА	2,3	179	14	180	39	6	40	44	3	43	3
САТПАЕВА	1,9	150	7	154	28	1	28	27		29	2
ТИМИРЯЗЕВА	1,9	151	3	155	41		45	29		29	3
МАЙЛИНА	1,6	128	13	128	20	2	18	27		27	2
ДОСТЫК	1,6	122	10	119	27		30	23	1	22	2
РОЗЫБАКИЕВА	1,6	122	13	116	26	3	23	29	4	25	2
МОМЫШ-УЛЫ	1,4	111	9	111	24	2	25	19		21	3
ШАЛЯПИНА	1,5	116	4	114	23	1	23	23	1	22	2
АУЭЗОВА	1,4	106	7	107	14	1	14	27	3	28	2
АЛЬ-ФАРАБИ	1,2	96	12	92	16	2	16	19	2	18	1
ЖАНСУГУРОВА	1,2	92	7	97	24	2	25	23	2	24	1
ГОГОЛЯ	1,2	93	6	90	26	3	23	19	1	18	1
УТЕГЕН БАТЫРА	1,2	91	7	87	10	3	7	29	1	28	1
ГАГАРИНА	1,1	84	7	83	16	1	16	15		15	1
АЛТЫНСАРИНА	1,1	83	3	81	18	1	17	15	1	15	1
ФУРМАНОВА	1,0	76	4	79	14		16	19		19	1
БЕКМАХАНОВА	0,9	72	11	66	9		9	9	1	8	1

3. По **вине пешеходов** за указанный период (2003-2007) совершено всего ДТП - 4331, погибло - 375, ранено - 4174 (см. таблицы 2.3.-2.-6. и рисунки 2.4.-2.9.).

в том числе **по причинам:**

переход проезжей части в неустановленном месте	- 3346-335-3199,
неподчинение сигналам регулирования	- 323-13-319,
неожиданный выход на проезжую часть	- 293-13-292,
нарушение ПДД детьми до 7 лет, без сопровождения взрослых	- 192-11-184,
нарушения ПДД в нетрезвом состоянии	- 173-2-177.

Доля ДТП по вине пешеходов по причине - переход проезжей части в неустановленном месте составляет 80% от всех происшествий с участием пешеходов по их вине.

4. Анализ числа пострадавших в ДТП **детей-пешеходов** показывает, что всего за 5 лет года пострадало 1758 детей, погиб 61 ребенок, 1768 получили ранения различной степени (см. таблицу 2.7. и рисунки 2.10-2.11).

В том числе по годам:

2003	-371-12-375,
2004	-372-13-375,
2005	-385-10-387,
2006	-345-16-346,
2007	-285-10-285.

2005 год - наиболее аварийный по количеству ДТП с участием детей и количеству раненых - 385 и 387 соответственно, в 2006 году погибло больше всего детей - 16. Из пострадавших детей - четвертая часть в возрасте до 7 лет.

По вине детей-пешеходов за соответствующий период совершено 1041 ДТП, погибло 40 детей, ранено 1031 (см. таблицу 2.9 и рисунки 2.12-2.14).

Анализ наездов на пешеходов в г. Алматы по видам на наиболее аварийные улицы горо,

	Всего			Из них по вине						в том числе по видам наруше						
				водителей			пешеходов			1. Переход в неустановленном месте			2. Неподчинение сигналам регулирования			3. Н выхо,
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	сг.	погибло	ранено	ДТП
Всего	7797	600	7706	346	22	3532	4331	375	4174	3346	335	3199	323	13	319	293
% от общего количества				44	38	46	56	63	54	43	56	42	4	2	4	4
РАИМБЕКА	589	63	567	221	24	214	368	39	353	297	34	284	28	4	24	24
СЕЙФУЛЛИНА	454	34	447	207	16	208	247	18	239	195	17	185	20	1	21	13
АБАЯ	368	20	380	179	6	192	189	14	188	134	12	133	29	1	28	14
СЕВЕРНОЕ КОЛЬЦО	344	49	328	124	14	126	220	35	202	179	31	163	7	1	7	20
ТОЛЕ БИ	348	14	357	166	5	172	182	9	185	138	9	138	15		16	17
РЫСКУЛОВА	230	32	216	85	12	82	145	20	134	120	18	110	10		10	9
САИНА	227	14	224	97	7	98	130	7	126	99	7	94	12		12	10
СУЮНБАЯ	194	26	177	78	10	72	116	16	105	85	15	74	5		5	14
ДЖАНДОСОВА	179	14	180	79	7	83	100	7	97	80	7	77	10		10	6
САТПАЕВА	150	7	154	68	4	69	82	3	85	62	2	65	11		12	5
ТИМИРЯЗЕВА	151	3	155	77	1	80	74	2	75	43	2	44	20		20	5
МАЙЛИНА	128	13	128	63	6	67	65	7	61	46	7	41	1		1	12
ДОСТЫК	122	10	119	62	6	62	60	4	57	47	3	45	7		7	2
РОЗЫБАКИЕВА	122	13	116	77	4	78	45	9	38	37	9	30	3		3	2
МОМЫШ-УЛЫ	111	9	111	59	3	61	52	6	50	34	4	34	5		5	11
ШАЛЯПИНА	116	4	114	58	1	58	58	3	56	45	3	43	6		6	2
АУЭЗОВА	106	7	107	60	6	61	46	1	46	32	1	32	8		8	5
АЛЬ-ФАРАБИ	96	12	92	43	2	48	53	10	44	38	9	30	4	1	3	9
ЖАНСУГУРОВА	92	7	97	37	1	45	55	6	52	40	6	36	4		5	3
ГОГОЛЯ	93	6	90	46	3	45	47	3	45	32	2	31	7	1	6	2
УТЕГЕН БАТЫРА	91	7	87	44	1	43	47	6	44	37	5	34	5	1	4	3
ГАГАРИНА	84	7	83	31	3	32	53	4	51	45	3	43	3		4	4
АЛТЫНСАРИНА	83	3	81	36	1	36	47	2	45	33	1	32	6	1	5	4
ФУРМАНОВА	76	4	79	36		40	40	4	39	35	4	34	2		2	2
БЕКМАХАНОВА	72	11	66	30	3	29	42	8	37	37	7	33				3

**Анализ числа нарушителей-пешеходов по полу
за 2003 - 2007 гг**

Характеристика виновных нарушителей			Всего за 5 лет			2003			2004		
Категория	пол	Возраст	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено
Пешеход	муж	до 7	205	17	192	35	3	33	45	3	42
		до 16	403	8	403	66	2	66	100	1	100
		до 20	380	30	371	73	4	73	92	7	88
		до 30	223	33	203	41	6	36	51	5	46
		до 40	428	51	399	67	9	63	80	7	76
		до 50	330	45	291	59	16	44	59	3	56
		до 70	339	48	300	59	9	52	79	13	66
	св 70	90	16	74	14	3	11	22	5	17	
	жен	до 7	103	6	103	23	1	24	18	2	16
		до 16	248	7	257	39	2	37	60	2	64
		до 20	407	20	425	56	3	60	65	1	69
		до 30	166	9	168	35	1	34	26	2	25
		до 40	230	18	228	35	33		1		50
		до 50	206	15	195	33	2	33	45	1	44
до 70		311	33	286	49	5	45	69	13	57	
св 70	135	21	117	19	5	14	22	4	19		
Всего по полу	мужчины		2398	248	2233	414	52	378	528	44	491
	женщины		1806	129	1779	289	24	280	356	26	344
ИТОГО			4204	377	4012	703	76	658	884	70	835

**Анализ числа нарушителей-пешеходов по видам пр
за 2003 - 2007 гг**

Характеристика виновных нарушителей			Всего за 5 лет			В том числе по видам про				
			ДТП	погибло	ранено	1. Столкновение	2 Опрокидывание	3. Наезд на стоящее ТС	4. Наезд на препятствие	
Пешеход	мужчины	ДО 7	205	17	192	0/0/0	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		до 16	403	8	403	0/0/0	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		до 20	380	30	371	1/0/1	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		до 30	223	33	203	2/0/2	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		до 40	428	51	399	0/0/0	0/0/0	0/0/0	1/2/3	
		до 50	330	45	291	3/0/3	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		ДО 70	339	48	300	3/0/3	0/0/0	0/0/0	1/0/1	
		СВ70	90	16	74	0/0/0	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
	женщина	ДО 7	103	6	103	0/0/0	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		ДО 16	248	7	257	1/0/1	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		до 20	407	20	425	3/0/4	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		до 30	166	9	168	0/0/0	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		до 40	230	18	228	1/1/1	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
		до 50	206	15	195	0/0/0	0/0/0	0/0/0	0/0/0	
ДО 70		311	33	286	3/1/4	0/0/0	0/0/0	0/0/0		
ев 70		135	21	117	3/1/2	1/0/1	0/0/0	0/0/0		
Всего по полу	муж	2398	248	2233	9/0/9	0/0/0	0/0/0	2/2/4	2	
	жен	1806	129	1779	11/3/12	1/0/1	0/0/0	0/0/0	1	
ИТОГО			4204	377	4012	20/3/21	1/0/1	0/0/0	2/2/4	

**Анализ числа нарушителей-пешеходов по видам
за 2003 - 2007 гг**

Характеристика виновных нарушителей			Всего за 5 лет			В том числе по видам на			
			ДТП	Погибло	Ранено	1. Переход в неустановл. месте	2. Неподчинен. сигналам регулирован ия	3. Неожиданный выход на проез. часть	4. Игра д
Категория	пол	Возраст							
Пешеход	мужчины	до 7	205	17	192	61/7/56	5/0/5	4/1/3	
		до 16	403	8	403	331/8/330	24/0/24	48/0/49	
		до 20	380	30	371	350/27/341	45/1/44	45/2/46	
		до 30	223	33	203	217/28/196	27/1/28	14/2/13	
		до 40	428	51	399	339/49/308	22/0/25	23/2/21	
		до 50	330	45	291	269/38/236	23/4/19	13/2/12	
		ДО 70	339	48	300	253/41/221	29/4/25	25/3/22	
	ев 70	90	16.	74	75/16/59	6/0/6	6/0/6		
	женщина	до 7	103	6	103	39/5/39	3/0/3	4/0/4	
		ДО 16	248	7	257	211/7/219	15/0/15	22/0/23	
		ДО 20	407	20	425	335/20/348	37/0/37	27/0/30	
		до 30	166	9	168	123/8/126	21/0/21	18/1/17	
		до 40	230	18	228	194/18/192	15/0/15	16/0/16	
		до 50	206	15	195	173/15/161	16/0/17	7/0/7	
ДО 70		311	33	286	267/30/243	24/2/22	19/1/20		
св 70	135	21	117	119/20/102	11/1/10	4/0/4			
Всего по полу	мужчины	2398	248	2233	1895/214/1747	181/10/176	178/12/172		
	женщины	1806	129	1779	1461/123/1430	142/3/140	117/2/121		
ИТОГО			4204	377	4012	3356/337/3177	323/13/316	295/14/293	

**Анализ числа пострадавших в ДТП детей-
за 2003 – 2007 гг**

Наименование показателя			Всего			2003					
						2003			2004		
категория	возрастная группа	пол	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено
Пешеходы	до 7 лет	<i>мальчики</i>	240	19	229	40	2	39	48	5	43
		<i>девочки</i>	114	5	121	21	1	22	20	1	19
	от 7 до 16 лет	<i>мальчики</i>	842	21	836	186	5	186	184	3	183
		<i>девочки</i>	562	16	582	124	4	128	120	4	130
- Всего по полу	до 7 лет		354	24	350	61	3	61	68	6	62
	от 7 до 16 лет		1404	37	1418	310	9	314	304	7	313
Всего по возрастным группам		<i>мальчики</i>	1082	40	1065	226	7	225	232	8	226
		<i>девочки</i>	676	21	703	145	5	150	140	5	149
ИТОГО:			1758	61	1768	371	12	375	372	13	375

**Анал. Числа пострадавших в ДТП детей-пешеходов
за 2003 – 2007 гг**

Наименование показателя	Всего за 5 лет			в том числе по годам														
				2003			2004			2005			2006			2007		
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено
Всего детей	1758	61	1768	371	12	375	372	13	375	385	10	387	345	16	346	285	10	285
<i>в том числе по возрастным группам:</i>																		
дети до 7 лет	354	24	350	61	3	61	68	6	62	82	3	84	71	8	71	72	4	72
дети от 7 до 16 лет	1404	37	1418	310	9	314	304	7	313	303	7	303	274	8	275	213	6	213
Пострадало по своей вине	981	38	973	163	7	160	225	9	222	222	6	221	188	8	189	183	8	181
<i>в том числе по видам нарушений пешеходами всего:</i>																		
Переход в неустановленном месте	668	27	666	76	7	72	144	6	142	151	3	153	159	5	162	138	6	137
Неподчинение сигналам регулирования	48		48	16		16	9		9	12		12	6		6	5		5
Неожиданный выход на проезжую часть	80	1	81	31		31	27		29	15	1	14	6		6	1		1
Нарушение ПДД детьми до 7 лет без сопровождения взрослых	185	10	178	40		41	45	3	42	44	2	42	17	3	15	39	2	38
<i>из них дети до 7 лет:</i>																		
Переход в неустановленном месте	46	4	46	4	2	2	5	1	4	10		10	18		21	9	1	9
Неподчинение сигналам регулирования	2		2				1		1	1		1						
Неожиданный выход на проезжую часть	2		2				1		1	1		1						
Нарушение ПДД детьми до 7 лет без сопровождения взрослых	185	10	178	40		41	45	3	42	44	2	42	17	3	15	39	2	38
<i>дети от 7 до 16 лет:</i>																		
Переход в неустановленном месте	622	23	620	72	5	70	139	5	138	141	3	143	141	5	141	129	5	128
Неподчинение сигналам регулирования	46		46	16		16	8		8	11		11	6		6	5		5
Неожиданный выход на проезжую часть	78	1	79	31		31	26		28	14	1	13	6		6	1		1

Наименование показателя	Всего за 5 лет			2003		
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено
		3		3	1	
	84	3	86	42	1	45
	18		20	2		2
	187	2	191	49		51
	155	5	160	32	2	33
	29		30	14		14
	1		1			
	1		1			
	5	1	4	2		2
	159	1	159	47		47
	5		5			
	1		1	1		1

В том числе по годам:

2003	-163-7-160,
2004	- 225-9-222,
2005	-222-6-221,
2006	-188-8-189,
2007	-183-8-181.

По видам нарушений наибольшее количество ДТП с детьми совершено по причине перехода проезжей части в неустановленном месте 668-27-666. Особую озабоченность вызывает нарушение ПДД детьми до 7 лет без сопровождения взрослых - 185-10-178. Неожиданный выход на проезжую часть - количество таких ДТП 80, погиб 1 ребенок, ранено 81

(таблица 2.3.).

Из общего количества ДТП с участием детей 56% - совершено по их вине, соответственно 44% - по вине водителей. В 766 ДТП по вине водителей погибло 22 ребенка и 778 детей ранено (таблица 2.6.).

В том числе по годам:

2003	-207-4-214,
2004	-146-4-150,
2005	-159-4-161,
2006	-155-8-153,
2008	-99-2-100.

Больше всего детей пострадало **по вине водителей по видам нарушений:**

нарушение правил маневрирования	- 224-3-230,
нарушение правил проезда пешеходных переходов	- 184-8-189 и
нарушение правил проезда перекрестка	- 184-1-184.

Всего **по возрастным группам и полу** пострадало

до 7 лет (таблицы 2.4.-2.6.):

мальчики - 240-19-229,

девочки - 114-5-121,

от 7 до 16 лет:

мальчики - 842-21-836,

девочки - 562-16-582.

5. В городе Алматы обстановка с ДТП с участием пешеходов **по виду элемента улично-дорожной сети** (см. таблицу 2.10. и рисунок 2.15.) выглядит следующим образом:

- **мост** (путепровод, виадук, эстакада) - ДТП 18, погибло - 3, ранено - 17 человек,

- **зоны остановки общественного транспорта** - ДТП 498, погибло 43, ранено - 490.

Больше всего ДТП с пострадавшими на остановках общественного транспорта по следующим улицам:

ул. Толе би - 42-0-45,

пр. Раимбека - 37-4-36,

ул. Майлина - 27-2-31,

пр. Сейфуллина - 27-2-26,

а на остановках по Северному кольцу больше всего погибших - 6 человек,

- **пешеходный переход** - ДТП - 725, погибло 66 человека, ранено 725.

Наибольшее число аварий с пешеходами на пешеходных переходах по

пр. Сейфуллина - 70-2-73,

пр. Абая - 54-1-61,

пр. Раимбека - 47-8-44,

ул. Майлина - 35-3-36,

ул. Саина - 32-4-30,

пр. Суюнбая - 29-5-26,

пр. Достык - 28-3-28.

Анализ наездов на пешеходов в г. Алматы по виду элемента УДС с наиболее аварийные улицы города

	Всего			в том числе по виду элемента УДС								
				Мост (путепровод, виадук, эстакада)			Зоны остановки общественного транспорта			Пешеходный переход		
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено
Всего	7797	600	7706	18	3	17	498	43	490	725	66	725

РАИМБЕКА
СЕЙФУЛЛИНА
АБАЯ
СЕВЕРНОЕ КОЛЬЦО
ТОЛЕБИ
РЫСКУЛОВА
САИНА
СУЮНБАЯ
ДЖАНДОСОВА
САТПАЕВА
ТИМИРЯЗЕВА

МАЙЛИНА	128	13	128		1		27	2	31	35	3	36
ДОСТЫК	122	10	119				6	2	4	28	3	28
РОЗЫБАКИЕВА	122	13	116				1		1	24	2	23
МОМЫШ-УЛЫ	111	9	111				13	2	11	27	1	29
ШАЛЯПИНА	116	4	114				6		6	24	1	23
АУЭЗОВА	106	7	107				3		3	20	2	21
АЛЬ-ФАРАБИ	96	12	92				19	3	16	13	1	12
ЖАНСУГУРОВА	92	7	97	1		1	2	1	1	9		10
ГОГОЛЯ	93	6	90	1		2	7		7	3		3
УТЕГЕН БАТЫРА	91	7	87				6	1	6	11		11
ГАГАРИНА	84	7	83				3		3	11	5	8
АЛТЫНСАРИНА	83	3	81				11		11	5	1	4
ФУРМАНОВА	76	4	79				4		5	8		8
БЕКМАХАНОВА	72	11	66	1		1	7	1	6	9	2	7

- **перекресток со светофорным регулированием** - ДТП - 1063, погибло - 55 и ранено 1073 человек. Проспект Раимбека лидирует по всем трем показателям наездов на пешеходов на перекрестках со светофорным регулированием:

пр. Райымбека	-102-12-97,
пр.Абая	-91-4-93,
ул. Толе би	-78-1-81,
пр. Сейфуллина	- 68-1-72,
ул.Тимирязева	-63-0-65.

-Что касается **перекрестков нерегулируемых**, то за 5 лет с 2003 по 2007 совершено наездов на пешеходов 1414, в которых погибло 63 и 1443 получили ранения. В том числе:

пр. Раимбека	- 98-3-103,
пр.Сейфуллина	- 88-6-66,
ул. Толе би	-58-1-52,
пр. Рыскулова	- 56-4-54,
пр.Абая	-48-1-55,
Северное Кольцо	- 36-4-39.

6. Дорожно-транспортные происшествия по времени года (по месяцам):

январь	502-34-504,
февраль	506-36-505,
март	606-35-604,
апрель	635-40-640,
май	725-54-727,
июнь	585-52-568,
июль	639-51-628,
август	639-63-617,
сентябрь	664-59-651,

Всего	7797	600	7706	502	34	504	506	36	505	606	35	604	с
РАИМБЕКА	589	63	567	36	3	35	43	5	44	47	2	46	
СЕЙФУЛЛИНА	454	34	447	23		26	27	5	25	39	1	39	
АБАЯ	368	20	380	29	2	28	28	1	30	22	1	24	
СЕВЕРНОЕ КОЛЬЦО	344	49	328	19	5	17	26	4	24	23	3	21	
ТОЛЕ БИ	348	14	357	18	2	16	23	1	25	33		35	
РЫСКУЛОВА	230	32	216	13	1	17	10	1	9	17	1	16	
САИНА	227	14	224	14	2	15	21		21	17	1	16	
СУЮНБАЯ	194	26	177	16		16	12	2	10	16	1	16	
ДЖАНДОСОВА	179	14	180	9		9	18	2	17	14		14	
САТПАЕВА	150	7	154	12		15	6		6	18	2	17	
ТИМИРЯЗЕВА	151	3	155	11		11	12		12	11		11	
МАЙЛИНА	128	13	128	7		8	11		13	4		4	
ДОСТЫК	122	10	119	8		8	9	1	9	9		9	
РОЗЫБАКИЕВА	122	13	116	9		10	10	2	8	4		5	
МОМЫШ-УЛЫ	111	9	111	13	2	12	5		7	9		9	
ШАЛЯПИНА	116	4	114	9		9	5		5	8		8	
АУЭЗОВА	106	7	107	10	1	9	4		5	12	1	12	
АЛЬ-ФАРАБИ	96	12	92	5	1	4	6	1	5	11	3	9	
ЖАНСУГУРОВА	92	7	97	3		6	2		4	4		4	
ГОГОЛЯ	93	6	90	4		4	7		7	8	1	8	
УТЕГЕН БАТЫРА	91	7	87	12	2	10	2		2	3		3	
ГАГАРИНА	84	7	83	8		8	3		3	5		5	
АЛТЫНСАРИНА	83	3	81	6		6	5		5	6	1	5	
ФУРМАНОВА	76	4	79	3		3	5		5	6		6	
БЕКМАХАНОВА	72	11	66	1	1	1	3		3	3		4	

	в том числе по месяцам года											
	Июль			Август			Сентябрь			Октябрь		
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено		погибло	ранено
Всего	639	51	628	639	63	617	664	59	651	891	65	874
РАИМБЕКА	42	7	37	68	8	66	54	11	50	78	6	75
СЕЙФУЛЛИНА	38	2	38	26	1	26	35	2	35	52	2	52
АБАЯ	38	1	41	27	4	25	27	3	28	49	1	51

октябрь	891-65-874,
ноябрь	795-62-793
декабрь	610-49-595.

Наибольшее количество ДТП за период с 2003 по 2007 годы было совершено в октябре, меньше всего дорожно-транспортных происшествий - в январе (см. таблицу №12 и рисунок 20-21).

7. По дням недели совершено (таблица 2.12, рисунок 2.17.-2.18):

понедельник	1126-91 -1097,
вторник	1140-90-1120,
среда	1174-91-1161,
четверг	1194-84-1163,
пятница	1163-78-1156,
суббота	1106-77-1105,
воскресенье	894-89-904.

По дням недели наибольшее количество ДТП (1194) и раненых (1163) выпало на четверг, а по погибшим на понедельник и среду - 91 человек (см. таблицу 2.13. и рисунки 2.18.-2.19.).

8. По времени суток ДТП совершено в период:

с 22-00 до 05-00	1332-196-1269,
с 06-00 до 09-00	882-63-874,
с 10-00 до 17-00	3391-165-3408,
с 18-00 до 21-00	2192-176-2155.

Больше всего дорожно-транспортных происшествий (3391) с участием пешеходов, которые получили ранения различной степени (3408) совершено в дневное время суток. На вечерне и ночное время суток с 22-00 до 05-00 приходится пик погибших - 196 человек (рисунки 2.18-2.19.).

Анализ наездов на пешеходов в г. Алматы по дням недели с 2

наиболее аварийные улицы города

	Всего			в том числе по дням недели											
				Понедельник			Вторник			Среда			Четверг		
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено
Всего	7797	600	7706	1126	91	1097	1140	90	1120	1174	91	1161	1194	84	11
РАИМБЕКА	589	63	567	87	13	81	84	7	82	84	12	78	85	7	8
СЕЙФУЛЛИНА	454	34	447	75	5	72	63	6	64	70	9	66	71	3	7
АБАЯ	368	20	380	58		61	50	3	51	44	1	48	65	5	6
СЕВЕРНОЕ КОЛЬЦО	344	49	328	43	12	41	44	4	41	47	3	48	55	6	5
ТОЛЕ БИ	348	14	357	56	1	56	52	1	54	55	2	56	52	4	5
РЫСКУЛОВА	230	32	216	26	2	26	34	6	31	32	9	27	32	3	2
САИНА	227	14	224	26	1	27	34	4	33	33	3	30	31	2	2
СУЮНБАЯ	194	26	177	24	4	21	30	4	28	28	7	21	38	5	3
ДЖАНДОСОБА	179	14	180	20	2	21	23	4	21	42	4	40	25		2
САТПАЕВА	150	7	154	22	1	21	28	5	27	23		27	20	1	1
ТИМИРЯЗЕВА	151	3	155	30		31	19		19	17	1	18	25	1	2
МАЙЛИНА	128	13	128	24	1	23	18		19	13	1	12	15	2	1
ДОСТЫК	122	10	119	15	2	14	16	1	17	20	1	20	21	1	2
РОЗЫБАКИЕВА	122	13	116	15	1	16	17		17	16	3	15	14	1	1
МОМЫШ-УЛЫ	111	9	111	16	2	16	18		18	19	1	22	13	3	1
ШАЛЯПИНА	116	4	114	18		18	16	1	16	10	2	8	16		1
АУЭЗОВА	106	7	107	19	2	17	21	1	20	9		10	18	1	1
АЛЬ-ФАРАБИ	96	12	92	12	1	13	17	2	16	20	3	19	14	3	1
ЖАНСУТУРОВА	92	7	97	10		11	9		11	17	1	19	10		1
ГОГОЛЯ	93	6	90	14	2	12	10		10	7		8	24		2
УТЕГЕН БАТЫРА	91	7	87	9	3	6	11		11	22	1	22	14	1	1
ГАГАРИНА	84	7	83	16	1	16	12	5	9	14		14	17		1
АЛТЫНСАРИНА	83	3	81	12	2	10	13		13	13		14	9	1	8
ФУРМАНОВА	76	4	79	15	1	14	12	1	13	8		8	7	1	6
БЕКМАХАНОВА	72	11	66	12	2	10	11	1	10	9	1	8	12	2	1

**Анализ наездов на пешеходов в г. Алматы по времен
наиболее аварийные улицы города**

	Всего			в том числе								
				00-01			02-03			04-05		
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено
Всего	7797	600	7706	236	41	224	175	35	166	94	20	8
РАИМБЕКА	589	63	567	22	5	18	18	6	15	6	5	
СЕЙФУЛЛИНА	454	34	447	22	5	19	14	3	11	18	4	1
АБАЯ	368	20	380	14	2	14	12	3	10	5		
СЕВЕРНОЕ КОЛЬЦО	344	49	328	17	7	18	12	5	8	4	2	
ТОЛЕ БИ	348	14	357	6		6	12	2	13	7		
РЫСКУЛОВА	230	32	216	11	2	10	7	1	7	1		
САИНА	227	14	224	10	2	11	6		7	6		
СУЮНБАЯ	194	26	177	4		5	1		1	2		
ДЖАНДОСОВА	179	14	180	7		8	4	1	4	5	4	
САТПАЕВА	150	7	154	4		4	5		5	2		
ТИМИРЯЗЕВА	151	3	155	5		5	1		1	2		
МАЙЛИНА	128	13	128	5		5	1		1			
ДОСТЫК	122	10	119	3		3	4	2	2	2	1	
РОЗЫБАКИЕВА	122	13	116	5	1	4	3	2	2	1		
МОМЫШ-УЛЫ	111	9	111	4	1	3	4	1	4	4		
ШАЛЯПИНА	116	4	114	2		2	1		1			
АУЭЗОВА	106	7	107	3		3	3		3	1		
АЛЬ-ФАРАБИ	96	12	92	3	1	2	2		2	2	1	
ЖАНСУГУРОВА	92	7	97	7	1	8	4		4	2		
ГОГОЛЯ	93	6	90				1		1	1		
УТЕГЕН БАТЫРА	91	7	87	1		1	1		1			
ГАГАРИНА	84	7	83	1		2	2		2			
АЛТЫНСАРИНА	83	3	81	2		2	3		3	1		
ФУРМАНОВА	76	4	79	1		1	3		5			
БЕКМАХАНОВА	72	11	66	2		2	1		1			

	в том числе по времени суток										
	12- 13			14-15			16-17			18-19	
	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло	ранено	ДТП	погибло
Всего	860	52	853	903	36	914	949	45	957	1180	93
РАИМБЕКА	68	6	65	57		59	76	9	72	61	5
СЕЙФУЛЛИНА	44	1	47	54	2	55	51	2	52	61	5
АБАЯ	47	2	52	39	1	39	62	2	61	45	1
СЕВЕРНОЕ КОЛЬЦО	23		25	37	1	37	49	3	48	54	6
ТОЛЕ БИ	39		39	48	2	48	37		40	51	4
РЫСКУЛОВА	17	1	18	23	2	22	24	1	24	43	7
САИНА	12	1	11	23		23	23		24	35	3
СУЮНБАЯ	16	4	14	18	1	17	19	2	17	40	5
ДЖАНДОСОВА	18	1	20	12		12	25	1	25	19	1
САТПАЕВА	11		11	18	1	18	13		14	19	3
ТИМИРЯЗЕВА	18		19	17		17	18		20	21	1
МАЙЛИНА	19	1	20	11		12	18	1	18	22	5
ДОСТЫК	8	1	7	15		16	22	1	24	19	1
РОЗЫБАКИЕВА	14	3	12	21	1	21	10	1	10	18	1
МОМЫШ-УЛЫ	16	1	15	13		15	10		13	20	1
ШАЛЯПИНА	14	1	13	16	1	15	9		9	10	
АУЭЗОВА	13	1	12	13	4	11	17	1	17	15	
АЛЬ-ФАРАБИ	7		7	9	2	9	9	1	10	16	1
ЖАНСУГУРОВА	4		4	5	1	8	6		6	6	
ГОГОЛЯ	16		16	12	1	11	12		12	14	2
УТЕГЕН БАТЫРА	11		11	12	2	11	8		8	10	
ГАГАРИНА	11		11	10		10	6	2	5	19	2
АЛТЫНСАРИНА	18	2	17	6		6	11		11	16	1
ФУРМАНОВА	11		12	7		7	8		8	15	2
БЕКМАХАНОВА	5	3	3	6	1	5	10	2	8	10	

В результате анализа улично-дорожной сети города и ДТП с участием пешеходов можно сделать следующие **выводы**:

1. ДТП с наездом на пешеходов составляют в среднем 62% от общего числа происшествий.

2. Сохраняется стабильно высокий уровень количества пострадавших и погибших пешеходов при ДТП. За один год количество погибших достигает 120 чел., пострадавших - 1541 чел.

3. Наиболее аварийными автодорогами, где чаще всего происходят ДТП с участием пешеходов являются скоростные участки магистральных дорог: пр.Райымбека, пр.Сейфуллина, пр.Абая, пр.Рыскулова, пр.Суюнбая, пр.Аль-Фараби, ул.Саина, ул.Толе би, Северное кольцо, ул.Майлина.

4. При выполнении работ по ремонту и расширению УДС, при строительстве транспортных развязок, при строительстве автодорог -явно недостаточное внимание уделяется проблемам обеспечения безопасности пешеходного движения. Все методы управления дорожным движением должны быть сориентированы на комплексное решение противоречивой задачи - с одной стороны увеличение пропускной способности транспортных потоков (увеличение их скорости), с другой стороны необходимо обеспечивать безопасность пешеходов в местах перехода транспортных магистралей. Однако, как правило, применяемые варианты регулирования дорожного движения решаются с приоритетом транспорта, за счет ухудшения безопасности движения пешеходов.

5. Традиционные дорожные знаки и дорожная разметка устанавливаемые на перекрестках, согласно государственного стандарта СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения», не всегда обеспечивают требуемый уровень безопасности движения пешеходов при многорядном движении, высокой интенсивности и скорости движения автотранспорта.

3. Предложения по совершенствованию системы обеспечения безопасности пешеходного движения в г.Алматы на 2009-2011 годы

Недостаточная безопасность дорожного движения на пешеходных переходах обусловлена следующими причинами:

- **низкой дисциплиной участников движения, водителей и пешеходов;**
- **недостаток информации, при чем для всех участников дорожного движения;**
- **недостаточной видимостью технических средств регулирования дорожным движением, связанной с высокой степенью озеленения улиц города.**

Повышение эффективности стандартных средств организации дорожного движения на пешеходных переходах можно достичь путем дополнительного использования множества современных разработок в области технического обеспечения безопасности дорожного движения. В зависимости от степени «опасности» пешеходного перехода должен выбираться определенный комплекс мер, направленный на решение по ликвидации или снижению конкретных причин ДТП.

Для существующей транспортной сети дорог г.Алматы рекомендуются к применению следующие технические решения:

3.1. Скоростные дороги и главные магистрали, связывающие районы города (пр. Аль-Фараби, пр. Суюнбая, пр. Рыскулова, пр. Абая, ул. Саина, Северное кольцо, ул. Майлина)

Предусматривается устройство надземных, подземных и регулируемых пешеходных переходов. Устройство оборудованных нерегулируемых пешеходных переходов следует применять как исключение.

Для обеспечения пропуска пешеходного потока большой интенсивности через магистрали скоростного движения с четырьмя и более числом полос движения, наиболее безопасными являются пешеходные переходы в разных уровнях с проезжей частью дороги (надземные и подземные). Их следует предусматривать с интервалом 400-800 м.

Подземные пешеходные переходы:

достоинства	Обеспечивают безконфликтный пропуск пешеходов в тоннеле, отсутствуют массивные конструкции вблизи проезжей части, не нарушают эстетику вблизи элитных зданий, меньший перепад высот (по сравнению с надземным) между проезжей частью и проходной частью на переходе.
недостатки	Высокая стоимость (ориентировочно 360 млн.тенге), значительные объемы переноса подземных коммуникаций, необходимость значительных эксплуатационных затрат на содержание, необходимость круглогодичного освещения, социальные проблемы замкнутого не просматриваемого помещения.

Надземные пешеходные переходы:

достоинства	Обеспечивают безконфликтный пропуск пешеходов по пешеходному мосту, не высокие эксплуатационных затраты на содержание, не требуется круглосуточного освещения, более низкая стоимость (ориентировочно 150 млн.тенге), по сравнению с подземным, отсутствие сужения дороги на время проведения строительных работ, меньшая зависимость от геологических условий, подземных коммуникаций, возможность наблюдения со стороны всего происходящего.
-------------	--

недостатки	<p>При обеспечении габарита 5 м и высоте пролетного строения перехода 1,6 м - большой перепад высот (по сравнению с подземным) между проезжей частью и прохожей частью на переходе, массивные конструкции вблизи проезжей части, которые нарушают эстетику вблизи элитных зданий,</p> <p>необходимость разработки индивидуальных проектов с дизайном под окружающую застройку.</p>
------------	--

Регулируемые пешеходные переходы (светофорное регулирование с вызывной фазой):

достоинства	<p>Относительно низкая стоимость (ориентировочно 6 млн.тенге), безконфликтный пропуск пешеходов за счет разных фаз, обеспечение сравнительно высокой безопасности пешеходов, возможность длиной фаз регулировать пропускную способность пешеходов,</p> <p>возможность работы светофорного объекта в координации по магистрали.</p>
недостатки	<p>Задержки транспорта по магистрали, пропуск пешеходов и транспорта осуществляется в одном уровне,</p> <p>нарушение ПДД участниками движения приводит к ДТП.</p>

Регулируемые пешеходные переходы (светофорное регулирование без вызывной фазы):

достоинства	<p>Относительно низкая стоимость (ориентировочно 6 млн.тенге), безконфликтный пропуск пешеходов за счет разных фаз, обеспечение сравнительно высокой безопасности пешеходов, возможность работы светофорного объекта в координации по магистрали.</p>
недостатки	<p>Задержки транспорта по магистрали, пропуск пешеходов и транспорта осуществляется в одном уровне,</p> <p>нарушение ПДД участниками движения приводит к ДТП.</p>

Таким образом, при выборе способов организации пешеходных переходов через скоростные магистрали следует учитывать индивидуальные особенности каждого перехода: транспортные и пешеходные потоки, инженерно-геологические особенности, архитектурное оформление, технико-экономические показатели и др.

Предложения по конструкциям и расположению пешеходных переходов представлены в графических материалах и таблицах.

3.2. Магистральные дороги регулируемого движения, городские магистрали (ул. Жандосова, ул. Шаляпина, ул. Фурманова, пр. Достык и др.)

Предусматривается устройство надземных, подземных и регулируемых пешеходных переходов при соответствующем обосновании. Наибольшее количество предусматривается устройство регулируемых пешеходных переходов с вызывной фазой или работающие с координации по магистралям. Применяется устройство оборудованных нерегулируемых пешеходных переходов.

Для обустройства пешеходных переходов применяются дополнительные технические средства:

- установка над дорогой крупноформатных светодиодных панно («Внимание пешеходный переход!», «Внимание дети!»);
- установка светодиодных объемных знаков «Пешеходный переход», включаемые в момент перехода;
- обустройство пешеходного перехода светодиодным дорожным знаком «Ваша скорость» со встроенным радаром, показывающим водителю скорость его автомобиля в момент приближения к опасному участку дороги (школе, пешеходному переходу);

- обустройство пешеходного перехода перильными ограждениями лабиринтного типа, обеспечивающих безопасность пешеходов при выходе на проезжую часть дороги;
- обустройство перехода с использованием светофорной сигнализации. При этом могут использоваться два варианта:
 - включение зеленого сигнала для пешеходов осуществляется при включении кнопки на «вызывном табло (ТВП)» на время необходимое для перехода улицы, остальное время приоритетно отдается транспорту;
 - включение зеленого сигнала для пешеходов осуществляется по запросу от ТВП, с учетом координации транспортных потоков, т.е. не нарушая «зеленой волны» для транспорта.

Предложения по конструкциям и расположению пешеходных переходов представлены в графических материалах и таблицах.

3.3. Улицы и дороги местного значения, внутрирайонные улицы

Предусматривается устройство регулируемых пешеходных переходов с вызывной фазой или работающие с координации по магистралям при соответствующем обосновании. Наибольшее количество предусматривается устройство оборудованных нерегулируемых пешеходных переходов, которые включают:

- стандартная дорожная разметка пешеходного перехода 1.14.1, шириной не менее 4-х метров, с использованием долговечных разметочных материалов с добавлением световозвращающих стеклошариков;
- нанесение дополнительных «шумовых» полос перед пешеходным переходом с рельефной или профильной структурой;

- дублирование предупреждающих дорожных знаков 1.21 («Дети»), 1.20 («Пешеходный переход») и запрещающего знака 3.24 («Ограничение максимальной скорости»), - дорожной разметкой с символами этих знаков;
- установка стандартных дорожных знаков 1.20 и 5.16.1 («Пешеходный переход») на панно с ярким контрастным фоном, с применением флуоресцентной пленки, обеспечивающей высокий уровень световозвращения и свечения в ночное время;
- применение локального освещения пешеходного перехода и прилегающей к переходу зоны, убирает значительный контраст между освещенностью, создаваемой светом фар автомобилей и естественной ночной, близкой к нулю, которая является причиной трудностей с выбором правильных решений как пешеходами так и водителями транспортных средств.

Предложения по конструкциям и расположению пешеходных переходов представлены в графических материалах и таблицах этапов реализации программы «Пешеход».

5. Прогнозируемый объем затрат на реализацию Программы «Пешеход» 2009-2011г.г.

Сводная ведомость капитальных затрат по реализации программы «Пешеход»

Таблица 5.1

№п/п	Этапы строительства по годам	Подземный пешеходный переход		Надземный пешеходный переход		Регулируемый пешеходный переход		Не регулируемый обустроенный пешеходный переход		Итого по этапу сумма, тыс. тг
		кол-во	цена, т. тг	кол-во	цена, т. тг	кол-во	цена, т. тг	кол-во	цена, т. тг	
1	Этап №1 2009 год	7	360 000,00	4	150 000,00	5	6 000,00	6	4 000,00	3 174 000,00
2	Этап №2 2010 год	6	360 000,00	8	150 000,00	5	6 000,00	6	4 000,00	3 414 000,00
3	Этап №3 2011 год	4	360 000,00	9	150 000,00	5	6 000,00	6	4 000,00	2 844 000,00
	Всего по этапам	17		21		15		18		9 432 000,00

Заключение

Реализация данной программы обеспечит:

- сокращение дорожно-транспортных происшествий в зонах пешеходных переходов,
- безопасный переход пешеходов, в том числе с ограниченными возможностями, многополосных магистралей и дорог с высокой интенсивностью движения транспорта,
- сохранность самого ценного достояния государства -человеческих жизней,
- повышение комфортабельности проживания населения города,
- повышение пропускной способности автомагистралей,
- внедрение современных технических решений в области обеспечения безопасности движения на пешеходных переходах,
- формирование нового облика г. Алматы, повышение его имиджа как современного делового и культурного центра Республики Казахстан.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Рекомендации
по правилам дорожного движения и дорожным
знакам**





РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ,
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКИ
ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

НОМЕР ССЫЛКИ : EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

РЕКОМЕНДАЦИИ

ЭКСПЕРТА ПО ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ДОРОЖНЫМ ЗНАКАМ

Основные цели: Оказать содействие государствам Центрально Азии в повышении качества безопасного движения на дороге, посредством приведения в соответствие требований, касающихся организации дорожного движения.

Специальные цели: подготовить рекомендации в соответствии с особенностями каждой из стран бенефициаров по приведению в соответствие средств организации дорожного движения (дорожные знаки, дорожные разметки, светофоры) с международными требованиями конвенций (и их поправкам) к дорожным знакам и сигналам.

Введение

История применения положений Конвенции о дорожных знаках и сигналах в странах Центральной Азии (Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан) начинается с ратификации данной Конвенции СССР, в состав которого входили эти страны.

Ратификация была произведена Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. № 5939-VIII «О ратификации Конвенции о дорожных знаках и сигналах».

Одобренная Советом Министров СССР и представленная на ратификацию Конвенция о дорожных знаках и сигналах, подписанная от имени Советского Союза в Вене 8 ноября 1968 года, была ратифицирована со следующими оговоркой и заявлениями, сделанными при подписании:

"Союз Советских Социалистических Республик не считает себя связанным положениями статьи 44 Конвенции о дорожных знаках и сигналах относительно передачи споров о толковании или применении Конвенции для разрешения Международному Суду по просьбе любой из сторон".

"Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положения статьи 37 Конвенции о дорожных знаках и сигналах, согласно которым ряд государств не может стать участником этой Конвенции, носят дискриминационный характер, и считает, что Конвенция о дорожных знаках и сигналах должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничений".

"Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положения статьи 38 Конвенции о дорожных знаках и сигналах являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция (XV) от 14 декабря 1960 года)".

Таким образом, за исключением отдельных, не связанных с техническими нормами положений, Конвенция была одобрена в СССР и стала основой для разработки и применения всеми республиками, входящими в СССР, собственных норм в отношении технических средств организации дорожного движения, гармонизированных с данным международным документом.

Основным нормативным актом, регулирующим поведение участников дорожного движения, правильное понимание значения технических средств организации дорожного движения (дорожных знаков, дорожной разметки, сигналов светофоров и регулировщика) в СССР являлись Правила дорожного движения. Правила отражают достигнутый уровень автомобилизации в стране и по мере ее развития изменяются и уточняются.

В СССР вплоть до 1940 г. не было единых Правил дорожного движения, они разрабатывались и утверждались местными органами власти и имели существенные различия. Некоторый прогресс был достигнут после утверждения в 1940 г. типовых Правил движения, на базе которых стали создаваться более единообразные Правила на местах.

Существенным шагом в совершенствовании организации дорожного движения явилась разработка в 1957 г. новых типовых Правил движения, в которых были устранены многие неоправданные ограничения. На основе этих типовых документов во всех республиках Советского Союза в 1957—1959 гг. были приняты республиканские Правила дорожного движения.

Первые единые в СССР Правила дорожного движения были введены в действие с 1 января 1961 г. Эти Правила базировались на Женевской Конвенции о дорожном движении 1949 г., принятой в Женеве на международной конференции по дорожному движению, и Протоколе о дорожных знаках и сигналах. Советский Союз присоединился к ним в 1959 г. С этого времени в СССР был официально признан термин «дорожное движение».

С учетом опыта применения первых единых Правил дорожного движения возникла необходимость их корректировки, что и было сделано в переработанной редакции, введенной в действие с 1 января 1965 г. (этот документ назывался: «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР» и был утвержден приказом Министерства охраны общественного порядка РСФСР от 3 июня 1964 г. № 380).

После принятия в 1968 г. Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и дополняющих их Европейских соглашений 1971 г. Правила движения вновь подверглись существенной переработке. Их новая редакция была введена в действие с 1 января 1973 г. приказом МВД СССР от 25 августа 1972 г. № 240.

Все последующие изменения и дополнения в Правила дорожного движения, а также их новые редакции тоже утверждались приказами МВД СССР по согласованию с союзными республиками. Такие изменения и дополнения вносились в 1975, 1976, 1979, 1980, 1984 и 1987 гг. В 1980 и 1987 гг. фактически вводились новые редакции Правил, что было обусловлено большим объемом нововведений, касавшихся дорожных знаков и технических требований к транспортным средствам.

Напомним коротко, что вносилось нового в Правила дорожного движения за эти годы:

В 1975 г. появилось предписание об обязательном применении ремней безопасности, комплектации автомобилей медицинскими аптечками и огнетушителями. С 1976 г. введено ограничение скорости вне населенных пунктов до 90 км/ч для всех легковых автомобилей и междугородных автобусов и до 70 км/ч для грузовых автомобилей и мотоциклов. Были установлены и некоторые другие ограничения скоростного режима.

В 1979 г. в Правила внесены уточнения, касающиеся применения ремней безопасности, более детально регламентирован порядок движения транспортных средств, оборудованных специальными световыми и звуковыми сигналами.

Редакция Правил дорожного движения 1980 г. отличалась от предшествующих полностью переработанным разделом по дорожным знакам, что связано с введением нового на тот момент ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия» и ГОСТ 23457-79 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

В 1984 г. изменения и дополнения относились к регламентации требований безопасности к техническому состоянию транспортных средств. Это было обусловлено введением нового ГОСТ 25478-82 «Автомобили грузовые и легковые, автобусы, автопоезда. Требования безопасности к техническому состоянию. Методы проверки».

Редакция Правил, введенная в действие с 1 января 1987 г. (утверждена приказом МВД СССР от 16 июля 1986 г. № 139), отличалась от предшествующей включением нескольких новых дорожных знаков и принципиальным изменением понятия «обгон» (под обгоном в этой редакции понималось опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное только с выездом на полосу или сторону проезжей части встречного движения).

Таким образом, ратификация Конвенции о дорожных знаках и сигналах в СССР произошла с учетом понимания глобального значения автомобильных перевозок и автомобильного сообщения и признания международного опыта в регулировании этих процессов, обобщившего в данной Конвенции эволюцию развития начиная от Парижской конвенция по автомобильному движению 1909 г., заканчивая Женевской Конвенцией о дорожном движении и Протоколом о дорожных знаках и сигналах.

Эти Конвенции впоследствии были дополнены Европейскими Соглашениями 1971 г., развивающими положения Конвенций применительно к условиям европейских государств. Советский Союз ратифицировал эти документы, и их требования реализованы во всех нормативных документах, касающихся дорожного движения, действующих на территории стран Центральной Азии и в настоящее время.

После 1991 года республики Центральной Азии присоединились к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года уже как самостоятельные государства. Ниже приведена хронология присоединения к данной Конвенции стран Центральной Азии:

Туркменистан – присоединение 14 июня 1993 года;

Таджикистан – присоединение 9 марта 1994 года;

Казахстан – присоединение 4 апреля 1994 года;

Узбекистан – присоединение 17 января 1995 года.

Кыргызстан – присоединение 30 августа 2006 года.

Однако в последние годы в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН) была проведена большая работа по обновлению упомянутых международных Конвенций и Соглашений с учетом опыта стран Европы и США (два свода поправок к Конвенции и Европейскому Соглашению, которые вступили в силу в ноябре 1995 года и в марте 2006 года), поэтому *назрела необходимость доработки действующих в странах Центральной Азии норм в отношении систем дорожных знаков и сигналов.*

1 Список нормативной правовой и технической документации, определяющий требования к системам дорожных знаков и сигналов в странах Центральной Азии

1.1 Республика Казахстан

В Республике Казахстан требования к системам дорожных знаков и сигналов устанавливаются в следующих нормативных правовых и технических актах:

Закон Республики Казахстан «О безопасности дорожного движения» от 15.07.1996 г. № 29-1 ЗРК (с изменениями, внесенными Законами Республики Казахстан от 24.12.2001 г. № 276-II; от 08.05.2003 г. № 414-II; от 10.06.2003 г. № 433-II; от 20.12.2004 г. № 13-III; от 15.04.2005 г. № 45-III);

Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года № 245-II «Об автомобильных дорогах» (с изменениями, внесенными Законами Республики Казахстан от 20.12.2004 г. № 13-III; от 10.01.06 г. № 116-III; от 07.07.06 г. № 168-III; от 29.12.06 г. № 209-III; от 21.07.07 г. № 297-III).

Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 ноября 1997 г. № 1650 «Об утверждении Правил дорожного движения Республики Казахстан, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц и участников дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения и Перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам (с изменениями, внесенными постановлениями Правительства Республики Казахстан от 26.05.99 г. № 643; от 19.12.2002 г. № 1329; от 30.01.2004 г. № 115 и от 12.10.05 г. № 1021);

Стандарт Республики Казахстан СТ РК 1124-2003 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Технические требования»;

Стандарт Республики Казахстан СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия»;

Стандарт Республики Казахстан СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

ГОСТ 25695-91 «Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры».

1.2 Республика Узбекистан

В Республике Узбекистан требования к системам дорожных знаков и сигналов устанавливаются в следующих нормативных правовых и технических актах:

Закон Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения» от 19 августа 1999 года N818-I (В редакции Законов Республики Узбекистан от 6 апреля 2006 г. №ЗРУ-31, 5 апреля 2007 г. №ЗРУ-82);

Закон Республики Узбекистан от 2 октября 2007 года № ЗРУ-117 «Об автомобильных дорогах»;

Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 472 от 11 декабря 2000 г. «Об утверждении правил дорожного движения» (В редакции Постановлений Кабинета Министров Республики Узбекистан от 21.11.2006 г. № 241, 06.03.2007 г. № 44, 16.10.2007 г. № 216); Из Правил дорожного движения исключены ссылки на стандарты СССР ГОСТ 13508-74, ГОСТ 10807-78, ГОСТ 23457-86, однако на практике они применяются до разработки соответствующих национальных стандартов.

ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная»;

ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия» (с учетом произведенной корректировки в Правилах дорожного движения Республики Узбекистан);

ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» (с учетом произведенной корректировки в Правилах дорожного движения Республики Узбекистан).

ГОСТ 25695-91 «Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры».

1.3 Кыргызская Республика

В Республике Кыргызстан требования к системам дорожных знаков и сигналов устанавливаются в следующих нормативных правовых и технических актах:

Закон о дорожном движении в Кыргызской Республике (в редакции Законов КР от 24 июня 2003 года №113, 7 февраля 2005 года №15, 5 февраля 2007 года №11, 29 мая 2008 года №100), Принят Законодательным собранием Жогорку Кенеша Кыргызской Республики 26 марта 1998 года;

Закон об автомобильных дорогах Кыргызской Республики (В редакции Закона КР от 16 мая 2008 года №89), Принят Законодательным собранием Жогорку Кенеша Кыргызской Республики 8 мая 1998 года;

Постановление Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 года № 421 «Об утверждении Правил дорожного движения»;

ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная»;

ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия»;

ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

ГОСТ 25695-91 «Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры».

1.4 Республика Таджикистан

В Республике Таджикистан требования к системам дорожных знаков и сигналов устанавливаются в следующих нормативных правовых и технических актах:

Закон Республики Таджикистан от 4 ноября 1995 года №196 «О дорожном движении» (в редакции Закона РТ от 29.11.2000 г. №28);

Закон Республики Таджикистан от 10 мая 2002 года №47 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»;

Постановление Правительства Республики Таджикистан от 27 декабря 1997 года № 565 «О правилах дорожного движения Республики Таджикистан» (с изменениями и дополнениями, внесёнными постановлением Правительства Республики Таджикистан № 78 от 4 февраля 2002 года)

ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная»;

ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия»;

ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

ГОСТ 25695-91 «Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры».

1.5 Республика Туркменистан

Нет данных.

2 Исследование системы дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок которые используются в настоящее время в странах Центральной Азии

Нормативно правовое и техническое обеспечение применения систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок в странах Центральной Азии построено по одной схеме: Законы («О безопасности дорожного движения»/ «О дорожном движении», «Об автомобильных дорогах»); Правила дорожного движения (утверждаемые Правительством), государственные стандарты, распространяющиеся на технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, дорожную разметку, светофоры) и правила их применения.

Эта схема доказала свою эффективность и возможность реализации в её рамках требований Конвенции о дорожных знаках и сигналах при условии своевременного обновления документов её составляющих с учетом современного уровня поправок и дополнений.

Ниже приведен детальный анализ требований национальных нормативных правовых и технических актов в отношении технических средств организации дорожного движения в странах Центральной Азии по видам документов.

2.1 Требования к системам дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок, установленные в нормативных правовых актах Республики Казахстан

2.1.1 В Законе Республики Казахстан «О безопасности дорожного движения»

Ниже приведены выдержки из статей Закона, прямо и косвенно касающиеся систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (выделено подчеркиванием).

Статья 12. Порядок дорожного движения на территории Республики Казахстан

1. Порядок дорожного движения на территории Республики Казахстан, права и обязанности участников дорожного движения, назначение и действие технических и других средств регулирования дорожного движения определяются Правилами дорожного движения, Правилами пользования автомобильными дорогами, дорожными сооружениями и порядком их охраны на территории Республики Казахстан, утверждаемыми Правительством Республики Казахстан;

Статья 14. Права и обязанности участников дорожного движения

3. Участники дорожного движения имеют право на:

- полную и достоверную информацию о безопасных условиях движения, качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, о правах, обязанностях и ответственности должностных лиц, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения;

Статья 23. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации

1. Деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться в соответствии с требованиями безопасности на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Республике Казахстан стандартами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Статья 28. Международные договоры

Если международным договором, ратифицированным Республикой Казахстан, установлены иные правила, чем те, которые установлены законодательством Республики Казахстан о безопасности дорожного движения, то применяются правила международного договора.

2.1.2 В Законе Республики Казахстан «Об автомобильных дорогах»

Также, как и в Законе «О безопасности дорожного движения» в Законе «Об автомобильных дорогах» установлен приоритет международных договоров,

ратифицированных Республикой Казахстан. (Статья 2. «Законодательство об автомобильных дорогах», пункт 2. Если международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан, устанавливаются иные правила, чем те, которые установлены настоящим Законом, то применяются правила международных договоров).

Ниже приведены выдержки из статей Закона, прямо и косвенно касающиеся систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (выделено подчеркиванием).

Статья 19-2. Требования безопасности при проектировании автомобильных дорог

5. При проектировании дорог необходимо разрабатывать схемы расстановки дорожных знаков с обозначением мест и способов их установки и схемы дорожной разметки.

Статья 19-4. Требования безопасности при эксплуатации автомобильных дорог

1. Состояние дорог должно обеспечивать безопасность дорожного движения и охрану окружающей среды и соответствовать уровню транспортно-эксплуатационной загрузки.

Ширина придорожной полосы должна быть не менее установленных норм для данного вида дороги.

Информационные указатели и знаки должны обеспечивать безопасность движения и соответствовать требованиям нормативных документов.

3. Для предотвращения дорожно-транспортных происшествий и задержек транспортных средств в местах проведения дорожных работ необходимо предусматривать установку ограждающих устройств, знаков и разметки, а также обеспечивать видимость мест проведения работ в любое время суток.

Применяемые технические средства организации дорожного движения (ограждения, знаки, разметка, направляющие устройства, сети освещения, светофоры, системы автоматизированного управления движением) должны быть хорошо заметны, различимы в любое время суток.

2.1.3 В Правилах дорожного движения Республики Казахстан

В Правилах дорожного движения приводятся определения терминов и требования с использованием обозначений дорожных знаков и дорожной разметки в соответствии с приложениями 1 и 2.

Приложение 1 Дорожные знаки (по СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия» и ГОСТу 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»¹).

В Приложении 1 приведены наименования, нумерация, обозначения и изображения дорожных знаков в соответствии с СТ РК 1125-2002.

Приложение 2 Дорожная разметка и ее характеристики (по ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная»² и ГОСТу 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»)

В Приложении 2 приведены наименования, нумерация, обозначения и изображения дорожной разметки в соответствии с ГОСТ 13508-74.

В разделе 5 «Сигналы светофора и регулировщика» приводится описание сигналов светофора и регулировщика и соответствующие предписания, которыми необходимо руководствоваться участникам дорожного движения при определенных сигналах.

¹ Используется ссылка на устаревший в Казахстане стандарт ГОСТ 23457-86, который заменен в 2005 году стандартом СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения». Необходимо обновление нормативной ссылки.

² Используется ссылка на устаревший в Казахстане стандарт ГОСТ 13508-74, который заменен в 2003 году стандартом СТ РК 1124-2003 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Технические требования». Необходимо обновление нормативной ссылки.

2.2 Требования к системам дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок, установленные в нормативных правовых актах Республики Узбекистан

2.2.1 В Законе Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения»

Ниже приведены выдержки из статей Закона, прямо и косвенно касающиеся систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (выделено подчеркиванием).

Статья 5. Полномочия Кабинета Министров Республики Узбекистан в области обеспечения безопасности дорожного движения

Кабинет Министров Республики Узбекистан в области обеспечения безопасности дорожного движения:

утверждает государственные программы по обеспечению безопасности дорожного движения и осуществляет контроль за их реализацией;

утверждает Правила дорожного движения и другие нормативные акты по вопросам обеспечения безопасности и организации дорожного движения;

Статья 6. Полномочия органов государственной власти на местах в области обеспечения безопасности дорожного движения

Органы государственной власти на местах в области обеспечения безопасности дорожного движения:

реализуют государственные программы по обеспечению безопасности дорожного движения;

утверждают территориальные программы обеспечения безопасности дорожного движения и осуществляют контроль за их реализацией;

организуют медицинское обеспечение безопасности дорожного движения, а также оказание медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях;

принимают меры по профилактике дорожно-транспортного травматизма, обучению населения правилам безопасного поведения на дорогах, пропаганде безопасности дорожного движения и соблюдению требований экологической безопасности;

обеспечивают обустройство и содержание в исправном состоянии улиц, тротуаров и средств регулирования дорожного движения в городах, поселках и сельских населенных пунктах, а также путей городского электрического транспорта;

Статья 8. Полномочия Государственно-акционерной компании по строительству и эксплуатации автомобильных дорог в области обеспечения безопасности дорожного движения

Государственно-акционерная компания по строительству и эксплуатации автомобильных дорог в области обеспечения безопасности дорожного движения:

обеспечивает содержание в исправном состоянии подведомственных автомобильных дорог для безопасного движения по ним транспортных средств;

обеспечивает участников дорожного движения необходимой информацией о состоянии дорожного покрытия, гидрометеорологических и других условиях;

осуществляет обустройство и оборудование автомобильных дорог средствами регулирования дорожного движения, системой срочной связи и обеспечивает их содержание;

выявляет опасные для движения участки автомобильных дорог и принимает меры по совершенствованию организации дорожного движения на этих участках;

Статья 9. Полномочия Государственной службы безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан в области обеспечения безопасности дорожного движения

Государственная служба безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан в области обеспечения безопасности дорожного движения:

разрабатывает стандарты, правила и нормы безопасности дорожного движения;

осуществляет контроль за соблюдением участниками дорожного движения настоящего Закона, Правил дорожного движения и иных актов законодательства в части обеспечения безопасности дорожного движения;

даёт согласие на проекты строительства, реконструкции дорог, железнодорожных переездов, автозаправочных станций, конструкций транспортных средств;

осуществляет контроль за содержанием дорог и железнодорожных переездов, оборудованием их средствами регулирования дорожного движения;

запрещает эксплуатацию дорог и железнодорожных переездов, не соответствующих стандартам, правилам и нормам безопасности дорожного движения;

Статья 18. Организация безопасности дорожного движения

Организация безопасности дорожного движения осуществляется на основе комплексного использования технических средств регулирования и их конструкций, применение которых регламентировано стандартами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Единый порядок дорожного движения на всей территории Республики Узбекистан устанавливается Правилами дорожного движения.

Статья 19. Права и обязанности участников дорожного движения

Участники дорожного движения имеют право:

свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии с Правилами дорожного движения;

получать полную и достоверную информацию о безопасных условиях движения, качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;

2.2.2 В Законе Республики Узбекистан «Об автомобильных дорогах»

Ниже приведены выдержки из статей Закона, прямо и косвенно касающиеся систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (выделено подчеркиванием).

Статья 2. Законодательство об автомобильных дорогах

Если международным договором Республики Узбекистан установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены законодательством Республики Узбекистан об автомобильных дорогах, то применяются правила международного договора.

Статья 6. Полномочия специально уполномоченного органа

Специально уполномоченный орган:

обеспечивает соблюдение норм и стандартов в области проектирования автомобильных дорог общего пользования;

Статья 7. Полномочия органов государственной власти на местах в области автомобильных дорог

Органы государственной власти на местах:

разрабатывают и реализуют программы развития транспортной инфраструктуры городов и иных населенных пунктов;

обеспечивают соблюдение норм и стандартов в области проектирования улиц городов и иных населенных пунктов;

Статья 17. Права пользователей автомобильных дорог

Пользователи автомобильных дорог имеют право на:

непрерывные, круглогодичные, безопасные и удобные условия движения;

получение оперативной информации о дорожных условиях движения;

2.2.3 В Правилах дорожного движения Республики Узбекистан

Ниже приведены выдержки из Правил дорожного движения Республики Узбекистан, прямо и косвенно касающиеся систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (выделено подчеркиванием).

1. Общие положения

1.3. Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать Закон Республики Узбекистан "О безопасности дорожного движения", настоящие Правила и приведенные в них соответствующие требования сигналов светофора, дорожных знаков (приложение №1), дорожной разметки (приложение №2), а также неукоснительно выполнять требования лиц, регулирующих в пределах предоставленных им прав дорожное движение.

Приводятся определения терминов и требования с использованием обозначений дорожных знаков и дорожной разметки в соответствии с приложениями 1 и 2.

Приложение 1 Дорожные знаки. Приведены наименования, нумерация, обозначения и изображения дорожной разметки (исключена ссылка на ГОСТ 10807 «Знаки дорожные. Общие технические условия» и ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения», ссылка на соответствующие национальные стандарты не приводится).

Приложение 2 Дорожная разметка и ее характеристики. Приведены наименования, нумерация, обозначения и изображения дорожной разметки (исключена ссылка на ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная» и ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения», ссылка на соответствующие национальные стандарты не приводится).

Исходя из отсутствия ссылок на стандарты, регламентирующие дорожные знаки, дорожную разметку и правила их применения анализ соответствия наименований, нумерации, обозначения и изображения дорожных знаков приведен в разделе 3 настоящего отчета (см. таблицу 2) на основании сопоставления изображений дорожных знаков их нумерации, наименования и обозначения, приведенных в Правилах дорожного движения Республики Узбекистан с соответствующими знаками, установленными стандартами других стран Центральной Азии и Конвенцией о дорожных знаках и сигналах.

В разделе 8 «Сигналы светофора и регулировщика» приводится описание сигналов светофора и регулировщика и соответствующие предписания, которыми необходимо руководствоваться участникам дорожного движения при определенных сигналах.

2.3 Требования к системам дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок, установленные в нормативных правовых актах Кыргызской Республики

2.3.1 В Законе «О дорожном движении в Кыргызской Республике»

Ниже приведены выдержки из статей Закона, прямо и косвенно касающиеся систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (выделено подчеркиванием).

Статья 6. Полномочия органов исполнительной власти и органов местного самоуправления в части обеспечения безопасности дорожного движения

1. В ведении Правительства Кыргызской Республики находятся:

- установление единой системы правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;
- заключение международных договоров Кыргызской Республики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 10. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог

1. Проектирование, строительство и реконструкция дорог на территории Кыргызской Республики должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие построенных и реконструированных дорог требованиям строительных норм, правил, стандартов и других нормативных документов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения, удостоверяется актом приемки дорог.

Статья 11. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог

1. Ремонт и содержание дорог на территории Кыргызской Республики должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие состояния дорог

правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, удостоверяется актами контрольных осмотров либо обследований дорог, проводимых с участием соответствующих органов исполнительной власти.

Статья 21. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации

1. Деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Кыргызской Республике стандартами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

4. Единый порядок дорожного движения на всей территории Кыргызской Республики устанавливается Правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Кыргызской Республики.

Статья 23. Права и обязанности участников дорожного движения

1. Права граждан на безопасные условия движения по дорогам Кыргызской Республики гарантируются государством и обеспечиваются путем выполнения законодательства Кыргызской Республики о безопасности дорожного движения и международных договоров Кыргызской Республики.

3. Участники дорожного движения имеют право:

- свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил, получать от органов исполнительной власти и лиц, указанных в статье 12 настоящего Закона, достоверную информацию о безопасных условиях дорожного движения;

Статья 32. Международные договоры Кыргызской Республики

Если международным договором Кыргызской Республики установлены иные правила, чем предусмотренные настоящим Законом, то применяются правила международного договора Кыргызской Республики.

2.3.2 В Законе Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах»

Ниже приведены выдержки из статей Закона, прямо и косвенно касающиеся систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (выделено подчеркиванием).

Статья 26. Ответственность за причинение вреда и ущерба автомобильным дорогам

Пользователи автомобильными дорогами при осуществлении перевозок пассажиров и грузов обязаны обеспечивать сохранность автомобильных дорог и дорожных сооружений, соблюдать требования настоящего Закона, правил дорожного движения, правил пользования автомобильными дорогами, дорожными сооружениями и порядка их охраны на территории Кыргызской Республики и правил пользования муниципальными дорогами, ведомственными и частными автомобильными дорогами, установленных их владельцами.

Лица, допустившие повреждение автомобильных дорог, искусственных сооружений на них, имущества дорожных, органов, дорожных знаков, технических средств регулирования движения, указателей, автопавильонов, придорожных зеленых насаждений, снегозащитных сооружений и других элементов обустройства автомобильных дорог, несут ответственность в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

2.3.3 В Правилах дорожного движения Кыргызской Республики

В Правилах дорожного движения приводятся определения терминов и требования к использованию обозначений дорожных знаков и дорожной разметки в соответствии с приложениями 1 и 2.

Приложение 1 Дорожные знаки (по ГОСТу 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия» и ГОСТу 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»).

В Приложении 1 приведены наименования, нумерация, обозначения и изображения дорожных знаков в соответствии с ГОСТ 10807-78.

Приложение 2 Дорожная разметка и ее характеристики (по ГОСТу 13508-74 «Разметка дорожная» и ГОСТу 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»)

В Приложении 2 приведены наименования, нумерация, обозначения и изображения дорожной разметки в соответствии с ГОСТ 13508-74.

В разделе 5 «Сигналы светофора и регулировщика» приводится описание сигналов светофора и регулировщика и соответствующие предписания, которыми необходимо руководствоваться участникам дорожного движения при определенных сигналах.

2.4 Требования к системам дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок, установленные в нормативных правовых актах Республики Таджикистан

2.4.1 В Законе Республики Таджикистан «О дорожном движении»

Ниже приведены выдержки из статей Закона, прямо и косвенно касающиеся систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (выделено подчеркиванием).

Статья 4. Правила дорожного движения

В Республике Таджикистан установлено правостороннее движение транспортных средств.

Порядок начала движения, изменения по направлению, расположения транспортных средств и пешеходов, выбора скорости движения и дистанции, проезда перекрестков, пешеходных переходов и железнодорожных переездов, остановок транспортных средств общего пользования внешними световыми приборами, правила переезда велосипедистов, а также вопросы организации движения и его безопасности регулируется Правилами дорожного движения, утвержденными Правительством Республики Таджикистан.

Статья 9. Компетенция Правительства Республики Таджикистан в сфере дорожного движения

К компетенции Правительства Республики Таджикистан в сфере дорожного движения относится:

установление единой системы правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

государственный надзор и контроль за исполнением законодательства Республики Таджикистан, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности;

определение единого порядка организации дорожного движения и его безопасности, установление единых требований по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту, содержанию и охране автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов, утверждение программ их строительства,

Статья 11. Компетенция владельцев автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов

К компетенции владельцев автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов или уполномоченных ими органов в сфере дорожного движения относится:

обеспечение безопасных, экономических и комфортных условий дорожного движения;

обеспечение участников дорожного движения информацией по вопросам состояния аварийности и дорожного покрытия, других условий;

оборудование дорог, улиц и железнодорожных переездов техническими средствами регулирования дорожного движения и их содержание;

Статья 13. Основные права и обязанности участников дорожного движения

Участники дорожного движения имеют право на:

безопасные условия дорожного движения, на возмещение убытков, причиненных вследствие несоответствия состояния автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов требованиям безопасности движения;

Статья 19. Основные требования по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов

Все работы по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов должны осуществляться согласно проектам и требованиям правил, нормативов и стандартов Республики Таджикистан по безопасности дорожного движения.

Приемка законченных строительством, реконструкцией и ремонтом работ на автомобильных дорогах, улицах и железнодорожных переездах проводится при участии органов государственного надзора за соблюдением законодательства, правил, норм и стандартов по безопасности дорожного движения после выполнения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Единые правила ремонта и содержания автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов, правила пользования ими и их охраны утверждаются Правительством Республики Таджикистан.

Статья 23. Обязанности должностных лиц, отвечающих за строительство, реконструкцию, ремонт, эксплуатацию и обустройство автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов

Должностные лица, отвечающие за строительство, реконструкцию и обустройство автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов, мостов, путепроводов, других сооружений, обязаны:

обеспечивать содержание их в состоянии, отвечающих установленным требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения;

внедрять в полном объеме меры по безопасности дорожного движения при осуществлении строительства, реконструкции и ремонта дорог, улиц, железнодорожных переездов;

оборудовать их техническими средствами регулирования дорожного движения;

2.4.2 В Законе Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»

Ниже приведены выдержки из статей Закона, прямо и косвенно касающиеся систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (выделено подчеркиванием).

Статья 1. Основные понятия

В настоящем Законе используются следующие основные понятия и термины:

технические средства организации дорожного движения - светофоры, дорожные знаки и указатели, дорожная разметка, направляющие устройства и ограждения, устанавливаемые на автомобильных дорогах для регулирования дорожного движения;

Статья 3. Принципы государственного регулирования в области дорожной деятельности Государственное регулирование в области дорожной деятельности основывается на следующих принципах:

-обеспечения надежности и безопасности, автомобильных дорог (включая экологическую безопасность) и формирование сети автомобильных дорог на основе единых технических норм и стандартов;

-доступности информации об автомобильных дорогах и условиях дорожного движения;

-расширения международного сотрудничества в области дорожной деятельности и содействия интеграции автомобильных дорог Республики Таджикистан в международную систему путей сообщения.

Статья 13. Государственный дорожный орган

Основными направлениями деятельности государственного дорожного органа являются:

-установление правил, стандартов, технических норм и других положений по вопросам проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог;

Статья 15. Полномочия местных дорожных органов в вопросах дорожной деятельности

Местные дорожные органы обеспечивают:

-развитие сети улиц, проездов, линий общественного транспорта и дорог местного значения;

-организацию дорожного движения по местным автомобильным дорогам совместно с государственной автомобильной инспекцией района, города;

Статья 22. Проектирование и строительство автомобильных дорог общего пользования

Проектирование, строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов, искусственных сооружений, а также благоустройство и строительство коммерческих и промышленных сооружений, торговых точек ГСМ и других обслуживающих сооружений на территории дорог, для определения соответствия требованию правил, норм и стандартов безопасности дорог подлежат государственной экспертизе.

Статья 24. Требования к установке и содержанию технических средств организации дорожного движения

Светофорные объекты, дорожные знаки и указатели, дорожная разметка, ограждающие и направляющие устройства и другие средства регулирования дорожного движения при установке должны соответствовать требованиям государственных стандартов и технических норм с учетом их наилучшей видимости, удобства эксплуатации и обслуживания, а также исключения возможности их непреднамеренного повреждения.

Технические средства организации дорожного движения предназначены для получения участниками дорожного движения необходимой информации об условиях движения по автомобильной дороге.

2.4.3 В Правилах дорожного движения Республики Таджикистан

В Правилах дорожного движения приводятся определения терминов и требования к использованию обозначений дорожных знаков и дорожной разметки в соответствии с приложениями 1 и 2.

Приложение 1 Дорожные знаки (по ГОСТу 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия» и ГОСТу 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»).

В Приложении 1 приведены наименования, нумерация, обозначения и изображения дорожных знаков в соответствии с ГОСТ 10807-78.

Приложение 2 Дорожная разметка и ее характеристики (по ГОСТу 13508-74 «Разметка дорожная» и ГОСТу 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»)

В Приложении 2 приведены наименования, нумерация, обозначения и изображения дорожной разметки в соответствии с ГОСТ 13508-74.

В разделе 6 «Сигналы светофора и регулировщика» приводится описание сигналов светофора и регулировщика и соответствующие предписания, которыми необходимо руководствоваться участникам дорожного движения при определенных сигналах.

2.5 Обобщенный анализ законодательных актов, действующих в странах Центральной Азии в отношении систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок

Анализ рассмотренного законодательства стран Центральной Азии позволяет выявить общие принципы применения дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок, определяющие и устанавливающие:

- полномочия органов государственной власти и других уполномоченных органов на местах в области обеспечения безопасности дорожного движения в т.ч. по обеспечению обустройства и содержания в исправном состоянии улиц, тротуаров и средств регулирования дорожного движения в городах, поселках и сельских населенных пунктах;

- право участников дорожного движения на безопасный проезд по автомобильным дорогам и получение полной и достоверной информации о безопасных условиях движения;

- обязанности организаций, в ведении которых находятся автомобильные дороги, и проектных организаций по соблюдению норм и стандартов при эксплуатации и проектировании автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры;

- обязанности участников дорожного движения по соблюдению установленных Правил дорожного движения и требований соответствующих стандартов;

- необходимость комплексного использования технических средств организации дорожного движения;

- приоритет применения международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан, перед национальным законодательством в случае если имеются отличия в устанавливаемых ими требованиях.

Таким образом, Законы, действующие в странах Центральной Азии, в целом содержат необходимые положения в отношении использования систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок (технических средств организации дорожного движения), а также провозглашают приоритет международных договоров перед национальными законодательными актами. Конвенция о дорожных знаках и сигналах относится к категории международных соглашений и присоединение к ней стран Центральной Азии закрепляет статус данного документа в качестве международного договора. Поэтому необходимы последовательные скоординированные действия по приведению в соответствие национальных норм в области систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок с положениями Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющих ее документов.

Несмотря на то, что рассмотренные выше Законы по своему рангу находятся выше стандартов, основными документами в действующей в странах Центральной Азии системе с точки зрения охвата требований в объеме, реализующем положения Конвенции о дорожных знаках и сигналах, являются именно государственные стандарты и базирующиеся на них Правила дорожного движения.

Как видно из раздела 1 и раздела 2 настоящего исследования в трех странах Центральной Азии (Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан) и частично, с учетом произведенной корректировки и доработки дорожных знаков в Правилах дорожного движения, в Республике Узбекистан до настоящего времени используются стандарты СССР ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная»; ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия»; ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»; ГОСТ 25695-91 «Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры», на которых базируются также национальные Правила дорожного движения. В Казахстане разработаны три национальных стандарта: СТ РК 1124-2003 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Технические требования»; СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические

условия»; СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» и продолжает действовать ГОСТ 25695-91 «Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры».

Для сравнительного анализа систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок достаточно выявить особенности, существующие в действующих нормативных правовых актах Республики Казахстан и остальных стран Центральной Азии, ввиду их практической идентичности на момент проведения исследования.

Во всех государственных стандартах, действующих в странах Центральной Азии декларируется их соответствие требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.), Европейского соглашения, дополняющего эту Конвенцию (Женева, 1971 г.) или Протокола о разметке дорог (1973 г.) к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах:

– ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия» - см. «Область применения»: «Стандарт полностью соответствует требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.) и Европейского соглашения, дополняющего эту Конвенцию (Женева, 1971 г.)»;

– ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» - см. «Область применения»: «Стандарт полностью соответствует требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.) и Европейского соглашения, дополняющего эту Конвенцию (Женева, 1971 г.)»;

– СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» - см. Пункт 3 «Предисловия»: «Настоящий стандарт соответствует общим требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.) и Европейского соглашения, дополняющего эту Конвенцию (Женева, 1971 г.)»;

– СТ РК 1124-2003 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Технические требования» - см. Пункт 4 «Предисловия»: «Стандарт соответствует требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.) с учетом поправки № 1 (1995 г.) и Протокола о разметке дорог (1973 г.) к Европейскому соглашению (1971 г.), дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах»;

– СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия» - см. пункт 4 «Предисловия»: «В настоящем стандарте реализованы нормы Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.) и Европейского соглашения, дополняющего эту Конвенцию (Женева, 1971 г.) с учетом Поправки № 1 к этим документам (1995 г.)».

– ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная» - см. «Область применения»: «Стандарт соответствует Конвенции о дорожных знаках и сигналах (1968 г.) и Протоколу о разметке дорог (1973 г.) к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах»;

– ГОСТ 25695-91 «Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры»

Однако, несмотря на декларируемое в перечисленных выше стандартах соответствие Конвенции о дорожных знаках и сигналах и дополняющих её документах, с учетом прошедшего времени и того обстоятельства, что Комитетом по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН) была проведена большая работа по обновлению вышеназванных международных соглашений, целесообразно провести детальный анализ соответствия действующих в странах Центральной Азии норм с официальным сводным текстом (2006 года) Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию и Протокола о разметке дорог к Европейскому соглашению.

Для этого сделаем сравнительный анализ нормативных правовых актов и их структурных элементов, связанных с регламентацией требований к системе дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок.

2.6 Сравнительный анализ нормативных правовых актов стран Центральной Азии (стандартов и Правил дорожного движения) и их структурных элементов, связанных с непосредственным регламентированием требований к дорожным знакам, сигналам и дорожным разметкам

2.6.1 Детальное сопоставление структуры и требований государственных стандартов, действующих в странах Центральной Азии в отношении дорожных знаков и дорожной разметки (кроме правил их применения), приведено в таблице 1.

Таблица 1 – Сопоставление структуры и требований государственных стандартов

Обозначение и наименование действующего стандарта Республики Казахстан, номер и наименование структурного элемента стандарта	Обозначение и наименование действующего стандарта в республиках Кыргызстан, Таджикистан, номер и наименование структурного элемента стандарта	Степень соответствия и обоснование существующих различий
1	2	3
СТ РК 1125-2002	ГОСТ 10807-78	
Наименование «Знаки дорожные. Общие технические условия»	Наименование «Знаки дорожные. Общие технические условия»	Идентичны
1 Область применения	Область применения	Отличия не принципиальны
2 Нормативные ссылки	-	
3 Определения	-	Даны определения понятий, улучшающих понимание отдельных требований, не имеющих существенного значения в рамках проводимого исследования
4 Общие положения	-	-
5 Группы, наименования, изображения, размеры	1. Группы, наименования, изображения	Идентичны.
5.1 Группы, наименования, изображения	-	-
5.1.1 Стандарт устанавливает семь групп дорожных знаков (приложение А) 1- предупреждающие; 2 – приоритета; 3 – запрещающие; 4 – предписывающие; 5 – информационно-указательные; 6 – сервиса; 7 – дополнительной информации.	1.1. Стандарт устанавливает семь групп дорожных знаков (табл. 1-7): 1- предупреждающие; 2 – приоритета; 3 – запрещающие; 4 – предписывающие; 5 – информационно-указательные; 6 – сервиса; 7 – дополнительной информации;	Идентичны. Не принципиальные отличия в оформлении структурных элементов.

Продолжение таблицы 1

1	2	3
Пункты 5.1.2-5.1.14 (описание знаков, знаков, шрифтов, масштабирование знаков, применение языков при написании текстов)	Пункты 1.2-1.15 (то же)	Высокая степень соответствия. Минимальные отличия, связанные с применением государственного языка при написании текста, а также отдельными введенными знаками, детально рассмотренными ниже.
-	Пункты 1.16-1.17	В СТ РК 1125 пункты исключены.
5.2 Размеры	2. Размеры	Идентичны
5.2.1-5.2.5 (типоразмеры, размеры элементов, допуски размеров)	2.1-2.5 (то же)	Высокая степень соответствия. Пункт 5.2.3 СТ РК 1125 дополнен по отношению к пункту 2.3 ГОСТ 10807 рисунком 9, устанавливающим типоразмеры новых дорожных знаков 1.31.4 и 1.31.5
6 Знаки индивидуального проектирования 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1-5.27, 5.29.1, 5.29.2, 5.31	3. Знаки индивидуального проектирования 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1-5.27, 5.29.1, 5.29.2, 5.31	Идентичны.
6.1-6.22 Особенности выполнения изображений, цвета элементов, компоновочные размеры изображений знаков и надписей, написание и шрифт надписей, размеры шрифта, алфавит, цифры,	3.1-3.22 (то же)	Высокая степень соответствия. Отличия в применении государственного языка в тексте надписей.
7 Основные параметры и технические требования	4. Технические требования	-
7.1 Требования к климатическому исполнению дорожных знаков	-	-
7.2 Требования к конструкции	4.2 Требования к конструкции	-
7.2.1 (применение световозвращающих и несветовозвращающих материалов)	4.2.1 (то же)	В СТ РК 1125 из данного пункта исключено допущение выполнения фона отдельных знаков несветовозвращающим.
7.2.2	4.2.2	В СТ РК 1125 данный пункт дополнен указанием на выполнение знаков на прямоугольных щитах из

1	2	3
		флуоресцентного световозвращающего материала и ссылкой на рисунок с примером соответствующего компоновочного решения.
7.2.3 (требования к конструкции знаков с внутренним освещением)	4.2.3 (то же)	Высокая степень соответствия. В СТ РК 1125 данный пункт дополнен ссылкой на ГОСТ 17677, устанавливающим требования к применяемым светильникам.
7.2.4 (требования к защите от коррозии)	4.2.4 (то же)	Высокая степень соответствия. В СТ РК 1125 в данном пункте заменена ссылка на ГОСТ 9.403.
-	4.2.5 (способ выполнения и колориметрические характеристики)	В СТ РК 1125 данные требования вынесены в отдельный расширенный и дополненный раздел.
7.2.5 (цвет корпуса и оборотной стороны знаков)	4.2.6 (то же)	Идентичны.
7.2.6 (разрешение выполнения основы и элементов крепления знаков из оцинкованной стали или листового алюминия без защитного покрытия)	-	Новый пункт в СТ РК 1125
7.2.7 (применение электростатического напыления и порошковых красок)	-	То же
7.2.8 (требования к отсутствию оптических искажений на поверхности знаков)	-	«
7.3 Электротехнические требования	4.3 Электротехнические требования	-
7.3.1-7.3.5 (требования по присоединению знаков с внутренним освещением к питающей сети, сопротивлению изоляции, проводам, заземлению)	4.3.1-4.3.5 (то же)	Высокая степень соответствия. В СТ РК 1125 исключены ссылки на не действующие стандарты.
7.3.6-7.3.8 (требования к	-	Новый пункт в СТ РК 1125

1	2	3
используемым светодиодам знаков с внутренним освещением)		
7.4 Фотометрические и колориметрические характеристики для знаков с внутренним освещением приведены в приложении Д	4.4.1, 4.4.2, 4.5.1	В СТ РК 1125 требования дополнены по отношению к соответствующим пунктам ГОСТ 10807. Изменены значения координат цветности и коэффициента яркости.
7.5 Требования к световозвращающим материалам	-	В СТ РК 1125 введен новый раздел, устанавливающий детальные гармонизированные с требованиями к применению и характеристикам используемых при изготовлении знаков световозвращающих материалов.
7.5.1-7.5.16 (требования к колориметрическим, фотометрическим характеристикам, физическим и механическим свойствам световозвращающих материалов в зависимости от установленных типов, используемых в различных условиях)	-	В СТ РК 1125 введены новые относительно ГОСТ 10807 требования, разработанные при содействии фирмы ЗМ с учетом гармонизации с европейскими требованиями prEN 12899 «Европейский стандарт. Дорожное оборудование. Вертикально устанавливаемые знаки дорожного движения. Часть 1. Установка знаков» (таблицы 8-11). Минимальные значения коэффициентов световозвращения, приведенные в таблицах 12, 13 стандарта гармонизированы с ИТС «Рекомендации для Европейского технического одобрения, согласно статье 9.2 Директивы Совета от 21 декабря 1998 г. относительно сближения законодательств государств-членов,

1	2	3
		<p>касающихся строительных изделий 89/106/ЕЕС. Микропризматические световозвращающие пленки. Общие процедуры оценки (CUAP), июнь 2002 г., ЕТА.</p> <p>Показатели минимального значения коэффициента световозвращения в таблице 14 (в части флуоресцентного желтого цвета) гармонизированы со Швейцарским стандартом SN 640879 «Вертикально устанавливаемые знаки уличного дорожного движения. Часть 1. Знаки дорожные». Статус: одобрен CEN 20 января 2001 года.</p>
8 Правила приемки	5. Правила приемки	-
8.1-8.3 (требования к приемосдаточным и периодическим испытаниям знаков, отбору образцов для испытаний)	5.1, 5.2	В СТ РК 1125 требования к приемке дополнены ссылкой на методы испытаний и на требования к отбору образцов.
9 Методы испытаний	6. Методы испытаний	-
9.1 Методы физических и электротехнических испытаний	-	Новый подраздел в СТ РК 1125
9.1.1-9.1.7 (испытания на гибкость, ударную прочность, определение адгезии пленки к основанию знака, устойчивость к погодным условиям, изменение размеров, устойчивость к растворителям, электротехнические параметры)	6.1-6.5 (условия проведения испытаний, прочность лакокрасочных покрытий, устойчивость к воздействию воды, электротехнические параметры)	СТ РК 1125 дополнен требованиями по физическим и электротехническим испытаниям.
9.2 Методы фотометрических и колориметрических испытаний	-	Новый подраздел в СТ РК 1125
9.2.1-9.2.5 (измерение яркости знаков с внутренним освещением,	6.6-6.10 (измерение яркости и равномерности ее распределения,	Методы испытаний СТ РК 1125 переработаны по отношению к

1	2	3
коэффициента световозвращения знаков со световозвращающей поверхностью, координат цветности, коэффициента яркости)	освещенности, удельного коэффициента силы света, координат цветности)	ГОСТ 10807 с учетом новых требований к характеристикам световозвращающих материалов и способам их проверки.
10 Маркировка 11 Упаковка 12 Транспортирование и хранение	7. Маркировка, упаковка, транспортирование и хранение	Разделы СТ РК 1125 существенно доработаны и дополнены по отношению к ГОСТ 10807.
13 Гарантии изготовителя	8. Гарантии изготовителя	В СТ РК 1125 увеличен по отношению к ГОСТ 10807 гарантийный срок службы знаков со световозвращающей поверхностью для знаков из пленки 1-го типа до 5 лет, 2, 3-го типов – до 7 лет (против 1 года в ГОСТ 10807).
Приложение А «Группы, наименования и изображения дорожных знаков»	Табл. 1-7	Высокая степень соответствия основных групп дорожных знаков. Имеются новые виды дорожных знаков и знаки со скорректированным изображением.
<i>Таблица А.1 – Предупреждающие знаки</i>	<i>Табл. 1 Предупреждающие знаки</i>	
1.1 Железнодорожный переезд со шлагбаумом	1.1 Железнодорожный переезд со шлагбаумом	Идентичны
1.2 Железнодорожный переезд без шлагбаума	1.2 Железнодорожный переезд без шлагбаума	То же
1.3.1 Однопутная железная дорога	1.3.1 Однопутная железная дорога	«
1.3.2 Многопутная железная дорога	1.3.2 Многопутная железная дорога	«
1.4.1 Приближение к железнодорожному переезду	1.4.1 Приближение к железнодорожному переезду	«
1.4.2 Приближение к железнодорожному переезду	1.4.2 Приближение к железнодорожному переезду	«
1.4.3 Приближение к железнодорожному переезду	1.4.3 Приближение к железнодорожному переезду	«
1.4.4 Приближение к железнодорожному переезду	1.4.4 Приближение к железнодорожному переезду	«
1.4.5 Приближение к железнодорожному переезду	1.4.5 Приближение к железнодорожному переезду	«

1	2	3
переезду	переезду	
1.4.6 Приближение к железнодорожному переезду	1.4.6 Приближение к железнодорожному переезду	«
1.5 Пересечение с трамвайной линией	1.5 Пересечение с трамвайной линией	«
1.6 Пересечение равнозначных дорог	1.6 Пересечение равнозначных дорог	«
1.7 Пересечение с круговым движением	1.7 Пересечение с круговым движением	«
1.8 Светофорное регулирование	1.8 Светофорное регулирование	«
1.9 Разводной мост	1.9 Разводной мост	«
1.10 Выезд на набережную	1.10 Выезд на набережную	«
1.11.1 Опасный поворот	1.11.1 Опасный поворот	«
1.11.2 Опасный поворот	1.11.2 Опасный поворот	«
1.12.1 Опасные повороты	1.12.1 Опасные повороты	«
1.12.2 Опасные повороты	1.12.2 Опасные повороты	«
1.13 Крутой спуск	1.13 Крутой спуск	«
1.14 Крутой подъем	1.14 Крутой подъем	«
1.15 Скользящая дорога	1.15 Скользящая дорога	«
1.16 Неровная дорога	1.16 Неровная дорога	«
1.16.1 Искусственная неровность	-	Новый знак в СТ РК 1125
1.17 Выброс гравия	1.17 Выброс гравия	Идентичны
1.18.1 Сужение дороги	1.18.1 Сужение дороги	То же
1.18.2 Сужение дороги	1.18.2 Сужение дороги	«
1.18.3 Сужение дороги	1.18.3 Сужение дороги	«
1.19 Двустороннее движение	1.19 Двустороннее движение	«
1.20 Пешеходный переход	1.20 Пешеходный переход	«
1.21 Дети	1.21 Дети	«
1.22 Пересечение с велосипедной дорожкой	1.22 Пересечение с велосипедной дорожкой	«
1.23 Дорожные работы	1.23 Дорожные работы	«
1.24 Перегон скота	1.24 Перегон скота	«
1.25 Дикие животные	1.25 Дикие животные	«
1.26 Падение камней	1.26 Падение камней	«
1.27 Боковой ветер	1.27 Боковой ветер	«
1.28 Низколетающие самолеты	1.28 Низколетающие самолеты	«
1.29 Тоннель	1.29 Тоннель	«
1.30 Прочие опасности	1.30 Прочие опасности	«
1.31.1 Направление поворота	1.31.1 Направление поворота	«
1.31.2 Направление поворота	1.31.2 Направление поворота	«
1.31.3 Направление поворота	1.31.3 Направление поворота	«
1.31.4 Направление	-	Новый знак в СТ РК 1125

1	2	3
поворота		
1.31.5 Направление поворота	-	Новый знак в СТ РК 1125
1.32.1 Объезд препятствия	-	Новый знак в СТ РК 1125
1.32.2 Объезд препятствия	-	Новый знак в СТ РК 1125
1.32.3 Объезд препятствия	-	Новый знак в СТ РК 1125
<i>Таблица А.2 – Знаки приоритета</i>	<i>Табл. 2 Знаки приоритета</i>	
2.1 Главная дорога	2.1 Главная дорога	Идентичны
2.2 Конец главной дороги	2.2 Конец главной дороги	То же
2.3.1 Пересечение со второстепенной дорогой	2.3.1 Пересечение со второстепенной дорогой	«
2.3.2 Примыкание второстепенной дороги	2.3.2 Примыкание второстепенной дороги	«
2.3.3 Примыкание второстепенной дороги	2.3.3 Примыкание второстепенной дороги	«
2.4 Уступите дорогу	2.4 Уступите дорогу	«
2.5 Движение без остановки запрещено	2.5 Движение без остановки запрещено	«
2.6 Преимущество встречного движения	2.6 Преимущество встречного движения	«
2.7 Преимущество перед встречным движением	2.7 Преимущество перед встречным движением	«
<i>Таблица А.3 – Запрещающие знаки</i>	<i>Табл. 3 Запрещающие знаки</i>	
3.1 Въезд запрещен	3.1 Въезд запрещен	Идентичны
3.2 Движение запрещено	3.2 Движение запрещено	То же
3.3 Движение механических транспортных средств запрещено	3.3 Движение механических транспортных средств запрещено	«
3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено	3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено	«
3.5 Движение мотоциклов запрещено	3.5 Движение мотоциклов запрещено	«
3.6 Движение тракторов запрещено	3.6 Движение тракторов запрещено	«
3.7 Движение с прицепом запрещено	3.7 Движение с прицепом запрещено	«
3.8 Движение гужевых повозок запрещено	3.8 Движение гужевых повозок запрещено	«
3.9 Движение на велосипедах запрещено	3.9 Движение на велосипедах запрещено	«
3.10 Движение пешеходов запрещено	3.10 Проход закрыт	Смена названия знака в СТ РК 1125
3.11 Ограничение массы	3.11 Ограничение массы	Идентичны
3.12 Ограничение нагрузки на ось	3.12 Ограничение нагрузки на ось	То же
3.13 Ограничение высоты	3.13 Ограничение высоты	«
3.14 Ограничение ширины	3.14 Ограничение ширины	«

1	2	3
3.15 Ограничение длины	3.15 Ограничение длины	«
3.16 Ограничение минимальной дистанции	3.16 Ограничение минимальной дистанции	«
3.17.1 Таможня	3.17 Таможня	Смена номера знака в СТ РК 1125 в связи с добавлением нового 3.17.2
3.17.2 Опасность	-	Новый знак в СТ РК 1125
3.18.1 Поворот направо запрещен	3.18.1 Поворот направо запрещен	Идентичны
3.18.2 Поворот налево запрещен	3.18.2 Поворот налево запрещен	То же
3.19 Разворот запрещен	3.19 Разворот запрещен	«
3.20 Обгон запрещен	3.20 Обгон запрещен	«
3.21 Конец зоны запрещения обгона	3.21 Конец зоны запрещения обгона	«
3.22 Обгон грузовым автомобилям запрещен	3.22 Обгон грузовым автомобилям запрещен	«
3.23 Конец зоны запрещения обгона грузовым автомобилям	3.23 Конец зоны запрещения обгона грузовым автомобилям	«
3.24 Ограничение максимальной скорости	3.24 Ограничение максимальной скорости	«
3.25 Конец зоны ограничения максимальной скорости	3.25 Конец зоны ограничения максимальной скорости	«
3.26 Подача звукового сигнала запрещена	3.26 Подача звукового сигнала запрещена	«
3.27 Остановка запрещена	3.27 Остановка запрещена	«
3.28 Стоянка запрещена	3.28 Стоянка запрещена	«
3.29 Стоянка запрещена по нечетным числам месяца	3.29 Стоянка запрещена по нечетным числам месяца	«
3.30 Стоянка запрещена по четным числам месяца	3.30 Стоянка запрещена по четным числам месяца	«
3.31 Конец зоны всех ограничений	3.31 Конец зоны всех ограничений	«
3.32 Движение транспортных средств с опасным грузом запрещено	-	Новый знак в СТ РК 1125
3.33 Движение транспортных средств с взрывчатыми и легковоспламеняющимися грузами запрещено	-	Новый знак в СТ РК 1125
<i>Таблица А.4 – Предписывающие знаки</i>	<i>Табл. 4 Предписывающие знаки</i>	
4.1.1 Движение прямо	4.1.1 Движение прямо	Идентичны
4.1.2 Движение направо	4.1.2 Движение направо	То же
4.1.3 Движение налево	4.1.3 Движение налево	«
4.1.4 Движение прямо или направо	4.1.4 Движение прямо или направо	«

1	2	3
4.1.5 Движение прямо или налево	4.1.5 Движение прямо или налево	«
4.1.6 Движение направо или налево	4.1.6 Движение направо или налево	«
4.2.1 Объезд препятствия справа	4.2.1 Объезд препятствия справа	«
4.2.2 Объезд препятствия слева	4.2.2 Объезд препятствия слева	«
4.2.3 Объезд препятствия справа или слева	4.2.3 Объезд препятствия справа или слева	«
4.3 Круговое движение	4.3 Круговое движение	«
4.4 Движение легковых автомобилей	4.4 Движение легковых автомобилей	«
4.5 Велосипедная дорожка	4.5 Велосипедная дорожка	«
4.6 Пешеходная дорожка	4.6 Пешеходная дорожка	«
4.7 Ограничение минимальной скорости	4.7 Ограничение минимальной скорости	«
4.8 Конец зоны ограничения минимальной скорости	4.8 Конец зоны ограничения минимальной скорости	«
4.9.1 Направление движения транспортных средств с опасными грузами	-	Новый знак в СТ РК 1125
4.9.2 Направление движения транспортных средств с опасными грузами	-	Новый знак в СТ РК 1125
4.9.3 Направление движения транспортных средств с опасными грузами	-	Новый знак в СТ РК 1125
<i>Таблица А.5 – Информационно-указательные знаки</i>	<i>Табл. 5 Информационно-указательные знаки</i>	
5.1 Автомагистраль	5.1 Автомагистраль	Идентичны
5.2 Конец автомагистрали	5.2 Конец автомагистрали	То же
5.3 Дорога для автомобилей	5.3 Дорога для автомобилей	«
5.4 Конец дороги для автомобилей	5.4 Конец дороги для автомобилей	«
5.5 Дорога с односторонним движением	5.5 Дорога с односторонним движением	«
5.6 Конец дороги с односторонним движением	5.6 Конец дороги с односторонним движением	«
5.7.1 Выезд на дорогу с односторонним движением	5.7.1 Выезд на дорогу с односторонним движением	«
5.7.2 Выезд на дорогу с односторонним движением	5.7.2 Выезд на дорогу с односторонним движением	«
5.8.1 Направления	5.8.1 Направления движения	«

1	2	3
движения по полосам	по полосам	
5.8.2 Направления движения по полосе	5.8.2 Направления движения по полосе	«
5.8.3 Начало полосы	5.8.3 Начало полосы	«
5.8.4 Начало полосы	5.8.4 Начало полосы	«
5.8.5 Конец полосы	5.8.5 Конец полосы	«
5.8.6 Конец полосы	5.8.6 Конец полосы	«
5.8.7 Направление движения по полосам	5.8.7 Направление движения по полосам	«
5.8.8 Направление движения по полосам	5.8.8 Направление движения по полосам	«
5.9 Полоса для транспортных средств общего пользования	5.9 Полоса для транспортных средств общего пользования	«
5.10.1 Дорога с полосой для транспортных средств общего пользования	5.10.1 Дорога с полосой для транспортных средств общего пользования	«
5.10.2 Выезд на дорогу с полосой для транспортных средств общего пользования	5.10.2 Выезд на дорогу с полосой для транспортных средств общего пользования	«
5.10.3 Выезд на дорогу с полосой для транспортных средств общего пользования	5.10.3 Выезд на дорогу с полосой для транспортных средств общего пользования	«
5.10.4 Конец дороги с полосой для маршрутных транспортных средств	5.10.4 Конец дороги с полосой для маршрутных транспортных средств	«
5.11.1 Место для разворота	5.11.1 Место для разворота	«
5.11.2 Зона для разворота	5.11.2 Зона для разворота	«
5.12 Место остановки автобуса и (или) троллейбуса	5.12 Место остановки автобуса и (или) троллейбуса	«
5.13 Место остановки трамвая	5.13 Место остановки трамвая	«
5.14 Место стоянки легковых такси	5.14 Место стоянки легковых такси	«
5.15 Место стоянки	5.15 Место стоянки	«
5.16.1 Пешеходный переход	5.16.1 Пешеходный переход	«
5.16.2 Пешеходный переход	5.16.2 Пешеходный переход	«
5.17.1 Подземный пешеходный переход	5.17.1 Подземный пешеходный переход	«
5.17.2 Подземный пешеходный переход	5.17.2 Подземный пешеходный переход	«
5.17.3 Надземный пешеходный переход	5.17.3 Надземный пешеходный переход	«
5.17.4 Надземный пешеходный переход	5.17.4 Надземный пешеходный переход	«

1	2	3
5.18 Рекомендуемая скорость	5.18 Рекомендуемая скорость	«
5.19.1 Тупик	5.19.1 Тупик	«
5.19.2 Тупик	5.19.2 Тупик	«
5.19.3 Тупик	5.19.3 Тупик	«
5.20.1 Предварительный указатель направлений	5.20.1 Предварительный указатель направлений	Смена примера изображения знака направления в СТ РК 1125 с учетом названий городов Казахстана
5.20.2 Предварительный указатель направлений	5.20.2 Предварительный указатель направлений	То же
5.20.3 Схема движения	5.20.3 Схема движения	Идентичны
5.21.1 Указатель направления	5.21.1 Указатель направления	Смена примера изображения знака направления в СТ РК 1125 с учетом названий населенных пунктов Казахстана
5.21.2 Указатель направлений	5.21.2 Указатель направлений	То же
5.22 Начало населенного пункта	5.22 Начало населенного пункта	«
5.23 Конец населенного пункта	5.23 Конец населенного пункта	«
5.24 Начало населенного пункта	5.24 Начало населенного пункта	«
5.25 Конец населенного пункта	5.25 Конец населенного пункта	«
5.26 Наименование объекта	5.26 Наименование объекта	«
5.27 Указатель расстояний	5.27 Указатель расстояний	«
5.28 Километровый знак	5.28 Километровый знак	Идентичны
5.29.1 Номер маршрута	5.29.1 Номер маршрута	То же
5.29.2 Номер маршрута	5.29.2 Номер маршрута	«
5.30.1 Направление движения для грузовых автомобилей	5.30.1 Направление движения для грузовых автомобилей	«
5.30.2 Направление движения для грузовых автомобилей	5.30.2 Направление движения для грузовых автомобилей	«
5.30.3 Направление движения для грузовых автомобилей	5.30.3 Направление движения для грузовых автомобилей	«
5.31 Схема объезда	5.31 Схема объезда	Смена примера изображения знака направления в СТ РК 1125 с учетом названий населенных пунктов Казахстана
5.32.1 Направление объезда	5.32.1 Направление объезда	Применение в написании

1	2	3
		текстовой информации знака в СТ РК 1125 на государственном и русском языках
5.32.2 Направление объезда	5.32.2 Направление объезда	То же
5.32.3 Направление объезда	5.32.3 Направление объезда	«
5.33 Стоп-линия	5.33 Стоп-линия	«
5.34.1 Предварительный указатель перестроения на другую проезжую часть	5.34 Предварительный указатель перестроения на другую проезжую часть	Смена номера знака в СТ РК 1125 в связи с добавлением нового 5.34.2
5.34.2 Предварительный указатель перестроения на другую проезжую часть	-	Новый знак в СТ РК 1125
5.35 Реверсивное движение	-	Новый знак в СТ РК 1125
5.36 Конец реверсивного движения	-	То же
5.37 Выезд на дорогу с реверсивным движением	-	«
5.38 Жилая зона	5.35 Жилая зона	Смена номера знака в СТ РК 1125 в связи с добавлением новых 5.35-5.37
5.39 Конец жилой зоны	5.36 Конец жилой зоны	То же
<i>Таблица А.6 – Знаки сервиса</i>	<i>Табл. 6 Знаки сервиса</i>	
6.1 Пункт первой медицинской помощи	6.1 Пункт первой медицинской помощи	Идентичны
6.2 Больница	6.2 Больница	То же
6.3 Автозаправочная станция	6.3 Автозаправочная станция	«
6.4 Техническое обслуживание автомобилей	6.4 Техническое обслуживание автомобилей	«
6.5 Мойка автомобилей	6.5 Мойка автомобилей	«
6.6 Телефон	6.6 Телефон	«
6.7 Пункт питания	6.7 Пункт питания	«
6.8 Питьевая вода	6.8 Питьевая вода	«
6.9 Гостиница или мотель	6.9 Гостиница или мотель	«
6.10 Кемпинг	6.10 Кемпинг	«
6.11 Место отдыха	6.11 Место отдыха	«
6.12 Пост дорожной полиции	6.12 Пост ГАИ	Корректировка изображения и названия знака в СТ РК 1125 с учетом принятого в Казахстане названия уполномоченного органа в области обеспечения безопасности дорожного движения
6.13 Пост транспортного контроля	-	Новый знак в СТ РК 1125

1	2	3
<i>Таблица А.7 – Знаки дополнительной информации</i>	<i>Табл. 7 Знаки дополнительной информации</i>	
7.1.1 Расстояние до объекта	7.1.1 Расстояние до объекта	Идентичны
7.1.2 Расстояние до объекта	7.1.2 Расстояние до объекта	То же
7.1.3 Расстояние до объекта	7.1.3 Расстояние до объекта	«
7.1.4 Расстояние до объекта	7.1.4 Расстояние до объекта	«
7.2.1 Зона действия	7.2.1 Зона действия	«
7.2.2 Зона действия	7.2.2 Зона действия	«
7.2.3 Зона действия	7.2.3 Зона действия	«
7.2.4 Зона действия	7.2.4 Зона действия	«
7.2.5 Зона действия	-	Новый знак в СТ РК 1125
7.2.6 Зона действия	-	То же
7.3.1 Направления действия	7.3.1 Направления действия	Идентичны
7.3.2 Направления действия	7.3.2 Направления действия	То же
7.3.3 Направления действия	7.3.3 Направления действия	«
7.4.1 Вид транспортного средства	7.4.1 Вид транспортного средства	«
7.4.2 Вид транспортного средства	7.4.2 Вид транспортного средства	«
7.4.3 Вид транспортного средства	7.4.3 Вид транспортного средства	«
7.4.4 Вид транспортного средства	7.4.4 Вид транспортного средства	«
7.4.5 Вид транспортного средства	7.4.5 Вид транспортного средства	«
7.4.6 Вид транспортного средства	7.4.6 Вид транспортного средства	«
7.4.7 Вид транспортного средства	7.4.7 Вид транспортного средства	«
7.4.8 Вид транспортного средства	-	Новый знак в СТ РК 1125
7.5.1 Субботние воскресные и праздничные дни	7.5.1 Субботние воскресные и праздничные дни	Идентичны
7.5.2 Рабочие дни	7.5.2 Рабочие дни	То же
7.5.3 Дни недели	7.5.3 Дни недели	«
7.5.4 Время действия	7.5.4 Время действия	«
7.5.5 Время действия	7.5.5 Время действия	«
7.5.6 Время действия	7.5.6 Время действия	«
7.5.7 Время действия	7.5.7 Время действия	«
7.6.1 Способ постановки транспортного средства на стоянку	-	Новый знак в СТ РК 1125
7.6.2 Способ постановки транспортного средства на стоянку	7.6.1 Способ постановки транспортного средства на стоянку	Смена номера знака в СТ РК 1125 в связи с добавлением нового 7.6.1

1	2	3
7.6.3 Способ постановки транспортного средства на стоянку	7.6.2 Способ постановки транспортного средства на стоянку	То же
7.6.4 Способ постановки транспортного средства на стоянку	7.6.3 Способ постановки транспортного средства на стоянку	«
7.6.5 Способ постановки транспортного средства на стоянку	-	Новый знак в СТ РК 1125
7.6.6 Способ постановки транспортного средства на стоянку	7.6.4 Способ постановки транспортного средства на стоянку	Смена номера знака в СТ РК 1125 в связи с добавлением новых 7.6.1 и 7.6.5
7.6.7 Способ постановки транспортного средства на стоянку	-	Новый знак в СТ РК 1125
7.6.8 Способ постановки транспортного средства на стоянку	7.6.5 Способ постановки транспортного средства на стоянку	Смена номера знака в СТ РК 1125 в связи с добавлением новых 7.6.1, 7.6.5 и 7.6.7
7.6.9 Способ постановки транспортного средства на стоянку	-	Новый знак в СТ РК 1125
7.7 Стоянка с неработающим двигателем	7.7 Стоянка с неработающим двигателем	Идентичны
7.8 Платные услуги	7.8 Платная стоянка	Смена названия знака в СТ РК 1125
7.9 Ограничение продолжительности стоянки	7.9 Ограничение продолжительности стоянки	Идентичны
7.10 Место для осмотра автомобилей	7.10 Место для осмотра автомобилей	То же
7.11 Ограничение полной массы	7.11 Ограничение полной массы	«
7.12 Опасная обочина	7.12 Опасная обочина	«
7.13 Направление главной дороги	7.13 Направление главной дороги	«
7.14 Полоса движения	7.14 Полоса движения	«
7.15 Слепые пешеходы	7.15 Слепые пешеходы	«
7.16 Влажное покрытие	7.16 Влажное покрытие	«
7.17 Инвалиды	-	Новый знак в СТ РК 1125
7.18 Кроме инвалидов	-	То же
7.19 Класс опасного груза	-	«
СТ РК 1124-2003	ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная»	
Наименование «Технические средства организации дорожного движения. Разметка	Наименование «Разметка дорожная»	Наименование СТ РК 1124-2003 дополнено относительно ГОСТ 13508-74 групповым

1	2	3
дорожная. Технические требования»		заголовком «Технические средства организации дорожного движения» и уточняющими заголовком вида стандарта «Технические требования»
Предисловие (в пункте 5 приведена информация о гармонизации стандарта с национальным стандартом Великобритании BS EN 1436:2000 «Материалы для разметки дорог. Эксплуатационные качества маркировки для пользователей дорог»	Предисловие	-
1 Область применения	Область применения	Не принципиальные отличия в стилистике изложения области распространения стандарта.
2 Нормативные ссылки	-	Приведены ссылки на стандарты, используемые по тексту.
3 Определения	-	Приведены определения терминов, необходимых для понимания требований стандарта.
4 Обозначения и сокращения	-	Введен новый раздел, в котором дана расшифровка применяемых по тексту сокращений и аббревиатур.
5 Классификация дорожной разметки	-	Введен новый раздел в который сгруппированы требования в отношении классификации дорожной разметки.
5.1-5.3 (принципы классификации на группы и типы)	1.2, 1.3	То же
6 Технические требования	4. Технические требования	
6.1 (способы выполнения разметки)	4.1 (то же)	В пункте 6.1 СТ РК 1124 уточнены способы выполнения разметки, дана ссылка на ГОСТ 23457, устанавливающий правила применения дорожной разметки с целью

1	2	3
		исключения имеющегося в ГОСТ 13508 дублирования требований ГОСТ 23457.
6.2 (назначение, номера, форма, цвет и размеры типов разметки по приложениям А и Б, размеры букв и цифр – приложение В)	1.3 (то же по табл. 1 и 2 и приложению)	
6.3, 6.4 (допуски отклонения от проектного положения и размеров дорожной разметки)	-	Новые пункты СТ РК 1124
6.5 (величина возвышения разметки и световозвращателей над проезжей частью дороги)	4.2 (то же)	Практически идентичны.
6.6 (требования к коэффициенту сцепления дорожной разметки)	-	Новый пункт СТ РК 1124
6.7 (требования к функциональной долговечности дорожной разметки)	-	То же
6.8 (требования к применению световозвращающих материалов в зависимости от категории дорог)	4.4 (применение световозвращающих материалов на «Скоростных дорогах»)	В СТ РК 1124 введено уточнение применения световозвращающих материалов в зависимости от категории дорог.
6.9 (требование к отсутствию следов старой разметки при нанесении новой)	4.6 (то же)	Практически идентичны.
6.10 (требование к временной разметке)	-	Новый пункт СТ РК 1124
6.11 (требования к коэффициенту дневной видимости в зависимости от цвета разметки, типа дорожного покрытия, на который она наносится и категории дороги)	-	То же
6.12, 6.12.1, 6.12.2 (требования к коэффициенту световозвращения дорожной разметки в зависимости от её цвета, состояния и категории дороги)	-	«
6.13 (требования к	-	«

1	2	3
коэффициенту яркости дорожной разметки в зависимости от цвета разметки, типа дорожного покрытия, на который она наносится и категории дороги)		
6.14 (требования к колориметрическим характеристикам дорожной разметки)	-	«
6.15 (требование к коэффициенту сцепления дорожной разметки в увлажненном состоянии в зависимости от категории дороги)	-	«
6.16 (требования к применению световозвращающих материалов при разметке дорог без искусственного освещения)	4.7 (то же)	В СТ РК 1124 уточнены номера разметок, подпадающих под данные требования и исключено указание покрытия на 2/3 ширины линий. Световозвращающая разметка выполняется по всей ширине линии.
6.17 (требование к цвету световозвращающих элементов на ограждающих и направляющих устройствах)	4.8 (то же)	В СТ РК 1124 использовано более упрощенное по отношению к ГОСТ 13508 изложение данного требования без указания вида разметки и угла наклона плоскости световозвращающего элемента.
-	2 Условия применения горизонтальной разметки (требования 2.1; 2.2; 2.2.1-2.2.5; 2.3; 2.3.1-2.3.4; 2.4; 2.4.1-2.4.12)	Исключены из СТ РК 1124 с целью исключения дублирования требований специализированного ГОСТ 23457 (в последствии заменен на СТ РК 1412), содержащего аналогичные требования.
-	3 Условия применения вертикальной разметки (требования 3.1-3.7)	То же
7 Методы испытаний параметров дорожной разметки (фотометрических и		Новый раздел СТ РК 1124

1	2	3
колориметрических характеристик и коэффициента сцепления)		
Приложение А «Горизонтальная разметка», таблица А.1	Таблица 1 Горизонтальная разметка	
1.1 Разделение транспортных потоков противоположных направлений. Обозначение границ полос движения. Обозначение края проезжей части. Обозначение границ участков проезжей части, на которые въезд запрещен. Обозначение границ мест стоянки транспортных средств	1.1 То же	В СТ РК 1124 указаны пределы толщины линии разметки 0,10-0,15 (против 0,10 в ГОСТ 13508).
1.2 Обозначение края проезжей части на автомагистралях	1.2 То же	В СТ РК 1124 указаны пределы толщины линии разметки 0,10-0,20 (против 0,20 в ГОСТ 13508).
1.3 Разделение транспортных потоков противоположных направлений	1.3 То же	В СТ РК 1124 указаны пределы расстояния между линиями разметки и толщины линии разметки 0,10-0,15 (против 0,10 в ГОСТ 13508).
1.4 Обозначение границ мест, где запрещена остановка транспортных средств	1.4 То же	В СТ РК 1124 указаны пределы толщины линии разметки 0,10-0,15 (против 0,10 в ГОСТ 13508).
1.5 Разделение транспортных потоков противоположных направлений. Обозначение границ полос движения	1.5 То же	То же
1.6 Обозначение приближения к сплошной линии дорожной разметки	1.6 То же	«
1.7 Обозначение границ полос движения в пределах перекрестка	1.7 То же	«
1.8 Обозначение границы	1.8 То же	В СТ РК 1124 введено

1	2	3
<p>между полосой ускорения или замедления (переходно-скоростной полосой) и основной полосой проезжей части</p>		<p>уточнение толщины линии разметки в зависимости от вида дороги на которую она наносится.</p>
<p>1.9 Обозначение границ полос движения, на которых осуществляется реверсивное регулирование. Разделение транспортных потоков противоположных направлений.</p>	<p>1.9 То же</p>	<p>В СТ РК 1124 указаны пределы расстояния между линиями разметки 0,10-0,18 (против 0,10 в ГОСТ 13508) и толщины линии разметки 0,10-0,20 (против 0,10 в ГОСТ 13508).</p>
<p>1.10 Обозначение мест, где запрещена стоянка транспортных средств</p>	<p>1.10 То же</p>	<p>В СТ РК 1124 указаны пределы толщины линии разметки 0,10-0,15 (против 0,10 в ГОСТ 13508).</p>
<p>1.11 Обозначение мест, где необходимо разрешить движение только со стороны прерывистой линии (в местах разворота, въезда и выезда со стояночных площадок, АЗС, остановочных пунктов маршрутных транспортных средств и т. п.). Разделение транспортных потоков противоположных или попутных направлений в местах, где необходимо ограничить маневрирование на проезжей части.</p>	<p>1.11 То же</p>	<p>В СТ РК 1124 уточнена область применения разметки.</p>
<p>1.12 Обозначение места остановки транспортных средств - стоп-линия</p>	<p>1.12 То же</p>	<p>Идентичен.</p>
<p>1.13 Обозначение места, где водитель обязан уступить дорогу</p>	<p>1.13 То же</p>	<p>То же</p>
<p>1.14.1 Обозначение</p>	<p>1.14 То же</p>	<p>В СТ РК 1124 уточнена</p>

1	2	3
пешеходного перехода - «зебра» при $6,00 \geq P \geq 4,00$		ширина полос с учетом скоростей движения до 60 км/ч и свыше 60 км/ч.
1.14.2 Обозначение пешеходного перехода при $P \geq 6,00$	-	Новый вид разметки в СТ РК 1124
1.14.3 Обозначение пешеходного перехода на регулируемых перекрестках	-	То же
1.15 Обозначение переезда для велосипедистов	1.15 То же	Идентичен.
1.16.1 Обозначение островков, разделяющих транспортные потоки противоположных направлений	1.16.1 То же	То же
1.16.2 Обозначение островков, разделяющих транспортные потоки одного направления	1.16.2 То же	В СТ РК 1124 проставлены размеры, которые отсутствуют на соответствующем рисунке ГОСТ 13508.
1.16.3 Обозначение островков в местах слияния транспортных потоков	1.16.3 То же	То же
1.17 Обозначение остановок маршрутных транспортных средств (автобусы, троллейбусы) и стоянок такси	1.17 То же	Идентичен.
1.18 Обозначение направлений движения по полосам (см. Приложение В)	1.18 То же	То же
1.19 Обозначение приближения к сужению проезжей части или к сплошной линии продольной разметки 1.1 (см. Приложение В)	1.19 То же	«
1.20 Обозначение приближения к поперечной разметке 1.13 (см. Приложение В)	1.20 То же	«
1.21 Обозначение приближения к	1.21 То же	В СТ РК 1124 надпись «СТОП» заменена на

1	2	3
поперечной разметке 1.12 (см. Приложение В)		«STOP»
1.22 Обозначение номера дороги (см. Приложение В).	1.22 То же	В СТ РК 1124 рисунок дополнен двумя вариантами нумерации дорог.
1.23 Обозначение полосы проезжей части, предназначенной исключительно для движения маршрутных транспортных средств (автобусы, троллейбусы) (см. Приложение В)	1.23 То же	Идентичен.
1.24.1 Дублирование предупреждающих дорожных знаков**	-	Новый вид разметки в СТ РК 1124
1.24.2 Дублирование запрещающих дорожных знаков	-	То же
1.24.3 Дублирование дорожного знака «Инвалиды»**	-	«
1.25 Обозначение искусственных неровностей	-	«
Приложение Б «Вертикальная разметка», таблица Б.1	Таблица 2 Вертикальная разметка	
2.1.1-2.1.3 Обозначение вертикальных поверхностей дорожных сооружений (опор мостов, путепроводов, торцевых частей парапетов и т. п.): 2.1.1 - слева от проезжей части; 2.1.2 - на проезжей части; 2.1.3 - справа от проезжей части	2.1 То же	В СТ РК 1124 рисунок дополнен с учетом вариантов расположения столбиков слева от проезжей части, на проезжей части и справа от проезжей части соответственно.
2.2 Обозначение нижнего края пролетного строения путепроводов и мостовых ферм	2.2 То же	Идентичен.
2.3 Обозначение круглых	2.3 То же	То же

1	2	3
тумб на островах безопасности		
2.4 Обозначение сигнальных столбиков, надолб, опор тросовых ограждений и т. п.	2.4 То же	В СТ РК 1124 рисунок дополнен изображением столбика с наклоном полос в противоположную сторону.
2.5 Обозначение боковых поверхностей ограждений дорог на опасных участках	2.5 То же	Идентичен.
2.6 Обозначение боковых поверхностей ограждений дорог	2.6 То же	То же
2.7 Обозначение бордюра на опасных участках и боковых поверхностей возвышающихся островков безопасности	2.7 То же	«
Приложение В «Требуемые формы и размеры»	Черт. 9; Черт. 11; Черт. 12; Черт. 13; Черт. 14; Черт. 15; Черт. 16; Черт. 17; Черт. 18; Черт. 22; Черт. 23	Рисунок в СТ РК 1124, соответствующий Черт. 11 дополнен рисунком стрелы с изображением тупика и соответственно дополнена размерная таблица соответствующими размерами. Рисунок в СТ РК 1124, соответствующий Черт. 14 заменен изображением с надписью «STOP» вместо «СТОП». В рисунках СТ РК 1124, соответствующих Черт. 22 и 23 уточнены размеры элементов столбиков.
Приложение Г «Требования BS EN 1436 «Материалы для разметки дорог. Эксплуатационные качества маркировки для пользователей дорог»	-	Новое приложение в СТ РК 1124, гармонизированное с соответствующим стандартом, устанавливающее методы испытаний на сопротивление юзу.
-	Черт. 1-8; 10; 18-21	В СТ РК 1124 аналогичные указанным чертежам рисунки отсутствуют, для обеспечения исключения

1	2	3
		дублирования требований ГОСТ 23457.

2.6.2 Стандарт СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» разработан взамен ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» и устанавливает относительно него дополнительные требования в части применения дорожных знаков 1.16.1, 1.31.4, 1.31.5, 1.32.1, 1.32.2, 1.32.3, 3.32, 3.33, 4.9.1, 4.9.2, 4.9.3, 5.38, 5.39, 6.13, 7.19 (см. описание дорожных знаков в таблице 2 для СТ РК 1125) и дорожной разметки 1.24.1, 1.24.2, 1.24.3, 1.25 (см. описание дорожной разметки в таблице 2 для СТ РК 1124), предназначенных для улучшения обеспечения безопасности дорожного движения. Объектом стандартизации являются правила применения технических средств организации дорожного движения, включая дорожные знаки, разметку, светофоры, направляющие устройства и барьерные ограждения на автомобильных дорогах, улицах в городах и населенных пунктах.

Стандарт устанавливает, в каком месте и на каком расстоянии друг от друга, от дороги или непосредственно на дороге, в том числе в стесненных условиях, должны размещаться дорожные знаки, разметка, светофоры, направляющие устройства и барьерные ограждения.

В отличие от пересматриваемого ГОСТ 23457-86 стандарт дополнительно вводит 15 новых видов дорожных знаков и 4 вида разметки, которые ранее не применялись в республике, но предусмотрены Конвенциями о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах. В их числе такие дорожные знаки как: «Класс опасного груза» (7.19), «Жилая зона» (5.38) и «Конец жилой зоны» (5.39), «Искусственная неровность» (1.16.1) и др., дорожная разметка: «Дублирование предупреждающих дорожных знаков», «Дублирование запрещающих дорожных знаков», «Дублирование дорожного знака Инвалиды», «Обозначение искусственных неровностей» (см. таблицу 1 и описания, приведенные в таблице 2).

Применение вновь введенных средств организации дорожного движения позволит наиболее полно учитывать международные правила в части их применения в дорожном движении, а также климатические, географические условия и существующие условия безопасности дорожного движения в Казахстане (скоростной режим, ландшафт местности, населенность территории и т.д.), понизить количество и тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Из произведенного сопоставления стандартов можно сделать следующие выводы:

1. Основные принципиальные отличия между действующим в Казахстане СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия» и в странах Центральной Азии (Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан) ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия» *закключаются в произведенной доработке СТ РК 1125 относительно ГОСТ 10807 с включением новых требований, гармонизированных с европейскими требованиями к применению современных световозвращающих материалов, а также в расширении номенклатуры дорожных знаков новыми дорожными знаками (1.16.1 Искусственная неровность; 1.31.4, 1.31.5 Направление поворота; 1.32.1, 1.32.2, 1.32.3 Объезд препятствия; 3.17.2 Опасность; 3.32 Движение транспортных средств с опасным грузом запрещено; 3.33 Движение транспортных средств с взрывчатыми и легковоспламеняющимися грузами запрещено; 4.9.1, 4.9.2, 4.9.3 Направление движения транспортных средств с опасными грузами; 5.34.2 Предварительный указатель перестроения на другую проезжую часть; 5.35 Реверсивное движение; 5.36 Конец реверсивного движения; 5.37 Выезд на дорогу с реверсивным движением; 6.13 Пост транспортного контроля; 7.2.5, 7.2.6 Зона действия, 7.4.8 Вид транспортного средства; 7.6.1, 7.6.5, 7.6.7, 7.6.9 Способ постановки транспортного средства на стоянку; 7.17 Инвалиды; 7.18 Кроме инвалидов; 7.19 Класс опасного груза).* Произведена корректировка отдельных дорожных знаков, связанная необходимостью применения государственного языка в написании текста на дорожных знаках 5.20.1, 5.20.2 Предварительный указатель направлений, 5.21.1 Указатель направления, 5.21.2 Указатель направлений, 5.22 Начало населенного пункта, 5.23 Конец населенного пункта, 5.24 Начало населенного пункта, 5.25 Конец населенного пункта, 5.26 Наименование объекта, 5.27 Указатель расстояний, 5.31 Схема объезда, 5.32.1, 5.32.2, 5.32.3 Направление объезда, 5.33 Стоп-линия, 6.12 Пост дорожной полиции;

Примечание – В Республике Узбекистан исключены ссылки на ГОСТ 10807-78 и ГОСТ 23457-86 из Правил дорожного движения. При этом произведена доработка дорожных знаков, приведенных в Правилах дорожного движения (см. таблицу 2).

2. Основные принципиальные отличия между действующим в Казахстане СТ РК 1124-2003 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Технические требования» и в остальных странах Центральной Азии (Кыргызстан, Таджикистан) ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная» *закключаются в установлении гармонизированных с европейскими стандартами требований в отношении временной разметки (6.10), фотометрическим и колориметрическим характеристикам применяемых световозвращающих материалов в зависимости от категорий дорог и типа покрытия (6.11, 6.12, 6.12.1, 6.12.2, 6.13, 6.14), коэффициента сцепления материала дорожной разметки (6.15) и методов контроля этих характеристик (раздел 7), а также дополнения новыми видами разметки (1.14.2 Обозначение пешеходного перехода при $R \geq 6,00$; 1.14.3 Обозначение пешеходного перехода на регулируемых перекрестках; 1.24.1 Дублирование предупреждающих дорожных знаков; 1.24.2 Дублирование запрещающих дорожных знаков; 1.25 Обозначение искусственных неровностей; 1.24.3 Дублирование дорожного знака «Инвалиды»);*

Примечание – В Республике Узбекистан исключены ссылки на ГОСТ 13508-86 и ГОСТ 23457-86 из Правил дорожного движения. При этом произведена доработка дорожных разметок, приведенных в Правилах дорожного движения (см. таблицу 2).

3. Проанализировав и сопоставив стандарт Республики Казахстан СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» и других странах Центральной Азии (Кыргызстан, Таджикистан) ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» можно сделать вывод,

что *основные принципиальные отличия данных стандартов друг от друга связаны с уже рассмотренными в таблице 1 отличиями в стандартах на дорожные знаки и дорожную разметку, т. к. стандарт устанавливает правила их применения, а именно с введенными дополнительными дорожными знаками и разметками.*

3 Сравнение с требованиями к дорожным знакам и сигналам, а также к дорожным разметкам, выработанным на Венской Конвенции Дорожных Знаков и Сигналов (1968)

Как уже отмечалось во Введении, все страны Центральной Азии присоединились к Конвенции о дорожных знаках и сигналах (E/CONF.56/17/Rev.1), поэтому для достижения большего единообразия правил, регламентирующих дорожные знаки, разметку и сигналы, необходимо обеспечить гармонизацию соответствующих национальных стандартов с требованиями данной Конвенции

Гармонизация должна быть проведена с учетом последних поправок и дополнений, разработанных Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

В частности, речь идет о двух сводах поправок к Конвенции (см. документы ECE/TRANS/90/Rev.2, TRANS/WP.1/2003/3/Rev.4 и Сог.1) и Европейскому соглашению (см. документы ECE/TRANS/92/Rev.2 и TRANS/WP.1/2003/4/Rev.4), которые соответственно вступили в силу в ноябре 1995 года и в марте 2006 года, и об одной поправке к Протоколу к Европейскому соглашению (см. документ ECE/TRANS/WP.1/2003/5/Rev.4), которая вступила в силу в марте 2006 года.

Для определения степени соответствия национальных правил, проанализированных в разделе 2 настоящего отчета, с Конвенцией о дорожных знаках и сигналах необходимо проанализировать структуру и требования, содержащиеся в Конвенции о дорожных знаках и сигналах (1968 г.) и соответствующих дополняющих её документах Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (совершено в Женеве 1 мая 1971 года, включая поправки вступившие в силу 27 ноября 1995 года и поправки, вступившие в силу 28 марта 2006 года) и Протокола о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (совершено в Женеве 1 марта 1973 года, включая поправки, вступившие в силу 28 марта 2006 года) и сопоставить с аналогичными требованиями правил, действующих в странах Центральной Азии.

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (совершено в Женеве 1 мая 1971 года) и Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (совершено в Женеве 1 марта 1973 года) ни одна из стран Центральной Азии по состоянию на 10 декабря 2008 г. не ратифицировала.

Требования Главы 1, Общие положения, Статья 1, Определения Конвенции о дорожных знаках и сигналах устанавливают термины и определения, которые в целом соответствует терминологии, используемой в Правилах дорожного движения, действующих в странах Центральной Азии. Имеются отличия, не искажающие понимание терминов в контексте проводимого исследования.

Отсутствуют определения терминов "велосипедная полоса движения", "велосипедная дорожка"

Термин «автомагистраль» в Конвенции имеет существенно более детализированное толкование, чем в Правилах дорожного движения.

Отсутствует термин «направление движения».

1. В системе, предписанной Конвенцией о дорожных знаках и сигналах, различаются следующие категории сигнальных знаков:

a) знаки, предупреждающие об опасности: эти знаки имеют целью предупредить пользователей дороги о существовании опасности на дорогах и о характере этой опасности;

b) знаки, означающие обязательное предписание: эти знаки имеют целью уведомить пользователей дороги об обязательствах, ограничениях и специальных запрещениях, которые они должны соблюдать; они подразделяются на:

- i) знаки преимущественного права проезда;
- ii) знаки запрещающие или ограничивающие;
- iii) знаки предписывающие;
- iv) знаки особых предписаний;

c) указательные знаки: эти знаки имеют целью давать пользователям дороги по пути их следования необходимую информацию или другие полезные указания; они подразделяются на:

- i) информационные знаки, знаки, обозначающие объекты, и знаки сервиса;
- ii) указатели направлений и информационно-указательные знаки: предварительные указатели направлений; указатели направлений; маршрутные марки; указатели наименований; подтверждающие знаки; указательные знаки;
- iii) дополнительные таблички.

Стандарты и правила, действующие в странах Центральной Азии (СТ РК 1125; СТ РК 1412; ГОСТ 10807; ГОСТ 23457; Правила дорожного движения) устанавливают следующие группы дорожных знаков:

- 1 Предупреждающие;
- 2 Приоритета;
- 3 Запрещающие;
- 4 Предписывающие;
- 5 Информационно-указательные (включают в т.ч. и знаки индивидуального проектирования);
- 6 Сервиса;
- 7 Дополнительной информации (таблички).

Группы дорожных знаков, установленные нормативами в странах центральной Азии в целом соответствуют требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах, однако в Конвенции дано более детализированная градация знаков.

СТАТЬЯ 7 Конвенции о дорожных знаках и сигналах устанавливает следующие требования в отношении обязательного использования светоотражающих материалов:

1. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве для лучшей видимости и удобочитаемости ночью обязательное применение освещаемых или светоотражающих знаков, в частности предупреждающих, предписывающих и указателей направлений, при условии, что это не приводит к ослеплению пользователей дороги.





2. Договаривающиеся стороны могут также разрешить использование флюоресцирующих материалов; в этом случае они должны определить, в каких знаках могут использоваться данные материалы.

3. В национальном законодательстве следует установить правила использования освещаемых, светоотражающих и флюоресцирующих знаков. В нем также следует указывать условия, при которых должен применяться каждый класс светоотражающих материалов.







Данные требования в достаточной степени учтены в стандарте Республики Казахстан СТ РК 1125, гармонизированном с европейскими стандартами в отношении применения световозвращающих материалов, в стандартах и правилах, действующих в Узбекистане, Кыргызской Республике, Республике Таджикистан данные требования не отражены.

В таблице 2 приведен сравнительный анализ дорожных знаков, установленных Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года (с учетом последних поправок и дополнений) и соответствующих им дорожных знаков, установленных национальных стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии.





Таблица 2

Изображение, номер и название дорожных знаков по Конвенции о дорожных знаках и сигналах, 1968 г	Изображение, номер и название дорожных знаков по СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия» (Республика Казахстан)	Изображение, номер и название дорожных знаков по Правилам дорожного движения Республики Узбекистан	ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия» (Кыргызская Республика, Республика Таджикистан)	Степень соответствия и обоснование существующих различий
1	2	3	4	5
<p>Приложение 1, Раздел А Предупреждающие знаки</p>				
 <p>A, 1^a «Поворот налево»</p>	 <p>1.11.2. «Опасный поворот»</p>	→ То же	→ То же	Незначительные отличия в дизайне (наличие имитации стрелки в знаке А, 1 ^a)
 <p>A, 1^b «Поворот направо»</p>	 <p>1.11.1. «Опасный поворот»</p>	→ То же	→ То же	Незначительные отличия в дизайне (наличие имитации стрелки в знаке А, 1 ^b)







Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>А, 1^с «Двойной поворот или более двух поворотов, следующих один за другим, с первым поворотом налево»</p>	 <p>1.12.2. «Опасные повороты»</p>	→ То же	→ То же	Незначительные отличия в дизайне (наличие имитации стрелки в знаке А, 1 ^с)
 <p>А, 1^д «Двойной поворот или более двух поворотов, следующих один за другим, с первым поворотом направо»</p>	 <p>1.12.1 «Опасные повороты»</p>	→ То же	→ То же	Незначительные отличия в дизайне (наличие имитации стрелки в знаке А, 1 ^д)
 <p>А, 2^а «Крутой Спуск»</p>	 <p>1.13. «Крутой спуск»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен







Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 А, 2 ^с «Крутой Спуск»	-	-	-	Данный вариант знака А, 2 в странах Центральной Азии не используется
 А, 3 ^а «Крутой подъем»	 1.14. «Крутой подъем»	→ То же	→ То же	Идентичен
 А, 3 ^с «Крутой подъем»	-	-	-	Данный вариант знака А, 3 в странах Центральной Азии не используется






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>A, 4^a «Сужение дороги»</p>	 <p>1.18.1, 1.18.2. «Сужение дороги»</p>	→ То же	→ То же	Идентичны
 <p>A, 4^b «Сужение дороги»</p>	 <p>1.18.3. «Сужение дороги»</p>	→ То же	→ То же	Идентичны
 <p>A, 5 «Разводной мост»</p>	 <p>1.9. «Разводной мост»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен









Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="226 547 712 616">А, 6 «Выезд на набережную или на берег»</p>	 <p data-bbox="790 547 1200 579">1.10. «Выезд на набережную»</p>	<p data-bbox="1352 284 1480 309">→ То же</p>	<p data-bbox="1704 272 1832 298">→ То же</p>	<p data-bbox="1944 268 2096 293">Идентичен</p>
 <p data-bbox="297 914 640 946">А, 7а «Неровная дорога»</p>	 <p data-bbox="831 914 1173 946">1.16. «Неровная дорога»</p>	<p data-bbox="1352 647 1480 673">→ То же</p>	<p data-bbox="1704 639 1832 665">→ То же</p>	<p data-bbox="1944 632 2096 657">Идентичен</p>
 <p data-bbox="232 1244 705 1313">А, 7б «Неровная дорога (горбатые мосты, бугры)»</p>	 <p data-bbox="842 1244 1151 1313">1.16.1 «Искусственная неровность»</p>	<p data-bbox="1406 986 1420 1002">-</p>	<p data-bbox="1765 975 1778 991">-</p>	<p data-bbox="1944 962 2096 987">Идентичен</p>






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 А, 7с «Неровная дорога (выбоины)»	-	-	-	Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.
 А, 8 «Опасные обочины»	 7.12. «Опасная обочина»	→ То же	→ То же	В странах Центральной Азии используется знак, состоящий в группе «Знаки дополнительной информации».
 А, 9 «Скользкая дорога»	 1.15. «Скользкая дорога»	→ То же	→ То же	Несмысловые отличия в дизайне. Дизайн знака А, 9 предпочтительнее.







Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="304 544 631 576">А, 10^а «Выброс гравия»</p>	 <p data-bbox="842 560 1151 592">1.17. «Выброс гравия»</p>	 <p data-bbox="1261 464 1570 496">1.17. «Выброс гравия»</p>	 <p data-bbox="1671 560 1868 624">1.17. «Выброс гравия»</p>	<p data-bbox="1944 268 2094 405">Несущественные отличия в дизайне</p>
 <p data-bbox="293 927 642 959">А, 11^а «Падение камней»</p>	 <p data-bbox="831 847 1155 879">1.26. «Падение камней»</p>	<p data-bbox="1352 663 1476 695">→ То же</p>	<p data-bbox="1704 647 1827 679">→ То же</p>	<p data-bbox="1944 649 2094 786">Несмысловые отличия в дизайне</p>
 <p data-bbox="255 1256 680 1287">А, 12^а «Пешеходный переход»</p>	 <p data-bbox="792 1176 1196 1208">1.20. «Пешеходный переход»</p>	<p data-bbox="1352 992 1476 1024">→ То же</p>	<p data-bbox="1704 981 1827 1013">→ То же</p>	<p data-bbox="1944 978 2024 1010">То же</p>





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="255 549 685 580">А, 12b «Пешеходный переход»</p>	-	-	-	<p data-bbox="1944 276 2101 667">Данный вариант знака А, 12 в стандартах и правилах стран Центральной Азии не используется.</p>
 <p data-bbox="376 959 562 991">А, 13 «Дети»</p>	 <p data-bbox="909 882 1088 914">1.21. «Дети»</p>	→ То же	→ То же	<p data-bbox="1944 679 2101 783">Упрощенный дизайн знака 1.21</p>
 <p data-bbox="255 1289 685 1321">А, 14 «Выезд велосипедистов»</p>	 <p data-bbox="819 1212 1178 1284">1.22. «Пересечение с велосипедной дорожкой»</p>	→ То же	→ То же	<p data-bbox="1944 1010 2101 1114">Упрощенный дизайн знака 1.22</p>



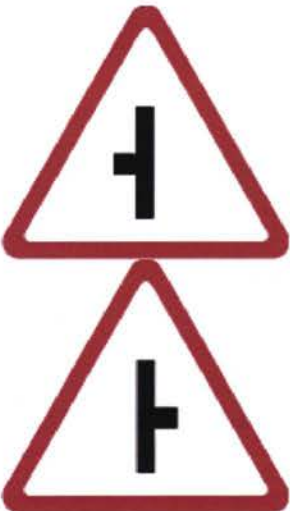
Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 А, 15 ^а «Место прогона скота и появления других животных»	 1.24. «Перегон скота»	→ То же	→ То же	Упрощенный дизайн знака 1.24
 А, 15 ^б «Место прогона скота и появления других животных»	 1.25. «Дикие животные»	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне знаков
 А, 16 «Ремонтные работы»	 1.23. «Дорожные работы»	→ То же	→ То же	Упрощенный дизайн знака 1.23



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>A, 17^a «Световая сигнализация»</p>	 <p>1.8. «Светофорное регулирование».</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Идентичен</p>
 <p>A, 17^b «Световая сигнализация»</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.</p>
 <p>A, 17^c «Световая сигнализация»</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>То же</p>


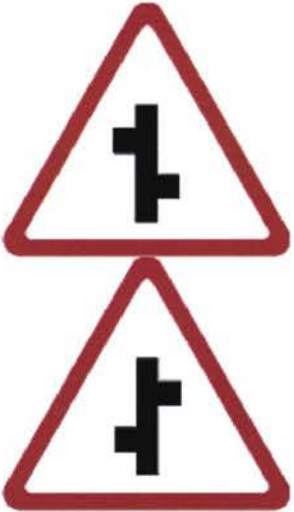
Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>А, 18^а «Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда»</p>	 <p>1.6. «Пересечение равнозначных дорог»</p>	-	-	Не смысловое отличие названия знака. Дизайн идентичен.
 <p>А, 18^с «Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда»</p>	-	-	-	Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="185 794 752 938">А, 18^d «Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда»</p>	-	-	-	То же
 <p data-bbox="185 1236 752 1380">А, 18^e «Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда»</p>	-	-	-	«


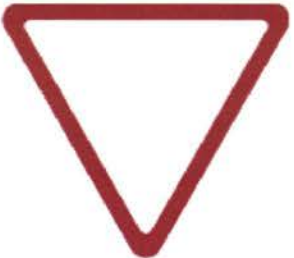

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="190 542 750 686">А, 18^f «Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда»</p>	-	-	-	«
 <p data-bbox="190 1236 750 1380">А, 18^g «Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда»</p>	-	-	-	«

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="190 542 750 646">А, 19^а «Пересечение с дорогой, пользователи которой должны уступать дорогу»</p>	 <p data-bbox="817 470 1176 534">2.3.1. «Пересечение с второстепенной дорогой»</p>	<p data-bbox="1355 279 1489 311">→ То же</p>	<p data-bbox="1713 263 1848 295">→ То же</p>	<p data-bbox="1937 263 2094 630">Незначительные отличия в дизайне (наличие имитации стрелки в дизайне знака А, 19^а)</p>
 <p data-bbox="190 1204 750 1308">А, 19^б «Пересечение с дорогой, пользователи которой должны уступать дорогу»</p>	 <p data-bbox="817 1061 1176 1125">2.3.2. 2.3.3. «Примыкание второстепенной дороги»</p>	<p data-bbox="1355 678 1489 710">→ То же</p>	<p data-bbox="1713 662 1848 694">→ То же</p>	<p data-bbox="1937 662 2094 1029">Незначительные отличия в дизайне (наличие имитации стрелки в дизайне знаков А, 19^б)</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="190 798 750 909">А, 19^с «Пересечение с дорогой, пользователи которой должны уступать дорогу»</p>	-	-	-	Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.
 <p data-bbox="190 1204 750 1316">А, 20 «Пересечение с дорогой, пользователям которой следует уступать дорогу»</p>	 <p data-bbox="828 1125 1153 1165">2.4. «Уступите дорогу»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен




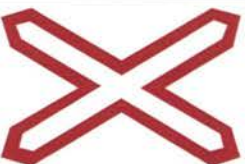

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 А, 21 ^а «Проезд без остановки запрещен»	 2.5. «Движение без остановки запрещено»	→ То же	→ То же	То же
 А, 22 «Перекресток с круговым движением»	 1.7. «Пересечение с круговым движением»	→ То же	→ То же	«
 А, 23 «Двустороннее движение»	 1.19. «Двустороннее движение»	→ То же	→ То же	«



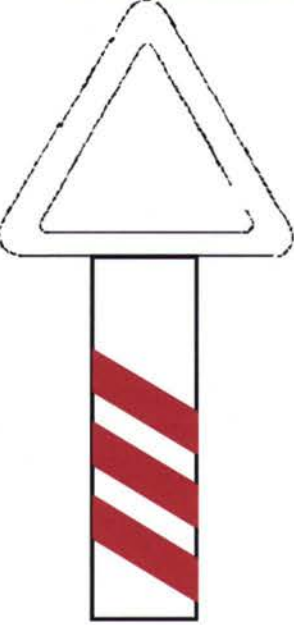

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="212 539 723 571">А, 24 «Заторы дорожного движения»</p>	-	-	-	Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.
 <p data-bbox="203 866 732 938">А, 25 «Железнодорожные переезды со шлагбаумами»</p>	 <p data-bbox="819 831 1167 903">1.1. «Железнодорожный переезд со шлагбаумом».</p>	→ То же	→ То же	Незначительные отличия в дизайне
 <p data-bbox="235 1236 701 1308">А, 26^а «Другие железнодорожные переезды»</p>	 <p data-bbox="826 1157 1164 1228">1.2. «Железнодорожный переезд без шлагбаума»</p>	→ То же	→ То же	То же


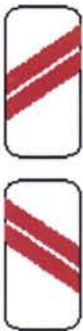

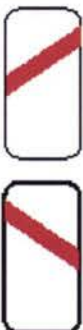
Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="237 539 703 608">А, 26^b «Другие железнодорожные переезды»</p>	-	-	-	Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.
 <p data-bbox="237 903 703 971">А, 27 «Пересечение с трамвайной линией»</p>	 <p data-bbox="853 831 1144 900">1.5. «Пересечение с трамвайной линией»</p>	→ То же	→ То же	Незначительные отличия в дизайне
 <p data-bbox="237 1174 703 1286">А, 28^a «Знаки, устанавливаемые в непосредственной близости от железнодорожных переездов»</p>	 <p data-bbox="797 1174 1196 1254">1.3.1. «Однопутная железная дорога»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>А, 28^b «Знаки, устанавливаемые в непосредственной близости от железнодорожных переездов»</p>	 <p>1.3.2. «Многопутная железная дорога»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>То же</p>
 <p>А, 29^a «Дополнительные знаки, устанавливаемые вблизи от железнодорожных переездов и</p>	 <p>1.4.1; 1.4.4. «Приближение к железнодорожному переезду»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>«</p>






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>разводных мостов»</p>				
 <p>А, 29^b «Дополнительные знаки, устанавливаемые вблизи от железнодорожных переездов и разводных мостов»</p>	 <p>1.4.2; 1.4.5. «Приближение к железнодорожному переезду»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>«</p>
 <p>А, 29^c «Дополнительные знаки, устанавливаемые вблизи от железнодорожных переездов и разводных мостов»</p>	 <p>1.4.3; 1.4.6. «Приближение к железнодорожному переезду»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>«</p>




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 А, 30 «Взлетно-посадочная полоса»	 1.28. «Низколетающие самолеты»	→ То же	→ То же	Упрощенный дизайн знака 1.28
 А, 31 «Боковой ветер»	 1.27. «Боковой ветер»	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне
-	 1.29. «Тоннель»	→ То же	→ То же	Отсутствует знак в группе «Предупреждающие знаки» Конвенции о дорожных знаках и сигналах»



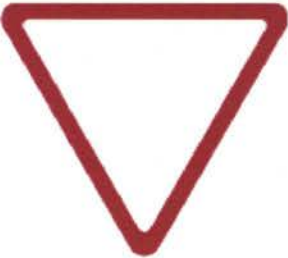

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 А, 32 «Прочие опасности»	 1.30. «Прочие опасности»	→ То же	→ То же	Идентичен
-	 1.31.1 «Направление поворота»	→ То же	→ То же	Отсутствует знак в Конвенции о дорожных знаках и сигналах
-	 1.31.2. «Направление поворота»	→ То же	→ То же	То же
-	 1.31.3. «Направление поворота»	→ То же	→ То же	«



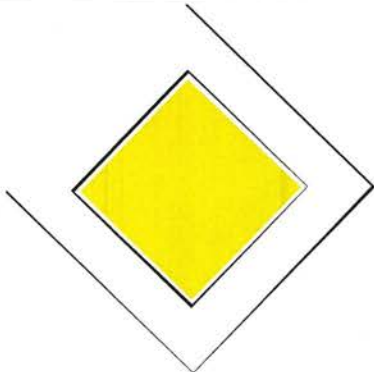



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
-	 <p>1.31.4. «Направление поворота»</p>	-	-	«
-	 <p>1.31.5. «Направление поворота»</p>	-	-	«
-	 <p>1.32.1. «Объезд препятствия»</p>	-	-	«

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
-	 1.32.2. «Объезд препятствия»	-	-	«
-	 1.32.3. «Объезд препятствия»	-	-	«
Приложение 1, Раздел В Знаки преимущественного права проезда				
 В, 1 «Пересечение с главной дорогой»	 2.4. «Уступите дорогу»	→ То же	→ То же	Идентичен

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>В, 2^а «Проезд без остановки запрещен»</p>	 <p>2.5. «Движение без остановки запрещено»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>То же</p>
 <p>В, 3 «Главная дорога»</p>	 <p>2.1. «Главная дорога»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Идентичны</p>
	 <p>2.2. «Конец главной дороги»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Несущественные отличия в дизайне полос. Дизайн знака В, 4 предпочтительнее, т.к. обеспечив</p>



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>В, 4 «Конец главной дороги»</p>				<p>ает более четкую видимость знака.</p>
 <p>В, 5 «Приоритет встречному транспорту»</p>	 <p>2.6. «Приоритет встречного движения»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Несущественные отличия в дизайне</p>
 <p>В, 6 «Приоритет по отношению к встречному транспорту»</p>	 <p>2.7. «Приоритет перед встречным движением»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>То же</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>Приложение 1, Раздел С Запрещающие или ограничивающие знаки</p>				
 <p>С, 1а «Въезд запрещен»</p>	 <p>3.1. «Въезд запрещен»</p>	→ То же	→ То же	Идентичны
 <p>С, 2 «Движение в обоих направлениях запрещено»</p>	 <p>3.2. «Движение запрещено»</p>	→ То же	→ То же	То же
 <p>С, 3^а «Движение всех механических транспортных средств, за исключением двухколесных мотоциклов без коляски,</p>	 <p>3.3. «Движение механических транспортных средств запрещено»</p>	→ То же	→ То же	Отсутствует красная перечеркивающая линия в дизайне знака 3.3. Дизайн знака С, 3а предпочти



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
запрещено»				телен, т. к. обеспечивает лучшее интуитивное восприятие смысла требований знака.
 С, 3 ^б «Мотоциклетное движение запрещено»	 3.5. «Движение мотоциклов запрещено»	→ То же	→ То же	Отличия в дизайне. Отсутствует изображение водителя мотоцикла в дизайне знака 3.5 и красная перечеркивающая линия. Дизайн знака С, 3 ^б предпочтительнее, т. к. обеспечивает лучшее интуитивное восприятие



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="259 639 685 711">С, 3^с «Велосипедное движение запрещено»</p>	 <p data-bbox="819 608 1167 679">3.9. «Движение на велосипедах запрещено»</p>	<p data-bbox="1357 392 1480 424">→ То же</p>	<p data-bbox="1704 392 1827 424">→ То же</p>	<p data-bbox="1939 272 2098 376">е смысла требования знака.</p> <p data-bbox="1939 384 2098 1070">Отсутствует красная перечеркивающая линия в дизайне знака 3.9. Дизайн знака С, 3с предпочтительнее, т. к. обеспечивает лучшее интуитивное восприятие смысла требования знака.</p>
 <p data-bbox="226 1342 707 1414">С, 3^д «Движение велосипедов с подвесным двигателем запрещено»</p>	<p data-bbox="987 1110 999 1126">-</p>	<p data-bbox="1402 1110 1413 1126">-</p>	<p data-bbox="1760 1110 1771 1126">-</p>	<p data-bbox="1939 1086 2098 1334">Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.</p>




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="203 523 730 560">С, 3^е «Грузовое движение запрещено»</p>	 <p data-bbox="819 491 1171 560">3.4. «Движение грузовых автомобилей запрещено»</p>	<p data-bbox="1352 280 1480 308">→ То же</p>	<p data-bbox="1704 268 1832 295">→ То же</p>	<p data-bbox="1939 268 2101 1407">Несущественные отличия в дизайне (упрощенное изображение грузового автомобиля в знаке 3.4). Отсутствует красная перечеркивающая линия в дизайне знака 3.4. Дизайн знака С, 3е предпочтительнее, т. к. обеспечивает лучшее интуитивное восприятие смысла требований знака.</p>





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>С, 3^f «Движение любого механического транспортного средства, буксирующего прицеп, кроме полуприцепа или одноосного прицепа, запрещено»</p>	 <p>3.7. «Движение с прицепом запрещено»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Несущественные отличия в дизайне. Наименование знака С, 3^f предпочтительнее, т.к. более детализировано в отношении типов прицепов, на которые распространяется запрет движения. Отсутствует красная перечеркивающая линия в дизайне знака 3.7. Дизайн знака С, 3^f предпочтительнее, т.к. обеспечив</p>




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
				ает лучшее интуитивное восприятие смысла требований знака.
 <p>С, 3^в «Проезд запрещен механическим транспортным средствам с прицепом»</p>	-	-	-	Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.
 <p>С, 3^б «Движение транспортных средств, перевозящих опасные грузы, для которых предписаны специальные указательные таблички, запрещено»</p>	 <p>3.32. «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено»</p>	-	-	Отсутствует красная перечеркивающая линия в дизайне знака 3.32.

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>С, 3¹ «Движение пешеходов запрещено»</p>	 <p>3.10. «Движение пешеходов запрещено»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Отличия в дизайне - упрощенное изображение пешехода на знаке 3.10. Дизайн знака С, 3¹ предпочтительнее, т. к. обеспечивает лучшее интуитивное восприятие смысла требований знака.</p>
 <p>С, 3¹ «Гужевое движение запрещено»</p>	 <p>3.8. «Движение гужевых повозок запрещено»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Отличия в дизайне. Отсутствует изображение водителя гужевой повозки в дизайне знака 3.8 и</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
				красная перечеркивающая линия. Дизайн знака С, 3j предпочтительнее, т. к. обеспечивает лучшее интуитивное восприятие смысла требований знака.
 <p>С, 3^k «Движение ручных тележек запрещено»</p>	-	-	-	Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.
		→ То же	→ То же	Отличия в дизайне. Отсутствует изображение водителя

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>С, 3¹ «Движение самоходных сельскохозяйственных транспортных средств запрещено»</p>	<p>3.6. «Движение тракторов запрещено»</p>			<p>трактора в дизайне знака 3.6 и красная перечерки вающая линия. Наименование знака С, 3¹ предпочтительнее, т.к. обобщает запрет движения не только для тракторов, но и для всех видов самоходных сельскохозяйственных транспортных средств. Дизайн знака С, 3¹ предпочти</p>





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
				<p>телен, т.к. обеспечив ает лучшее интуитивное восприятие смысла требований знака.</p>
 <p>С, 3^м «Движение транспортных средств, перевозящих свыше определенного количества взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ, запрещено»</p>	 <p>3.33 «Движение транспортных средств со взрывчатыми и легковоспламеняющимися грузами запрещено»</p>	-	-	<p>Незначительные отличия в дизайне (изображение автомобиля, цвет и форма пламени)</p>
 <p>С, 3^н «Движение транспортных средств, перевозящих свыше определенного</p>	-	-	-	<p>Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>количества водозагрязняющих веществ, запрещено»</p>				
 <p>С, 4^а «Движение механических транспортных средств запрещено»</p>	-	-	-	В странах Центральной Азии не применяется
 <p>С, 4^б «Движение механических транспортных средств и гужевое движение запрещено»</p>	-	-	-	То же
 <p>С, 5 «Движение транспортных средств, габаритная ширина которых превышает ...метров, запрещено»</p>	 <p>3.14. «Ограничение ширины»</p>	 <p>3.14. «Ограничение ширины»</p>	 <p>3.14. «Ограничение ширины»</p>	Несмысловые отличия в тексте, обусловленные применяемым в странах алфавитом





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
				<p>. Единица измерения в знаках 3.14 указана ниже числового значения, а в знаке С, 5 - справа.</p>
 <p>С, 6 «Движение транспортных средств, габаритная высота которых превышаетметров, запрещено»</p>	 <p>3.13. «Ограничение высоты»</p>	 <p>3.13. «Ограничение высоты»</p>	 <p>3.13. «Ограничение высоты»</p>	<p>Несмысловые отличия в тексте, обусловленные применяемым в странах алфавитом . Единица измерения в знаках 3.13 указана ниже числового значения, а в знаке С, 6 - справа.</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>С, 7 «Движение транспортных средств, масса которых с нагрузкой превышаеттонн, запрещено»</p>	 <p>3.11. «Ограничение массы»</p>	 <p>3.11. «Ограничение массы»</p>	 <p>3.11. «Ограничение массы»</p>	<p>Несмысловые отличия в тексте, обусловленные применяемым в странах алфавитом.</p>
 <p>С, 8 «Движение транспортных средств с нагрузкой на ось, превышающейтонн, запрещено»</p>	 <p>3.12. «Ограничение нагрузки на ось»</p>	 <p>3.12. «Ограничение нагрузки на ось»</p>	 <p>3.12. «Ограничение нагрузки на ось»</p>	<p>То же</p>
 <p>С, 9 «Движение транспортных средств или состав транспортных средств длиной болееметров, запрещено»</p>	 <p>3.15. «Ограничение длины»</p>	 <p>3.15. «Ограничение длины»</p>	 <p>3.15. «Ограничение длины»</p>	<p>Несущественные отличия в дизайне – упрощенное изображение грузового автомобиля на знаке</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
				<p>3.15. Несмысловые отличия в тексте, обусловленные применяемым в странах алфавитом. Единица измерения в знаках 3.15 указана ниже числового значения, а в знаке С, 9 - справа.</p>
 <p>С, 10 «Запрещается движение транспортных средств без сохранения между ними дистанции, по крайней</p>	 <p>3.16. «Ограничение минимальной дистанции»</p>	 <p>3.16. «Ограничение минимальной дистанции»</p>	 <p>3.16. «Ограничение минимальной</p>	<p>Несущественные отличия в дизайне. Несмысловые отличия в тексте, обусловленные</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>мере, в ... метров»</p>			<p>дистанции»</p>	<p>применяем ым в странах алфавитом .</p>
<p></p> <p>С, 11^а «Поворот налево запрещен»</p>	<p></p> <p>3.18.2. «Поворот налево запрещен»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Незначительные отличия в дизайне стрелок.</p>
<p></p> <p>С, 11^б «Поворот направо запрещен»</p>	<p></p> <p>3.18.1. «Поворот направо запрещен»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>То же</p>
<p></p> <p>С, 12 «Разворот запрещен»</p>	<p></p> <p>3.19. «Разворот запрещен»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>«</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>С, 13^{аа} «Обгон запрещен»</p>	 <p>3.20. «Обгон запрещен»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен
 <p>С, 13^{ба} Грузовым транспортным средствам обгон запрещен</p>	 <p>3.22. «Обгон грузовым автомобилям запрещен»</p>	→ То же	→ То же	«
 <p>С, 14 «Максимальная скорость, ограничиваемая указанной цифрой»</p>	 <p>3.24. «Ограничение максимальной скорости»</p>	→ То же	→ То же	«

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>С, 15 «Подача звукового сигнала запрещена»</p>	 <p>3.26. «Подача звукового сигнала запрещена»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Незначительные отличия в дизайне.</p>
 <p>С, 16 «Проезд без остановки запрещен»</p>	 <p>3.17.1. «Таможня»</p>	 <p>3.17.1. «Таможня»</p>	 <p>3.17. «Таможня»</p>	<p>Соответствуют требованиям Конвенции (см. пункт 7 а))</p>
	 <p>3.17.2. «Опасность»</p>	 <p>3.17.2. «Опасность»</p>		<p>Соответствуют требованиям Конвенции (см. пункт 7 б))</p>







Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>С, 17^а «Конец всех запрещений местного характера, относящихся к движущимся транспортным средствам»</p>	 <p>3.31. «Конец зоны всех ограничений»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен
 <p>С, 17^б «Конец ограничения скорости»</p>	 <p>3.25. «Конец зоны ограничения максимальной скорости»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен
 <p>С, 17^с «Конец запрещения обгона»</p>	 <p>3.21. «Конец зоны запрещения обгона»</p>	→ То же	→ То же	«







Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>С, 17^d «Конец запрещения обгона грузовым транспортным средствам»</p>	 <p>3.23. «Конец зоны запрещения обгона грузовым автомобилям»</p>	→ То же	→ То же	«
 <p>С, 18 «Стоянка запрещена»</p>	 <p>3.28. «Стоянка запрещена»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен
 <p>С, 19 «Остановка и стоянка запрещены»</p>	 <p>3.27. «Остановка запрещена»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен . Наименование знака С, 19 уточняет запрещение в т.ч. стоянки.




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>С, 20^а «Стоянка запрещена по нечетным дням»</p>	 <p>3.29. «Стоянка запрещена по нечетным числам месяца»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен
 <p>С, 20^б «Стоянка запрещена по четным дням»</p>	 <p>3.30. «Стоянка запрещена по четным числам месяца»</p>	→ То же	→ То же	То же
<p>Приложение 1, Раздел D Предписывающие знаки</p>				
	 <p>4.1.2. «Движение направо»</p>	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне стрелок.





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
D, 1 ^а «Обязательное направление»	 4.1.3. «Движение налево»	→ То же	→ То же	То же
 D, 1 ^а «Обязательное направление»	 4.1.1. «Движение прямо»	→ То же	→ То же	«
 D, 1 ^с «Обязательное направление»	 4.1.4. «Движение прямо или направо»	→ То же	→ То же	«
		→ То же	→ То же	«






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
	4.1.5. «Движение прямо или налево»			
	 <p>4.1.6. «Движение направо или налево»</p>	→ То же	→ То же	«
 <p>D, 2 «Обязательный объезд препятствия»</p>	 <p>4.2.1. «Объезд препятствия справа»</p>	→ То же	→ То же	«
	 <p>4.2.2. «Объезд препятствия слева»</p>	→ То же	→ То же	«






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
	 4.2.3. «Объезд препятствия справа или слева»	→ То же	→ То же	«
 D, 3 «Обязательное круговое движение»	 4.3. «Круговое движение»	→ То же	→ То же	«
-	 4.4. «Движение легковых автомобилей»	→ То же	→ То же	Отсутствует знак в Конвенции о дорожных знаках и сигналах

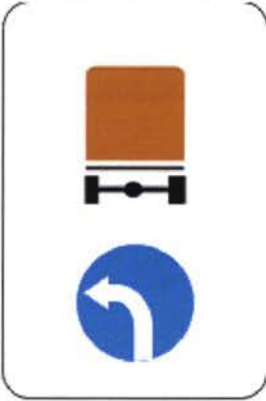
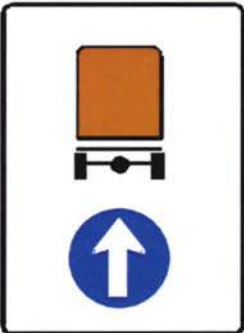
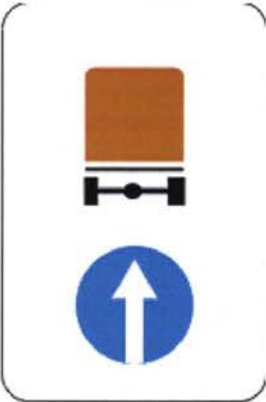
Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>D, 4 «Обязательная велосипедная дорожка»</p>	 <p>4.5. «Велосипедная дорожка»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Несущественные отличия в дизайне</p>
 <p>D, 5 «Обязательная дорожка для пешеходов»</p>	 <p>4.6. «Пешеходная дорожка»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>«</p>
 <p>D, 6 «Обязательная дорожка для всадников»</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.</p>


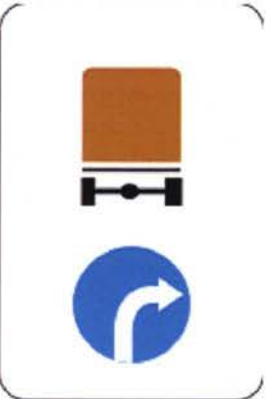

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>D, 7 «Обязательная минимальная скорость»</p>	 <p>4.7. «Ограничение минимальной скорости»</p>	→ То же	→ То же	Идентичен
 <p>D, 8 «Конец обязательной минимальной скорости»</p>	 <p>4.8. «Конец зоны ограничения минимальной скорости»</p>	→ То же	→ То же	То же
 <p>D, 9 «Цепи противоскольжения обязательны»</p>	-	-	-	Отсутствует знак в стандартах и правилах стран Центральной Азии.

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>D, 10^a «Обязательное направление движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы»</p>	 <p>4.9.1 «Направление движения транспортных средств с опасными грузами»</p>	-	-	Идентичен
 <p>D, 10^b «Обязательное направление движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы»</p>	 <p>4.9.2 «Направление движения транспортных средств с опасными грузами»</p>	-	-	То же



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>D, 10^c «Обязательное направление движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы»</p>	 <p>4.9.3 «Направление движения транспортных средств с опасными грузами»</p>	-	-	«
 <p>D, 11^a «Пример сочетания знаков D, 4 и D, 5»</p>	-	-	-	В странах Центральной Азии не используется

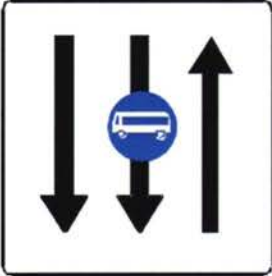

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>D, 11^b «Пример сочетания знаков D, 4 и D, 5»</p>	-	-	-	То же
<p>Приложение 1, Раздел Е Знаки особых предписаний</p>				
 <p>E, 1^a «Обязательная минимальная скорость на различных полосах движения»</p>	 <p>5.8.3. «Начало полосы» (с использованием знака ограничения минимальной скорости)</p>	То же	То же	Несущественные отличия в дизайне. На знаке E, 1 отсутствуют пунктирные линии, обозначающие границы полос движения

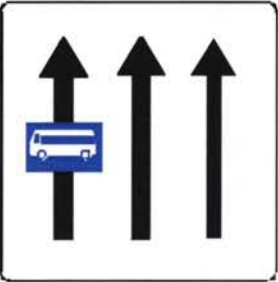






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="235 566 705 638">Е, 1^b «Обязательная минимальная скорость на полосе»</p>	-	-	-	<p>Нет прямого аналога в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии. Однако такие знаки применяются на практике. В стандартах и правилах ближайшей по смыслу – знак 5.8.3.</p>
	-	-	-	<p>Нет прямого аналога в стандартах и правилах, действующих в</p>


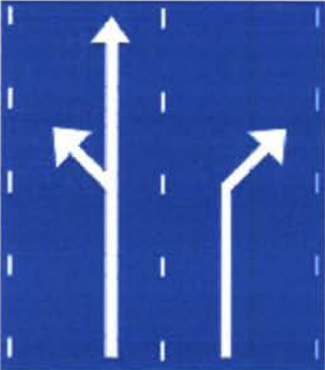
Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>Е, 1^с «Ограничения скорости, действующие на различных полосах движения»</p>				<p>странах Центральной Азии. Однако такие знаки применяются на практике. В стандартах и правилах ближайшей по смыслу – знак 5.8.7 с заменой соответствующего запрещающего знака.</p>
<p>Е, 2^а «Знаки, указывающие полосы</p> 	 <p>5.9. «Полоса для маршрутных транспортных средств»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Не противоречит Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>движения, выделенные для автобусов»</p>  <p>Е, 2^b «Знаки, указывающие полосы движения, выделенные для автобусов»</p>	 <p>5.10.1. «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств»</p>			
 <p>Е, 3^a «Одностороннее движение»</p>	 <p>5.5. «Дорога с односторонним движением»</p>	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне
-	 <p>5.6. «Конец дороги с односторонним движением»</p>	→ То же	→ То же	Отсутствует в Конвенции о дорожных знаках и сигналах
		→ То же	→ То же	Идентичен


Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>Е, 3^b «Одностороннее движение»</p>	 <p>5.7.1.,5.7.2. «Выезд на дорогу с односторонним движением»</p>			
 <p>Е, 4 «Знаки предварительного перестроения в рядах»</p>	-	-	-	<p>Нет прямого аналога в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии. Однако такие знаки применяются на практике. В стандартах и правилах ближайших по смыслу – знаки 5.8.1-5.8.6.</p>






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="309 671 629 703">E, 5^a «Автомагистраль»</p>	 <p data-bbox="842 534 1151 566">5.1. «Автомагистраль»</p>	<p data-bbox="1357 280 1480 312">→ То же</p>	<p data-bbox="1709 264 1832 296">→ То же</p>	<p data-bbox="1944 264 2101 922">По требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Раздел G, подраздел 1, пункт 3) в качестве фона допускается применение зеленого цвета.</p>
 <p data-bbox="264 1342 674 1374">E, 5^b «Конец автомагистрали»</p>	 <p data-bbox="797 1201 1196 1233">5.2. «Конец автомагистрали»</p>	<p data-bbox="1357 951 1480 983">→ То же</p>	<p data-bbox="1709 935 1832 967">→ То же</p>	<p data-bbox="1944 935 2029 967">То же</p>








Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 E, 6 ^a «Автомобильная дорога»	 5.3. «Дорога для автомобилей»	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне
 E, 6 ^b «Конец автомобильной дороги»	 5.4. «Конец дороги для автомобилей»	→ То же	→ То же	То же






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Е, 7^а «Знаки, указывающие начало населенного пункта»</p>	 <p>5.22. «Начало населенного пункта»</p>	 <p>5.22. «Начало населенного пункта»</p>	<p>Аналог с названием населенного пункта на русском языке</p>	<p>Не противоречит предписаниям Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>
 <p>Е, 7^б «Знаки, указывающие начало населенного пункта»</p>	<p>-</p>	<p>-</p>		<p>В стандартах и правилах стран Центральной Азии не используется</p>
 <p>Е, 7^с «Знаки, указывающие начало населенного пункта»</p>	<p>-</p>	<p>-</p>		<p>То же</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Е, 7^d «Знаки, указывающие начало населенного пункта»</p>	 <p>5.24. «Начало населенного пункта»</p>	 <p>5.24. «Начало населенного пункта»</p>	<p>Аналог с названием населенного пункта на русском языке</p>	<p>Не противоречит предписаниям Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>
 <p>Е, 8^a «Знаки, указывающие конец населенного пункта»</p>	 <p>5.23. «Конец населенного пункта»</p>	 <p>5.23. «Конец населенного пункта»</p>	<p>То же</p>	<p>То же</p>
 <p>Е, 8^b «Знаки, указывающие конец населенного пункта»</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>В стандартах и правилах стран Центральной Азии не используется</p>




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Е, 8^c «Знаки, указывающие конец населенного пункта»</p>	-	-	-	То же
 <p>Е, 8^d «Знаки, указывающие конец населенного пункта»</p>	 <p>5.25. «Конец населенного пункта»</p>	 <p>5.25. «Конец населенного пункта»</p>	Аналог с названием населенного пункта на русском языке	Не противоречит предписаниям Конвенции о дорожных знаках и сигналах
 <p>Е, 9^a «Зона, в которой стоянка запрещена»</p>	-	-	-	Нет прямого аналога в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии. Однако применяются



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
				соответствующие сочетания запрещающих знаков со знаками дополнительной информации, обозначающими зону действия.
 <p>Е, 9^б «Зона, в которой стоянка запрещена в течение определенного времени»</p>	-	-	-	То же

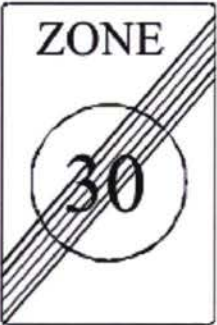

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="327 619 607 651">E, 9^c «Зона стоянки»</p>	-	-	-	«
 <p data-bbox="199 1023 734 1094">E, 9^d «Зона ограничения максимальной скорости»</p>	-	-	-	«
	-	-	-	«




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>Е, 10^а «Конец зоны, в которой стоянка запрещена»</p>				
 <p>Е, 10^б «Конец зоны, в которой стоянка запрещена в течение определенного времени»</p>	-	-	-	«
 <p>Е, 10^с «Конец зоны стоянки»</p>	-	-	-	«





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Е, 10^d «Конец зоны ограничения максимальной скорости»</p>	-	-	-	«
 <p>Е, 11^a «Туннель»</p>	-	-	-	<p>Нет прямого аналога в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии. Однако применяется знак 1.29 «Туннель» находящийся в группе предупреж</p>




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="309 619 629 651">E, 11^b «Конец туннеля»</p>	-	-	-	<p data-bbox="1937 276 2056 339">дающих знаков.</p> <p data-bbox="1937 347 2096 738">Нет прямого аналога в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии.</p>
 <p data-bbox="259 1062 674 1094">E, 12^a «Пешеходный переход»</p>	 <p data-bbox="797 1190 1189 1254">5.16.1, 5.16.2. «Пешеходный переход»</p>	→ То же	→ То же	<p data-bbox="1937 754 2096 1153">Отличия в дизайне знаков. Упрощенное изображение пешехода в знаках 5.16.1, 5.16.2</p>





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Е, 12^с «Пешеходный переход»</p>	<p>То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>То же</p>
 <p>Е, 13^а «Больница»</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>Отсутствует вариант изображения больницы в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии.</p>
 <p>Е, 13^б «Больница»</p>	 <p>6.2. «Больница»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Существенные отличия в дизайне – упрощенное изображение в знаке 6.2, сплошной</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
				фон в знаке Е, 13. Знаки находятся в разных группах: знак Е, 13б → «Особых предписаний», а знак 6.2 → «Сервиса».
 Е, 14 ^а «Место стоянки»	 5.15. «Место стоянки»	→ То же	→ То же	Идентичны
-	 5.14. «Место стоянки легковых такси»	→ То же	→ То же	Отсутствует знак в Конвенции о дорожных знаках и сигналах



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Е, 14^b «Место стоянки, предназначенной, прежде всего, для тех транспортных средств, водители которых желают воспользоваться общественным транспортом»</p>	-	-	-	Нет прямого аналога в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии.
 <p>Е, 14^b «Место стоянки, предназначенной, прежде всего, для тех транспортных средств, водители которых желают воспользоваться общественным транспортом»</p>	-	-	-	то же
 <p>Е, 15 «Автобусная остановка»</p>	 <p>5.12. «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»</p>	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне знаков - упрощенное изображение автобуса





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Е, 16 «Трамвайная остановка»</p>	 <p>5.13. «Место остановки трамвая»</p>	→ То же	→ То же	на знаке 5.12. Несущественные отличия в дизайне знаков - упрощенное изображение трамвая на знаке 5.13.
 <p>Е, 17^а «Жилая зона»</p>	 <p>5.38. «Жилая зона»</p>	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне знаков
 <p>Е, 17^б «Конец жилой зоны»</p>		→ То же	→ То же	То же






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
	5.39. «Конец жилой зоны»			
 <p data-bbox="215 560 723 592">E, 18^a «Место аварийной остановки»</p>	-	-	-	Отсутствует знак в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии.
 <p data-bbox="215 951 723 983">E, 18^b «Место аварийной остановки»</p>	-	-	-	То же





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>Приложение 1, Раздел F Информационные знаки, знаки, обозначающие объекты, и знаки сервиса</p>				
 <p>F, 1^a «Пункт медицинской помощи»</p>	 <p>6.1. «Пункт медицинской помощи»</p>	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне
 <p>F, 2 «Пункт технического обслуживания»</p>	 <p>6.4. «Техническое обслуживание автомобилей»</p>	→ То же	→ То же	То же





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
-	 6.5. «Мойка транспортных средств»	→ То же	→ То же	Отсутствует знак в Конвенции о дорожных знаках и сигналах
 Ф, 3 «Телефон»	 6.6. «Телефон»	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне
	 6.3. «Автозаправочная станция»	→ То же	→ То же	То же





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
F, 4 «Автозаправочная станция»				
 <p>F, 5 «Гостиница или мотель»</p>	 <p>6.9. «Гостиница»</p>	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне – упрощенный дизайн знака 6.9
 <p>F, 6 «Ресторан»</p>	 <p>6.7. «Пункт питания»</p>	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне. Используется устаревшее название знака 6.7, характерное для условий плановой экономики СССР.




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
-	 6.8. «Питьевая вода»	→ То же	→ То же	Отсутствует знак в Конвенции о дорожных знаках и сигналах
 F, 7 «Буфет или кафетерий»	-	-	-	Отсутствует вариант знака в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии.
 F, 8 «Участок для пикника»	 6.11. «Место отдыха»	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне.



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
-	 <p data-bbox="840 683 1149 750">6.12. «Пост дорожной полиции»</p>	 <p data-bbox="1288 534 1536 566">6.12. «Пост ГАИ»</p>	 <p data-bbox="1641 655 1890 687">6.12. «Пост ГАИ»</p>	<p data-bbox="1939 260 2098 512">Отсутствует знак в Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>
-	 <p data-bbox="813 1193 1176 1260">6.13 «Пост транспортного контроля»</p>	-	-	<p data-bbox="1939 770 2098 1023">Отсутствует знак в Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="210 647 730 715">F, 9 «Участок для начальных пунктов пешеходных маршрутов»</p>	-	-	-	Отсутствует вариант знака в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии.
 <p data-bbox="203 1118 736 1150">F, 10 «Лагерь автотуристов (кемпинг)»</p>	 <p data-bbox="882 1015 1108 1046">6.10. «Кемпинг»</p>	→ То же	→ То же	Несущественные отличия в дизайне.



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="219 651 712 718">F, 11 «Место стоянки прицепов для кемпинга»</p>	-	-	-	Отсутствует вариант знака в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии.
 <p data-bbox="183 1121 750 1189">F, 12 «Участок для лагеря автотуристов и место стоянки прицепов для кемпинга»</p>	-	-	-	То же





Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="199 651 732 683">F, 13 «Туристская база для молодежи»</p>	-	-	-	«
 <p data-bbox="208 1029 723 1098">F, 14 «Радиостанции, передающие информацию о дорожном движении»</p>	-	-	-	«
	-	-	-	«





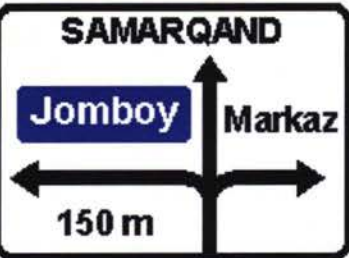






Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
F, 15 «Общественный туалет»				
 F, 16 «Пляж или плавательный бассейн»	-	-	-	«
 F, 17 «Телефон экстренной связи»	-	-	-	«




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>F, 18 «Огнетушитель»</p>	-	-	-	«
<p>Приложение 1, Раздел G Указатели направлений и информационно-указательные знаки</p>				
<p><i>Предварительные указатели направлений</i></p>				
 <p>G, 1^a «Предварительные указатели</p>			<p>Аналогичные знаки с названиями населенных пунктов и улиц на русском языке</p>	<p>Не противоречат требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>

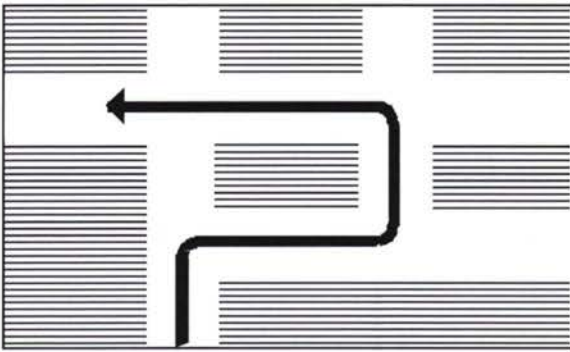













Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>направлений»</p>  <p>G, 1^b «Предварительные указатели направлений»</p>	 	 		
 <p>G, 1^c «Предварительные указатели направлений»</p>	  <p>5.20.1, 5.20.2. «Предварительный указатель направлений»</p>	  		


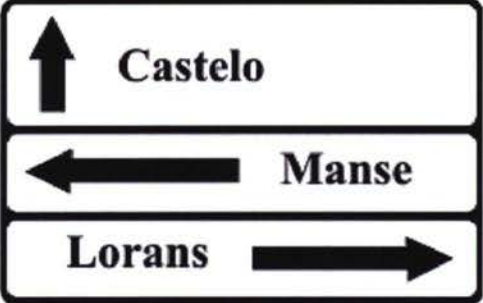




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
		5.20.1, 5.20.2. «Предварительный указатель направлений»		
 <p>G, 2a «Дорога, ведущая в тупик»</p>	 <p>5.19.2, 5.19.3 «Тупик»</p>	→ То же	→ То же	Идентичны
 <p>G, 2^b «Дорога, ведущая в тупик»</p>	-	-	-	Отсутствует вариант знака в стандартах и правилах, действующих в странах Центральной Азии.


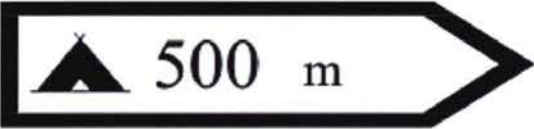


Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 3 «Пример предварительного указателя направлений для маршрута, по которому надлежит следовать, чтобы повернуть налево, если поворот налево на следующем перекрестке запрещен»</p>	 <p>5.20.3. «Схема движения»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Не противоречит требованиям Конвенции</p>
<p><i>Указатели направлений</i></p>				
 <p>G, 4^a «Знак, указывающий направление к населенному пункту»</p>			<p>→ То же</p>	<p>Не противоречат предписаниям Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>
 <p>G, 4^b «Знак, указывающий направление к населенному пункту»</p>	 	     	<p>→ То же</p>	<p>Не противоречат предписаниям Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>


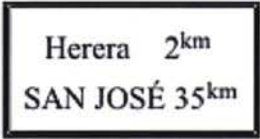


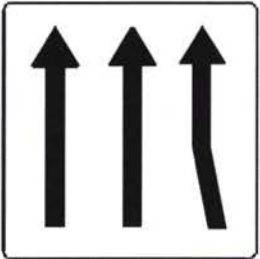

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
	 <p>5.21.1, 5.21.2. «Указатель направления / направлений»</p>	<p>5.21.1, 5.21.2. «Указатель направления / направлений»</p>		
 <p>G, 5 «Знак, указывающий направления к населенным пунктам»</p>	 <p>5.32.1-5.32.3. «Направление объезда»</p>	 <p>5.32.1-5.32.3. «Направление объезда»</p>	<p>→ То же</p>	<p>То же</p>
 <p>G, 6^a «Примеры знаков, указывающих направление к аэропорту»</p>	 <p>5.21.1. «Указатель направления»</p>	<p>-</p>	<p>→ То же</p>	<p>«</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 6^b «Примеры знаков, указывающих направление к аэропорту»</p>				
 <p>G, 7 «Знак, указывающий направление к лагерю автотуристов»</p>	-	-	-	В странах Центральной Азии не используется
 <p>G, 8 «Знак, указывающий направление к туристской базе для молодежи»</p>	-	-	-	То же
 <p>G, 9^a «Примеры знаков, указывающих направление к месту стоянки, предназначенной прежде всего для транспортных средств, водители которых желают воспользоваться общественным транспортом»</p>	-	-	-	«

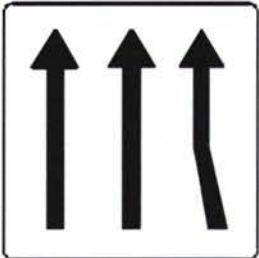

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 9^b «Примеры знаков, указывающих направление к месту стоянки, предназначенной, прежде всего, для транспортных средств, водители которых желают воспользоваться общественным транспортом»</p>	-	-	-	«
<i>Подтверждающие знаки</i>				
 <p>G, 10 «Пример подтверждающего знака»</p>	 <p>5.27. «Указатель расстояний»</p>	 <p>5.27. «Указатель расстояний»</p>	→ То же	Не противоречит Конвенции о дорожных знаках и сигналах
<i>Указательные знаки</i>				
	 <p>5.8.1. «Направления движения по полосам»</p>	→ То же	→ То же	Существенные отличия в дизайне и цветовом оформлении знаков.

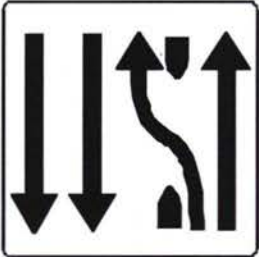



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>G, 11^a «Знаки, указывающие количество и направление полос движения»</p>				<p>Цвет фона в знаках G, 11 – белый, в знаках 5.8.1, 5.8.2 – голубой. Цвет стрелок в знаках G, 11 – черный, в знаках 5.8.1, 5.8.2 – белый. В знаках G, 11 отсутствуют пунктирные линии, обозначающие границы полос движения.</p>

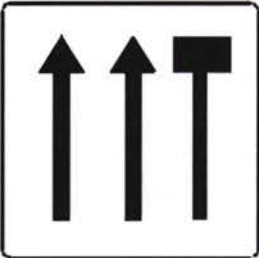


Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 11^b «Знаки, указывающие количество и направление полос движения»</p>	 <p>5.8.2. «Направления движения по полосе»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Не противоречит требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>


Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 11^c «Знаки, указывающие количество и направление полос движения»</p>	-	-	-	В странах Центральной Азии не используется
 <p>G, 12^a «Знаки, указывающие на окончание полосы движения»</p>	 <p>5.8.5. «Конец полосы»</p>	→ То же	→ То же	Существенные отличия в дизайне знаков. В знаках G, 12 отсутствуют пунктирные линии, обозначающие границы полос движения.
		→ То же	→ То же	То же



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 12^b «Знаки, указывающие на окончание полосы движения»</p>	<p>5.8.6. «Конец полосы»</p> <p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>В странах Центральной Азии не используется</p>
 <p>G, 13 «Дорога ведет в тупик»</p>	 <p>5.19.1. «Тупик»</p>	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Идентичны</p>

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p data-bbox="206 919 728 954">G, 14 «Общие ограничения скорости»</p>	-	-	-	В странах Центральной Азии не используется




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 15 Знак «Возможность использования дороги», пример проезд перевала FURKA (1-3 – съемные таблички с надписями на красном фоне»ЗАКРЫТ», зеленом фоне»ОТКРЫТ»или знаком D, 9 или G, 16, используемыми в зависимости от состояния дороги)</p>	-	-	-	То же
 <p>G, 16 «Рекомендуется применение цепей противоскольжения или зимних шин»</p>	-	-	-	«







Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 17 «Рекомендуемая скорость»</p>	 <p>5.18. «Рекомендуемая скорость»</p>	→ То же	→ То же	Идентичны
 <p>G, 18 «Рекомендуемая дорога для тяжелых транспортных средств»</p>	-	-	-	В странах Центральной Азии не используется
-	 <p>5.34.1. «Предварительный указатель перестроения на другую проезжую часть»</p>	→ То же	 <p>5.3 4 «Предварительный указатель перестроения на другую проезжую часть»</p>	Отсутствует знак в Конвенции о дорожных знаках и сигналах



Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
	 <p>5.34.2. «Предварительный указатель перестроения на другую проезжую часть»</p>	→ То же	-	Отсутствует знак в Конвенции о дорожных знаках и сигналах и в ГОСТ 108 07
-	 <p>5.35. «Реверсивное движение»</p>	→ То же	-	То же
-	 <p>5.36. «Конец реверсивного движения»</p>	→ То же	-	«




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
-	 5.37. «Выезд на дорогу с реверсивным движением»	→ То же		«
 G, 19 «Полоса для аварийной остановки»	-	 5.40. «Дорога для въезда в аварийных случаях»	-	Отличие в дизайне и цветовом оформлении элемента знака (обозначение места аварийной остановки)
 G, 20 Знак для обозначения надземного или подземного пешеходного перехода	 	→ То же	→ То же	Идентичны




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
	<p data-bbox="815 280 1173 347">5.17.1, 5.17.2 «Подземный пешеходный переход»</p>  <p data-bbox="815 791 1173 858">5.17.1, 5.17.2 «Подземный пешеходный переход»</p>  <p data-bbox="815 1302 1173 1369">5.17.3, 5.17.4. «Надземный пешеходный переход»</p>			




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 21 Знак для обозначения «надземного или подземного перехода без ступенек»</p>	-	-	-	В странах Центральной Азии не используется
 <p>G, 22^a Знаки, обозначающие «съезд с автомагистрали»</p>	-	-	-	То же
 <p>G, 22^b «Знаки, обозначающие съезд с автомагистрали»</p>	-	-	-	«



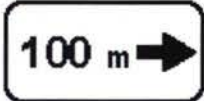
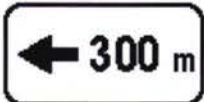

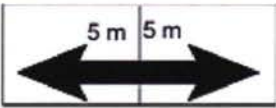
Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 22^с «Знаки, обозначающие съезд с автомагистрали»</p>	-	-	-	«
 <p>G, 23^а «Знаки, указывающие аварийные выходы»</p>	-	-	-	«
 <p>G, 23^б «Знаки, указывающие аварийные выходы»</p>	-	-	-	«

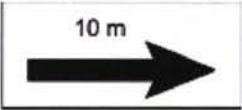



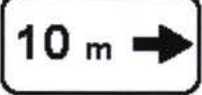
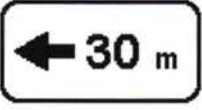


Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>G, 24^a Примеры знаков, используемых для обозначения «направления движения и расстояния до ближайших аварийных выходов»</p>	-	-	-	«
 <p>G, 24^b Примеры знаков, используемых для обозначения «направления движения и расстояния до ближайших аварийных выходов»</p>	-	-	-	«
 <p>G, 24^c Примеры знаков, используемых для обозначения «направления движения и расстояния до ближайших аварийных выходов»</p>	-	-	-	«


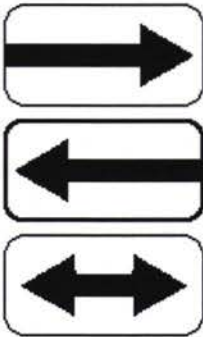
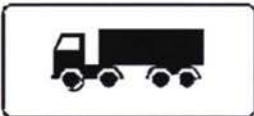


Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
<p>Приложение 1, Раздел Н Дополнительные таблички</p> <p>200 m</p> <p>Н, 1 Дополнительные таблички, указывающие расстояние между знаком и началом опасного участка или зоны, в которой применяются правила</p>	 	<p>→ То же</p>	<p>→ То же</p>	<p>Не противоречат предписаниям Конвенции о дорожных знаках и сигналах</p>
<p>↑..... Km ↑</p> <p>Н, 2 Дополнительные таблички, указывающие длину опасного участка или зоны, в которой применяется предписание</p>	<p>7.1.1. «Расстояние до объекта» 7.1.2. «Расстояние до объекта»</p> 			
 <p>Н, 3^а Дополнительные таблички, касающиеся запрещения или ограничения стоянки</p>	<p>7.1.3. 7.1.4. «Расстояние до объекта»</p>  			
 <p>Н, 3^б Дополнительные таблички, касающиеся запрещения или ограничения стоянки</p>	<p>7.2.1. «Зона действия»</p>			




Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Н, 3^е Дополнительные таблички, касающиеся запрещения или ограничения стоянки</p>	     <p>7.2.2-7.2.6. «Зона действия»</p>			
 <p>Н, 4^а Дополнительные таблички, касающиеся запрещения или ограничения стоянки</p>				
 <p>Н, 4б Дополнительные таблички, касающиеся запрещения или ограничения стоянки</p>				







Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Н, 4с Дополнительные таблички, касающиеся запрещения или ограничения стоянки</p>	 <p>7.3.1-7.3.3. «Направление действия»</p>			
 <p>Н, 5^а Дополнительные таблички, ограничивающие действие предписывающих знаков некоторыми категориями пользователей дороги</p>				
 <p>Н, 5^б Дополнительные таблички, ограничивающие действие предписывающих знаков некоторыми категориями пользователей дороги</p>		→ То же	→ То же	Соответствуют предписаниям Конвенции о дорожных знаках и сигналах


Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
	 <p>7.4.1-7.4.7. «Вид транспортного средства»</p>			
-	 <p>7.5.1. «Субботние, воскресные и праздничные дни».</p>	→ То же	→ То же	В Конвенции о дорожных знаках и сигналах не предусматривается
-	 <p>7.5.2. «Рабочие дни»</p>	→ То же	→ То же	То же

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
 <p>Н, 6 Дополнительные таблички для случаев, когда предписывающий знак следует рассматривать, как не относящийся к определенной категории пользователей дороги</p>	-	-	-	В странах Центральной Азии не используется
 <p>Н, 7 Дополнительные к знакам С, 18 или Е, 14 таблички для обозначения места стоянки, отведенного для транспортных средств инвалидов</p>	 <p>7.17. «Инвалиды»</p>  <p>7.18. «Кроме инвалидов»</p>	→ То же	-	Не противоречит Конвенции о дорожных знаках и сигналах
 <p>Дополнительная табличка Н, 8 содержит схематичное изображение перекрестка, на котором широкие штриховые линии указывают на главные дороги, а тонкие - на дороги, на которых установлены</p>	 <p>7.13. «Направление главной дороги»</p>	→ То же	→ То же	Идентичны

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5
знаки В, 1 или В, 2				
 Н, 9 Дополнительная табличка, используемая для обозначения наличия впереди скользкого участка дороги, покрытого льдом или снегом	-	-	-	В странах Центральной Азии не используется

Детальный анализ соответствия требований к дорожной разметке, установленных в нормах, действующих в странах Центральной Азии, требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах и Протоколу о разметке дорог затруднен различными подходами, применяемыми в данных документах в отношении визуализации требований к форме, размерам и видам дорожных разметок. В Конвенции о дорожных знаках и сигналах и Протоколе о разметке дорог используется преимущественно диаграммный метод представления дорожных разметок (рисунки конкретных вариантов проезжей части и перекрестков с различными видами разметок), а требования к их размерам приводятся в соответствующих текстовых пунктах. В нормах, действующих в странах Центральной Азии на дорожную разметку – детально приводятся изображения с размерами отдельных типов линий и знаков. Диаграммы приводятся в стандартах на правила применения технических средств организации дорожного движения.

Обобщенный анализ требований к дорожной разметке, действующим в странах Центральной Азии показывает в целом их соответствие требованиям, установленным Конвенцией о дорожных знаках и сигналах и Протоколом о разметке дорог, с учетом того факта, что данные требования были разработаны на основе требований Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

Размеры линий и стрел лежат в пределах, установленных требованиями Конвенции о дорожных знаках и сигналах, применяется принцип обеспечения видимости разметки с учетом геометрических параметров дороги и скоростей движения транспортных средств.

Однако следует отметить, что в Конвенции о дорожных знаках и сигналах, и особенно, в Протоколе о разметке дорог графическая часть требований проработана более детально, чем в стандартах СТ РК 1124-2003, СТ РК 1412-2005, ГОСТ 13508-74 и ГОСТ 23457-86. Приведены подробные варианты применения различных типов разметок в зависимости от параметров проезжей части и пересечений, даны более детальные рисунки, необходимые для определения видимости разметки.

Также имеются отличия в параметрах отдельных видов разметок и их применения (стоп-линии, велосипедные и пешеходные дорожки и др.).

Продолжение таблицы 2

Имеются различия в классификации дорожной разметки. Классификация дорожной разметки, применяемая в Конвенции о дорожных знаках и сигналах и в Протоколе о разметке дорог более детально проработана.

Требования пункта 1, главы 1 приложения 2 «Разметка дорог» к Конвенции о дорожных знаках и сигналах в отношении применения материалов, не вызывающих скольжения, и применения светоотражающих материалов, наиболее полно реализованы национальном стандарте СТ РК 1124-2003 Республики Казахстан. Произведена гармонизация с европейскими стандартами в отношении фотометрических и колориметрических характеристикам применяемых световозвращающих материалов в зависимости от категорий дорог и типа покрытия, коэффициента сцепления материала дорожной разметки и методов контроля этих характеристик.

Анализ требований Конвенции о дорожных знаках и сигналах в отношении световых дорожных сигналов и соответствующих требований, установленных в Правилах дорожного движения и стандартах на правила применения технических средств организации дорожного движения (СТ РК 1412-2005, ГОСТ 23457-86), действующих в странах Центральной Азии, показывает, что применяются общие принципы в использовании цветовых схем сигналов, последовательности их включения, режимов действия, а также в правилах действий участников дорожного движения в соответствии с определенными сигналами. Принципиальных несоответствий не выявлено

Из проведенного в таблице 2 сопоставительного анализа и обобщенного анализа соответствия дорожных разметок и световых сигналов требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах можно сделать следующие **выводы**:

1. Классификация дорожных знаков по группам используемая в странах Центральной Азии в целом соответствует Конвенции о дорожных знаках и сигналах, однако в отличие от неё недостаточно детализирована.

2. Основная часть дорожных знаков около 90%, используемых странах Центральной Азии, основана и имеет высокую степень соответствия с установленными в Конвенции о дорожных знаках и сигналах образцами (идентичны, соответствуют, не противоречат, имеют несмысловые и несущественные отличия в дизайне или упрощенный дизайн, согласно принятой в таблице 2 системе оценки соответствия).

3. Исходя из произведенной доработки национальных стандартов в Республике Казахстан и в Правилах дорожного движения Республики Узбекистан, номенклатура дорожных знаков и сигналов дополнена отдельными новыми образцами, соответствующими Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

4. Несмотря на произведенную доработку в Казахстане и Узбекистане большая половина дорожных знаков сохранила прежний устаревший или упрощенный дизайн, в меньшей степени, по сравнению со знаками установленными Конвенцией о дорожных знаках и сигналах, обеспечивающий интуитивное восприятие смысла требований знаков.

5. В нормах стран Центральной Азии отсутствуют многие виды знаков, установленные в Конвенции о дорожных знаках и сигналах, а также имеются отдельные несоответствия по отнесению некоторых знаков к определенным группам.

6. Требования Конвенции о дорожных знаках и сигналах в отношении обязательного применения светоотражающих материалов при изготовлении дорожных знаков в достаточной мере отражены в доработанных нормативах Республики Казахстан. Произведена гармонизация национальных стандартов с соответствующими прогрессивными Европейскими стандартами, распространяющимися на световозвращающие материалы дорожных знаков и дорожных разметок;

Продолжение таблицы 2

7. Дорожные разметки и световые сигналы, установленные национальными нормативами стран Центральной Азии, в целом не противоречат требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах. Однако необходимо отметить, что изложение требований к дорожной разметке и правилам её применения не достаточно детализировано в графическом отношении.

4 Проект предложения для каждой страны Центральной Азии, сфокусированный на улучшение государственных стандартов для приведения их в соответствие с требованиями Венская Конвенция Дорожных Знаков и Сигналов

Исходя из результатов проведенного исследования для приведения в соответствие с требованиями Конвенции о дорожных знаках и сигналах национальных норм, действующих в отношении систем дорожных знаков, сигналов и дорожных разметок, странам Центральной Азии рекомендуется:

1. **Всем странам Центральной Азии** начать организационную работу по присоединению к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (совершено в Женеве 1 мая 1971 года) и Протоколу о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (совершено в Женеве 1 марта 1973 года);
2. **Всем странам Центральной Азии** привести в соответствие с требованиями Конвенции о дорожных знаках и сигналах и дополняющих ее документов соответствующие национальные нормы (правила дорожного движения и стандарты). При доработке особое внимание обратить на:
 - необходимость корректировки классификации технических средств организации дорожного движения по группам и устранения несоответствия по отнесению отдельных видов знаков к нехарактерным группам с учетом соответствующих требований Конвенции о дорожных знаках и сигналах;
 - дополнение отсутствующими в настоящее время видами дорожных знаков;
 - несоответствие знаков с устаревшим и упрощенным дизайном с дизайном согласно Конвенции о дорожных знаках и сигналах. Рассмотреть возможность корректировки дизайна в национальных нормах для обеспечения лучшего интуитивного восприятия смысла требований знаков участниками дорожного движения;
3. **Республикам Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан** провести доработку национальных норм с учетом применения светоотражающих материалов для изготовления дорожных знаков и дорожных разметок. Для этого рекомендуется проанализировать опыт Республики Казахстан по применению соответствующих норм и Европейских стандартов, с которыми была произведена гармонизация для обеспечения выполнения требований Конвенции о дорожных знаках и сигналах.
4. **Всем странам Центральной Азии** доработать национальные нормы, действующие в отношении дорожной разметки, с учетом:
 - гармонизации классификации дорожной разметки с соответствующей классификацией по Конвенции о дорожных знаках и сигналах и Протоколу о разметке дорог;
 - необходимости более детальной проработки графической части требований с приведением подробных вариантов рисунков и схем применения различных типов разметок в зависимости от параметров проезжей части и пересечений.
 - необходимости дополнения национальных норм детальными рисунками, необходимыми для определения видимости разметки на основе требований Конвенции о дорожных знаках и сигналах и протокола о разметке дорог;

- необходимости корректировки параметров отдельных видов разметок и их применения (стоп-линии, велосипедные и пешеходные дорожки и др.) с учетом требований Конвенции о дорожных знаках и сигналах и Протокола о разметке дорог.



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Отчёт
по институциональным основам**



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ,
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКИ ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

ОТЧЁТ

**ЭКСПЕРТА ПРОЕКТА
ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ОСНОВАМ
МАРИНЫ ГУЛЯМОВОЙ**



НОМЕР ССЫЛКИ: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

На настоящий момент времени один процент всей торговой деятельности между странами Азии и Европы осуществляется транзитом по автомобильным дорогам, пересекая страны Центральной Азии. Стратегии ТРАСЕКА и АБР предполагают, что вследствие сокращенного потенциального времени в пути в направлении Восток-Запад, транспортная индустрия будет использовать маршрут ЦА, не объезжая регион, при условии, что здесь будет обеспечена лучшая инфраструктура, гармонизированы и усовершенствованы процедуры пересечения границ и скоординированы транспортные стратегии в формате 5-ти рассматриваемых стран. С точки зрения внутрирегиональной перспективы, ЕС прогнозирует, что растущий торговый объем между странами ЦА будет способствовать стабилизации, экономическому росту и развитию демократии в регионе.

Ссылаясь на вышеизложенное, перед экспертом по институциональным вопросам поставлены нижеследующие задачи:

(1) Демонстрация добавленной стоимости процесса присоединения к Международному Транспортному Форуму (ЕКМТ)

Разъяснение процедур присоединения и участия в рамках МТФ для заинтересовавшихся стран;

(2) Организация встреч в МИДе Республики Узбекистан и Республики Таджикистан

Письменные предложения по отмене дискриминационного визового режима (альтернативы), позволяющие смягчить транзитный визовый режим на границах.

Касательно *демонстрации добавленной стоимости присоединения к МТФ* (организованного в рамках деятельности Европейской Конференции Министров Транспорта) экспертом была предоставлена полная информация по организационной структуре, охвату деятельности, многосторонней системе квот, порядку подачи заявок на вступление, приведены обоснование и возможные выгоды в случае присоединения стран-получательниц проекта к данному форуму. Все это изложено и представлено в ходе проведения 2-го заседания Экспертных Рабочих Групп-2 и 4 27 ноября т.г. в г.Алматы.

Материалы презентации и институциональные аспекты данной задачи были согласованы экспертом напрямую с Секретариатом МТФ. Также экспертом сделан запрос и получен соответствующий ответ от Генерального Секретаря МТФ г-на Джека Шорта (Jack Short) относительно возможности вступления стран ЦА в состав стран-наблюдателей МТФ. Из письма стало известно, что ранее, в 2007г., Республика Казахстан изъявляла желание

получить статус страны-наблюдателя. С этой целью Казахстан подал заявку, которая впоследствии была приостановлена со стороны стран-участниц, ввиду проводимого на тот период в стране реформирования.

На сегодняшний момент времени решение о возобновлении вступления Республики Казахстан зависит от готовности Министерства транспорта и коммуникаций страны подать повторную заявку. Как было разъяснено МТФ, между представителями государственной власти Казахстана и организационным комитетом МТФ проведены консультативные встречи по оформлению повторной заявки страны относительно вступления ее в состав стран-наблюдательниц МТФ. Подчеркивалось, что между понятиями МТФ и ЕКМТ существует разница. Она заключается в том, что в состав ЕКМТ могут войти только европейские страны, в то время как Международный транспортный форум открыт для большинства стран, особенно тех, экономика которых находится на этапе своего переходного развития.

Члены ЭРГ по итогам представления вышеупомянутого презентационного материала выразили заинтересованность и приняли решение проработать вопрос о возможном присоединении своих стран к МТФ, принимая во внимание представленные выгоды и преимущества членства в качестве стран-наблюдателей.

(2) Организация встреч в МИДе Республики Узбекистан и Республики Таджикистан

Предыстория и описание проблемы:

Дипломатические отношения между Республикой Узбекистан и Республикой Таджикистан были установлены 20 октября 1992 года.

Двусторонние торгово-экономические отношения между двумя странами регулируются на основе Соглашения между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Республики Узбекистан о свободной торговле, подписанного в городе Ташкенте 10 января 1996 года.

Динамика товарооборота Республики Узбекистан с Республикой Таджикистан за 2000-2007 гг.:

млн. долл. США

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Товарооборот	120,1	106,3	116,9	145,8	184,7	155,2	185,9	207,8

Экспорт	100,9	85,8	101,1	121,5	147,1	136,7	169,9	191,8
Импорт	19,2	20,05	15,8	24,2	37,6	18,5	16,0	16,1

Источник: МИД Республики Узбекистан

В Республике Узбекистан действуют 19 предприятий с участием таджикского капитала, из которых 17 – совместные предприятия, 2 – со 100% таджикскими инвестициями.

При Министерстве внешних экономических связей, инвестиций и торговли РУз аккредитованы представительства 7 таджикских фирм и компаний.

В целях развития двусторонних связей была создана Совместная узбекско-таджикская комиссия по вопросам торгово-экономического сотрудничества. Ежегодно проводятся двусторонние консультации правительственных делегаций, в ходе которых стороны обсуждают текущие вопросы сотрудничества между Узбекистаном и Таджикистаном, а также согласовывают взаимодействие сторон на последующий год.

На сегодняшний день основополагающим документом, регулирующим отношения между двумя государствами, является Договор о вечной дружбе, подписанный в городе Душанбе 15 июня 2000 года.

С 1991 года по настоящее время между Республикой Узбекистан и Республикой Таджикистан подписано 155 документов двустороннего характера.

К сожалению, несмотря на внушительные показатели товарооборота между двумя странами и потенциальную возможность увеличить данные показатели, на развитие добрососедских отношений и экономический рост между соседствующими государствами влияет нестабильность ситуации в Афганистане. В связи с этим, был введен визовый режим. Вследствие, на сегодняшний день в Посольствах обеих стран профессиональные водители, совершающие трансграничные и двусторонние рейсы, вынуждены терять много времени на оформление визовой поддержки, что негативно сказывается на росте показателей грузооборота.

В рамках многосторонних организаций, куда входят и Республика Узбекистан и Республика Таджикистан, таких как ОЭС, ШОС не раз поднималась проблема облегчения процедуры выдачи визовой поддержки и пути ее разрешения.

В частности, в рамках ОЭС в мае 1998 г. в рамках 5-того саммита ОЭС, проведенного в г.Алматы, было подписано рамочное Соглашение о транзитном транспорте. Данное соглашение было одобрено на 3-ем министерском заседании по транспорту и коммуникациям в апреле 2000г. в Исламабаде. Все страны-участницы ОЭС, а именно Афганистан, Азербайджан, Иран, Кыргызстан, Казахстан, Пакистан и Таджикистан, кроме Узбекистана, ратифицировали его в своих странах. Соглашение вступило в силу 19 мая 2006г. В соответствии со статьей 12 данного Соглашения «Многократная въездная и транзитная виза» были сформулированы положения выдачи визовой поддержки для профессиональных водителей. Она гласит: «(1) стороны соглашения будут выдавать водителям транспортных средств и лицам, задействованным в транзитные перевозки, подлежащие выполнению требований по оформлению визовой поддержки, многократные и транзитные визы со сроком действия на один год, дающие право пребывания на территории страны договора в течение 15 суток за рейс и до 5 дополнительных дней в местах погрузки и разгрузки; (2) в случае заболевания или временной недееспособности лиц, ДТП или поломки транспортного средства, период пребывания должен быть продлен соответственно; (3) порядок выдачи виз, упомянутый в пп.1 и 2, должен быть гармонизирован с национальным законодательством стран, подписавших данный Договор.

Также в рамках данного рамочного соглашения предусмотрен механизм мониторинга по реализации и координации вопросов транзитных перевозок между странами-подписантами. Он называется Координационный совет по транзитным перевозкам. 1 и 2 заседания, проведенные в Баку в сентябре 2006 и сентябре 2007гг. соответственно, в рамках Совета учредили пять технических комитетов по аспектам правовых основ, страхования, автодорожных, железнодорожных перевозок и транзитной торговле.

Также в рамках Договора о долгосрочном добрососедстве, дружбе и сотрудничестве государств-членов ШОС, куда входят: Республика Казахстан, Китайская Народная Республика, Кыргызская Республика, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан, и в соответствии со Статьей 13 данного Договора о том, что «договаривающиеся Стороны укрепляют экономическое сотрудничество на основе равноправия и взаимной выгоды, создают благоприятные условия для развития торговли, стимулирования инвестиций и обмена технологиями в рамках ШОС. Договаривающиеся Стороны оказывают содействие экономической деятельности, включая создание правовых условий для деятельности на своей территории физических и юридических лиц другой Договаривающейся Стороны, ведущих законную хозяйственную деятельность, а также

защиту на своей территории законных прав и интересов таких физических и юридических лиц».

Данное волеизъявление стран также рассматривалось как платформа к урегулированию вопроса облегченного порядка выдачи виз профессиональным водителям.

Текущая ситуация:

Согласно высказанной позиции Республики Таджикистан в ходе проведения встречи в Посольстве Республики Таджикистан в г.Ташкенте, с Первым Секретарем Посольства, в целях реализации инициативы облегченного порядка выдачи многократной визовой поддержки профессиональным водителям сроком на один год, представляется целесообразным подписание соответствующего Договора на двусторонней основе, используя опыт многосторонних организаций, странами-участницами которых являются как Узбекистан, так и Таджикистан. В свою очередь, мнение МИД Республики Узбекистан иное. Министерство считает приемлемым принять во внимание и применить положения уже подписанного 16 мая 2000 года договора между Республикой Узбекистан и Республикой Таджикистан (прилагается). Согласно статье 10, в вышеупомянутом соглашении оговариваются условия выдачи многократных виз сроком до 12 месяцев водителям транспортных средств, осуществляющих международные перевозки.

В качестве аспекта добавленной стоимости, и в целях усиления контроля вывоза/ввоза запрещенных предметов, наркотических средств, экспертная команда проекта рекомендует рассмотреть возможность установки новейших систем слежения, производства компании «BroadBridgeWraith» (Великобритания). Компания готова направить в Правительство двух стран выгодные предложения, осуществить монтаж, обучение и тех.поддержку данного оборудования (информация о компании приложена к настоящему документу).

Рекомендации:

1. Необходимо повысить уровень осведомленности водителей Республик Таджикистан и Узбекистан касательно существующего Соглашения, регулирующего процедуру выдачи многократной визовой поддержки сроком на 1 год;
2. Закрепить уполномоченный орган, ответственный за сертификацию профессиональной квалификации водителей, задействованных в сфере

○ трансграничных перевозок в своих странах и мониторинг исполнения положений вышеупомянутого Соглашения.

Программа действий ТАСИС Европейского Союза 2004 – Центральная Азия
Содействие развитию сетей: ТРАСЕКА

Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики,
Республики Узбекистан, Республики Туркменистан

Разработка скоординированных национальных транспортных стратегий

Республики Казахстан, Республики Таджикистан,
Кыргызской Республики, Республики Узбекистан,
Республики Туркменистан

Номер контракта: EuropeAid/122076/C/SER/Multi

*Приложения к заключительному отчету – Том II
(Период: 07/05/07-06/01/09)*

Приложение 3: Вопросники



This project is funded by
the European Union



A project implemented by
GOPA - TRADEMCO Consortium

Заключительный Отчет

Разработка скоординированных национальных транспортных стратегий

Программа действий ТАСИС Европейского Союза 2004

– Центральная Азия

Содействие развитию сетей: ТРАСЕКА

**Республика Казахстан, Республика Таджикистан, Кыргызская Республика,
Республика Узбекистан, Республика Туркменистан**

Отчет представлен консорциумом

GOPA – TRADEMCO

(Период: 07/05/07-06/01/09)

Компания GOPA Consultants

Германия

61348г. Бад-Гомбург

ул. Hindenburgring 18

Тел.: +49-6172-930 528

Факс: +49-6172-930 550

Эл.почта: gopa-tr@gopa.de

Компания TRADEMCO S.A.

Греция

10436г. Афины

ул. Kodratou, 21

Тел.: +30-210-5279 300

Факс: +30-210-5279 399

Эл.почта: production@trademco.gr



Приложение 3: Вопросники

Форма самооценки - Степень готовности к частно-государственному партнерству
Казахстан

Форм самооценки - Степень готовности к частно-государственному партнерству
Кыргызская Республика

Форма самооценки - Степень готовности к частно-государственному партнерству
Таджикистан

Форма самооценки - Степень готовности к частно-государственному партнерству
Узбекистан

Системы управления, квалификации и предпосылка персонала
Кыргызская Республика



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Форма самооценки
Степень готовности к частно-государственному
партнерству
Казахстан**



Самооценка степени готовности к проектам ЧГП

Частно-государственное партнерство - оценочная форма

Версия 1.0 (26 сентября 2007)

При заполнении таблицы "часть А" и "часть Б", пожалуйста, вписывайте данные в клетки зеленого цвета!

Относительно параметров оценочной шкалы, читайте комментарии, обозначенные символами красного цвета!"

При необходимости получения более детальной информации, пожалуйста свяжитесь с ниж-щим контактным лицом:

г-н Джон Мун (John Moon), Глава отдела транспортной политики и туризма, Департамента транспорта и туризма ЭСКАТО ООН - Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана
авеню Rajdamnern Nok, Бангкок 10200, Тайланд
эл.почта: moon.unescap@un.org, escap-ttd@un.org, тел.: +66-2-2881378
<http://www.unescap.org/ttdw/ppp/>

Целью данной оценки готовности к ЧГП является предоставление диагностического механизма для идентификации ключевых сфер, на которые необходимо уделить особое внимание со стороны правительства в порядке более активного привлечения частного сектора в процесс развития инфраструктуры.

Ключевой функцией данной оценки является ее последующее использование в процессе диагностирования проблем, возникающих в ходе привлечения частных инвестиций, направленных на развитие инфраструктуры - как определяющий механизм к использованию в процессе разработки системы эталонов сравнительного анализа среди различных секторов или стран.

Идея данной оценки заключается в том, что, представленная в виде вопросника, на все её вопросы можно ответить в течение половины рабочего дня в малых аудиториях (группах), обладающих информацией динамики инвестиционного климата в стране. В идеале, данные группы должны включать в свой состав заинтересованных лиц, объединенных общим кругом интересов. Например, группа гос.сектора и группа частного сектора. Заполняя вопросник, группы могут обсудить общность и разницу степени своего восприятия/понимания рабочей среды ЧГП. Основываясь на осуществленную ими оценку, далее могут быть подготовлены планы действий. Весь процесс представлен суммарно в диаграмме ниже.



Вопросник разделен на две части. Часть А - вопросы 1- 40, сфокусирована на аспектах общего инвестиционного климата в стране. Сферы охвата включают в себя:

- Макроэкономическую обстановку
- Деловой климат
- Финансовое положение
- Положение с законодательной базой и системой управления

Некоторые вопросы по своей природе имеют количественный характер, необходимо собрать данные и разослать их до момента заполнения вопросника. Большинство вопросов, однако, в то же время обладают и качественной характеристикой и потребуют оценки значимости/вклада рассматриваемых показателей на исполнительном уровне.

Часть Б - вопросы 41-98, акцент на вопросы, имеющие особое отношение к проектам ЧТП и обладающих качественной характеристикой. Сферы, охватываемые рамками данных вопросов, включают в себя:

- Правовое и нормативное обеспечение
- Политические структуры
- Правоспособность
- Процесс отбора проектов и подписания контрактов
- Пост-селекционный процесс
- Социальный охват

При заполнении вопросников просьба к респондентам или группам оценивать соответствие страны напротив каждого из 98 вопросов по шкале от 0 до 4, принимая во внимание, что 4 - это наивысший балл.

В целях содействия оценочному процессу в разделе "Рекомендации" данного документа представляются условные дефиниции по отношению к каждому из 5 пунктов данной шкалы.

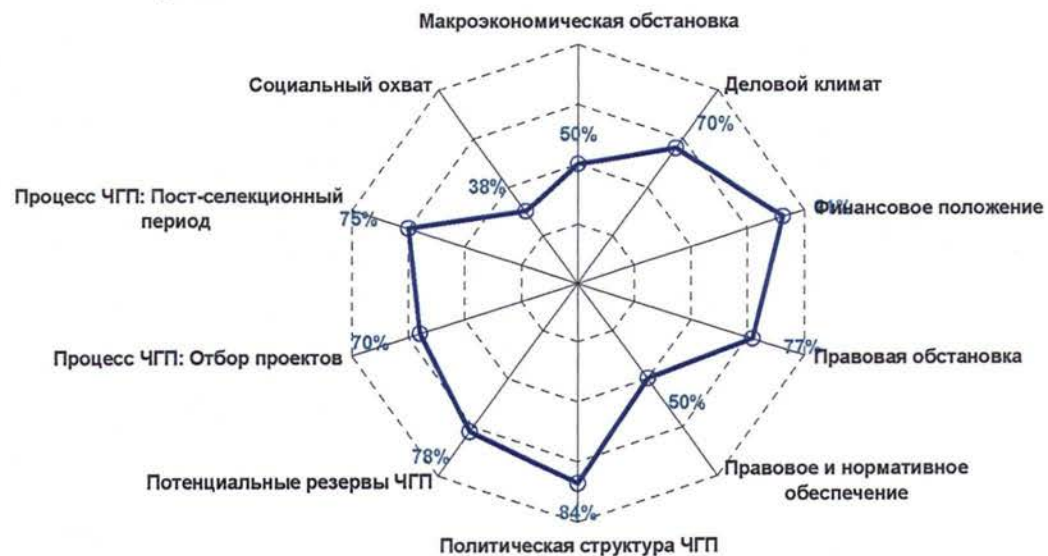
Степень готовности к частно-государственному партнерству
Форма самооценки

Макроэкономическая обстановка	20	из	40	или	50%
Деловой климат	28	из	40	или	70%
Финансовое положение	29	из	32	или	91%
Правовая обстановка	37	из	48	или	77%
Правовое и нормативное обеспечение	20	из	40	или	50%
Политическая структура ЧГП	37	из	44	или	84%
Потенциальные резервы ЧГП	31	из	40	или	78%
Процесс ЧГП: Отбор проектов	28	из	40	или	70%
Процесс ЧГП: Пост-селекционный период	27	из	36	или	75%
Социальный охват	12	из	32	или	38%
<i>сложение</i>					
Степень готовности к частно-государственному партнерству	269	из	392	или	69%

Страна
Kazakhstan

Контактный адрес:
tel.: (727) 242-65-69, Abai av.76/109, Almaty, Kazakhstan

Результат вашей оценки



Часть А: Индикативные показатели общего характера

Макроэкономическая обстановка							
Рост экономики	1	Рост ВВП по приемлемой (плановой) шкале	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	2	Удовлетворительные показатели роста в ключевых секторах	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	3	Высокая степень доверия со стороны бизнес среды	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Внутренняя экономическая стабильность	4	Стабилизация цен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	5	Баланс фискального бюджета	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	6	Низкий уровень безработицы	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	7	Стабильные и резонные кредитные ставки возврата	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
Внутренний баланс и стабильность	8	Стабильный курс обмена валют	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	9	Удовлетворительный баланс платежей	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	10	Приемлемый коэффициент по обслуживанию долга	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
Макроэкономическая обстановка			Всего:		20 из 40		

Результат

4

4

1

0

2

2

0

4

3

0

Деловой климат							
Регистрация и политика налогообложения	11	Рациональная, объективная и предсказуемая политика сбора налогов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	12	Приемлемые корпоративные ставки налогов	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	13	Возможность быстрой и несложной регистрации и получения разрешения на ведение бизнеса	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Доступ к производственным коэффициентам	14	Образовательные уч-я выпускают достаточное количество специалистов хорошего уровня	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	15	Сферы специального образования, приемлемые по соотв-вию к потребностями страны	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	16	Адекватная физическая инфраструктура	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Ответная позиция правительства к интересам деловых кругов	17	Показательные прецеденты, требующие от правительства быть более внимательным к деловым интересам в сфере ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	18	Обязательство поддерживать политическую преемственность	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Репатриация прибыли	19	Небольшое кол-во ограничений по репатриации прибыли	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	20	Конвертация иностранной валюты	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Деловой климат			Всего:		28 из 40		

Результат

2

4

4

1

2

2

2

3

4

4

Финансовое положение							
Базовое развитие финансовой системы	21	Развитая банковская система - соответствующие услуги, внимание к корпоративным нуждам	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	22	Развитый пенсионный и страховой рынок	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	23	Рынок облигаций существует и открыт к участию со стороны частного сектора	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	24	Развитый рынок акций	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Другие важные компоненты развития финансовой системы	25	Факт существования эффективного финансового регулирующего режима	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	26	Ясное и эффективное положение на случай банкротства и ограниченной ответственности владельцев акций	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	27	Факт существования кредитного рейтингового агентства/агентств и ставок предложений касательно индивидуальных сфер деятельности	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	28	Финансовый сектор имеет опыт в оценке заключений по долгосрочным кредитам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Финансовое положение			Всего:		29 из 32		

Результат

4

4

4

3

4

3

4

3

Положение с законодательной базой и системой управления							
Право на собственность и компетенция законодательных рамок	29	Права на собственность эффективно претворены в жизнь, и компенсация за конфискацию установлена на должном уровне	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	30	Эффективная защита интеллектуальной собственности, включая бизнес-модели	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	31	Судебная система демонстрирует правомочность, беспристрастность и эффективность	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Обязательство государства соблюдать прозрачность суждения	32	Государственное мат.-тех. обеспечение на должном уровне и прозрачно на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	33	Действенное политическое заявление, направленное на искоренение коррупции в гос. секторе	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	34	Политическая воля к финансовой прозрачности со стороны гос-го и частного секторов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	35	Обращение правительства к проблемам коррумпированных корпоративных практик	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Общенправленная государственная открытость и прозрачность	36	Участие общественности и заинтересованных лиц в процессе принятия гос. политических решений	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	37	Свобода прессы обеспечена, как формально, так и практически	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Правоспособность трудового кодекса и природоохранных нормативов	38	Трудовое законодательство работает в защиту персонала с точки зрения обеспечения доходности его труда и безопасности на рабочем месте	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	39	Охрана окружающей среды отвечает соответствующим требованиям	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	40	Природоохранный законодательный свод предписан четко и прозрачно, все законы доступны в едином источнике	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Положение с законодательной базой и системой управления			Всего:		37 из 48		

Результат

3

4

3

3

1

3

2

2

4

4

4

4

Часть Б: Показатели, сфокусированные на аспектах ЧГП

Законодательное и нормативное положение по касательно ЧГП							результат	
Создание ясной законодательной базы для ведения ЧГП	41	Законодательная основа по участию частного сектора в проектах ЧГП четко определена	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	42	Лимит по ограничениям участия иностранных инвесторов в проектах ЧГП	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	4
	43	Судебно-правовая система понимает и принимает политические рамки ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Законодательное положение по приобретению прав на собственность	44	Полномочия и процедуры четко предписаны в отношении приобретения полосы отвода	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Адекватность структур, предусматривающих экономическое регулирование по отношению к проектам ЧГП	45	Регулирующие полномочия ясны касательно всех ожидаемых типов ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	46	Ценовая политика и качественный уровень ЧГП-монополий отрегулирован в целях защиты потребителей и иных лиц	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	47	Ценорегулирование в достаточной мере гибко, чтобы справиться с резким скачком цен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> роослабс	2
Внедрение экономического положения (включая аспекты качества и паритетности)	48	Достаточное количество механизмов власти и ресурсов для регулирования деятельности ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	49	Готовность активов проектов ЧГП к контролю со стороны инспекторов на предмет эффективности	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0
	50	Инспекторы демонстрируют компетентность, независимость и эффективность	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0
Правовая обстановка			Всего:			20 из 40		

Политические рамки ЧГП							
Четкость политических рамок и разделение ответственностей	51	Частное участие в проектах ЧГП имеет четкую основу в политическом отношении при расширенной поддержке со стороны правительства	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	52	Политика ЧГП четко разместила акценты по полномочиям и ответственностям в государственной части	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Способность политических рамок создавать проекты ЧГП	53	Определен эффективный метод по представлению предложений, идентификации и структуризации проектов	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	54	Осуществление отдельного процесса рассмотрения непредусмотренных (дополнительных) проектных предложений в рамках ЧГП в стратегическом формате работы	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	55	Стратегические рамки способствуют появлению коммерчески жизнеспособных проектных предложений	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	56	Секторальная конкуренция и регулятивный режим выбран в целях ограничения рыночного влияния	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Способность политических рамок ЧГП работать эффективно по расширенным гос. требованиям	57	Проекты интегрированы с национальным и локальным процессом планирования	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	58	Критерии поддержки проектов со стороны государства четко предприсаны	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	59	Требования по поддержке проектов интегрированы с проводимым государственным бюджетным планированием	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Ответность политических рамок ЧГП к расширенному вкладу	60	Заинтересованные лица/партнеры могут принимать участие в проектном планировании и имплементации	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	61	Политика ЧГП подвергается оценке и ревизии касательно опыта	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
<p style="text-align: center;">Политические рамки ЧГП</p>			Всего: 37 из 44				

результат
4
3
4
3
3
3
4
4
3
3
3

Потенциальная способность ЧГП							
Политическая поддержка и институциональная структура	62	Процесс ЧГП обладает политической поддержкой в достаточной степени вследствие позитивной практики или статуса политического "чемпиона"	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	63	Имеются определенные государственные механизмы для координации потребностей ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Техническая экспертиза и соответствующие ресурсы, имеющиеся для управления различными аспектами в рамках ЧГП	64	Персонал соответствующих государственных агентств обладает необходимыми ресурсами/информацией для осуществления ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	65	Персонал сведущ в юридических, финансовых и базовых технических аспектах проектов ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	66	Персонал способен к регулярным рабочим задачам для продвижения проектов ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	67	Наличие достаточных технических мощностей для выполнения строительных и сервисных стандартов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	68	Персонал может оценить внеплановую работу, включая ТЭО и стратегии по смягчению рисков	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
База для тренинга	69	Наличие ЧГП документации/лучших практик в гос.домене	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	70	Соответствующие ресурсы/материалы, формирующие трениговую базу ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	71	Положение для вертикального содействия агентствам и гос.структурам власти на местах в осуществлении проектов ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Потенциальная способность ЧГП			Всего:			31 из 40	

результат

4

3

3

3

3

3

4

4

2

2

Процесс ЧТП: Отбор проектов и заключение контрактов

Предсказуемость и прозрачность всего процесса	72	Предстазуемый сценарий идентификации, отбора проектов и заключения контрактов	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	73	Транспарентные процедуры, определенные для всех этапов процесса ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Требуемые процедуры оценки проектов перед началом имплементации	74	ТЭО проектов, осуществленные касательно расширенных предложений	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	75	Требуемая оценка социального и экологического воздействия	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	76	Оценка уровня безопасности заказчика полностью охвачена	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Управление процессом подачи заявок со стороны потенциальных спонсоров проектов	77	Заявители предоставляют требуемую информацию, включающую данные соответствия требованиям, предъявляемым к подаваемым предложениям	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	78	Проверка деловой репутации, используемой при выборе спонсора	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	79	Конфликт интересов, в результате которого производится исключение из контрактинга	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	80	Процедура конкурсного тендера прозрачна на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	81	Объективные критерии отбора спонсора проекта известны и применяются на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо

результат

4

3

4

3

3

1

2

3

2

3

Процесс ЧТП

Всего:

28 из 40

Процесс ЧГП: Пост-селекционный этап							
Осуществление мониторинга по текущим проектам	82	Определенные требования по практической эффективности известны до момента подачи заявок	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	83	Мониторинг практической эффективности действенен и транспарентен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Управление непредвиденными расходами, возникающими в имплементационном периоде проекта	84	План работы по разделению рисков осмыслен и осуществим	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	85	Контракты ЧГП не подлежат изменению, кроме случаев прохождения через особые процедуры	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	86	За несоблюдение условий предусмотрены штрафы в целях соблюдения соответствия контрактным обязательствам	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	87	Процесс разрешения конфликтов прозрачен, включает альтернативы по судебному разбирательству	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	88	Международный арбитраж признаваем и эффективен для разрешения споров	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Пост-контрактное регулирование, применяемое на практике	89	Техническое регулирование соответствует требованиям проекта	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	90	Возможность обращения к инспекторам по техническим и экономическим аспектам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Процесс ЧГП			Всего: 27 из 36				

результат
4
2
2
4
4
3
3
3
2

Социальный охват политика ЧТП							
Способность правительства продвигать концепцию ЧТП	91	Взгляды гражданского общества на проекты ЧТП - как жизнеспособные механизмы обеспечения инфраструктурных и базовых услуг	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	92	Программа по обучению общественности касательно принципа оплаты со стороны пользователей	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Стратегии ЧТП в интересах бедных слоев?	93	Система планирования обращена к нуждам бедных слоев и слоев с ограниченными условиями	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	94	Ценовая политика отражает потребности бедных слоев общества по основным видам сервисного обслуживания	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Специализированное финансирование проектов с приоритетами в защиту бедных и/или социального характера	95	Фонды, определенные на цели проектов, имеют добавленную ценность для социального благосостояния	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	96	Наличие инструментов общественных объединений (такие как кооперативы) для паритетного участия в ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Принимается ли общественность в охват ЧТП?	97	Механизм реализации инфраструктурных проектов, используя схему ЧТП, на основе общественного участия	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	98	Переселение и реабилитация, если на население негативно повлияли проекты ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Социальный охват			Всего:				12 из 32

результат
0
1
0
3
0
3
2
3



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Форма самооценки
Степень готовности к частно-государственному
партнерству
Кыргызская Республика**



Самооценка степени готовности к проектам ЧГП

Частно-государственное партнерство - оценочная форма

Версия 1.0 (26 сентября 2007)

При заполнении таблицы "часть А" и "часть Б", пожалуйста, вписывайте данные в клетки зеленого цвета!

Относительно параметров оценочной шкалы, читайте комментарии, обозначенные символами красного цвета!"!

При необходимости получения более детальной информации, пожалуйста свяжитесь с ниж-щим контактн-ым лицом:

г-н Джон Мун (John Moon), Глава отдела транспортной политики и туризма, Департамента транспорта и туризма ЭСКАТО ООН - Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана
авеню Rajdamnern Nok, Бангкок 10200, Тайланд
эл.почта: moon.unescap@un.org, escap-ttd@un.org, тел.: +66-2-2881378
<http://www.unescap.org/ttdw/ppp/>

Целью данной оценки готовности к ЧГП является предоставление диагностического механизма для идентификации ключевых сфер, на которые необходимо уделить особое внимание со стороны правительства в порядке более активного привлечения частного сектора в процесс развития инфраструктуры.

Ключевой функцией данной оценки является ее последующее использование в процессе диагностирования проблем, возникающих в ходе привлечения частных инвестиций, направленных на развитие инфраструктуры - как определяющий механизм к использованию в процессе разработки системы эталонов сравнительного анализа среди различных секторов или стран.

Идея данной оценки заключается в том, что, представленная в виде вопросника, на все её вопросы можно ответить в течение половины рабочего дня в малых аудиториях (группах), обладающих информацией динамики инвестиционного климата в стране. В идеале, данные группы должны включать в свой состав заинтересованных лиц, объединенных общим кругом интересов. Например, группа гос.сектора и группа частного сектора. Заполняя вопросник, группы могут обсудить общность и разницу степени своего восприятия/понимания рабочей среды ЧГП. Основываясь на осуществленную ими оценку, далее могут быть подготовлены планы действий. Весь процесс представлен суммарно в диаграмме ниже.



Вопросник разделен на две части. Часть А - вопросы 1- 40, сфокусирована на аспектах общего инвестиционного климата в стране. Сферы охвата включают в себя:

- Макроэкономическую обстановку
- Деловой климат
- Финансовое положение
- Положение с законодательной базой и системой управления

Некоторые вопросы по своей природе имеют количественный характер, необходимо собрать данные и разослать их до момента заполнения вопросника. Большинство вопросов, однако, в то же время обладают и качественной характеристикой и потребуют оценки значимости/вклада рассматриваемых показателей на исполнительном уровне.

Часть Б - вопросы 41-98, акцент на вопросы, имеющие особое отношение к проектам ЧТП и обладающих качественной характеристикой. Сферы, охватываемые рамками данных вопросов, включают в себя:

- Правовое и нормативное обеспечение
- Политические структуры
- Правоспособность
- Процесс отбора проектов и подписания контрактов
- Пост-селекционный процесс
- Социальный охват

При заполнении вопросников просьба к респондентам или группам оценивать соответствие страны напротив каждого из 98 вопросов по шкале от 0 до 4, принимая во внимание, что 4 - это наивысший балл.

В целях содействия оценочному процессу в разделе "Рекомендации" данного документа представляются условные дефиниции по отношению к каждому из 5 пунктов данной шкалы.

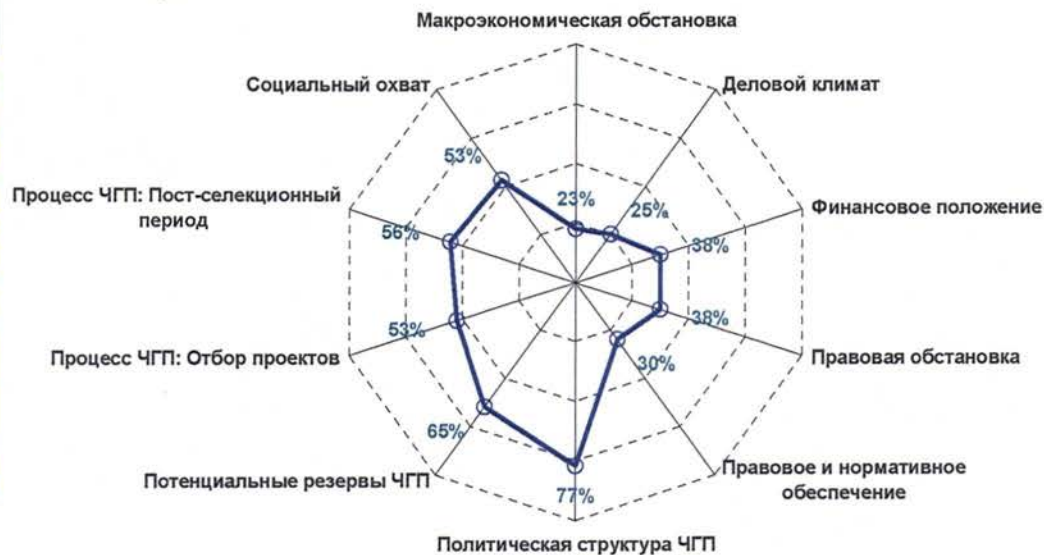
Степень готовности к частно-государственному партнерству
Форма самооценки

Макроэкономическая обстановка	9	из	40	или	23%
Деловой климат	10	из	40	или	25%
Финансовое положение	12	из	32	или	38%
Правовая обстановка	18	из	48	или	38%
Правовое и нормативное обеспечение	12	из	40	или	30%
Политическая структура ЧГП	34	из	44	или	77%
Потенциальные резервы ЧГП	26	из	40	или	65%
Процесс ЧГП: Отбор проектов	21	из	40	или	53%
Процесс ЧГП: Пост-селекционный период	20	из	36	или	56%
Социальный охват	17	из	32	или	53%
<i>сложение</i>					
Степень готовности к частно-государственному партнерству	179	из	392	или	46%

Страна
 Kyrgyzstan

Контактный адрес:

Результат вашей оценки



Часть А: Индикативные показатели общего характера

Макроэкономическая обстановка					Результат				
Рост экономики	1	Рост ВВП по приемлемой (плановой) шкале	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	4	
	2	Удовлетворительные показатели роста в ключевых секторах	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0	
	3	Высокая степень доверия со стороны бизнес среды	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0	
Внутренняя экономическая стабильность	4	Стабилизация цен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0	
	5	Баланс фискального бюджета	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0	
	6	Низкий уровень безработицы	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0	
	7	Стабильные и резонные кредитные ставки возврата	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
Внутренний баланс и стабильность	8	Стабильный курс обмена валют	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	2	
	9	Удовлетворительный баланс платежей	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0	
	10	Приемлемый коэффициент по обслуживанию долга	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0	
Макроэкономическая обстановка			Всего:		9 из 40				

Деловой климат							
Регистрация и политика налогообложения	11	Рациональная, объективная и предсказуемая политика сбора налогов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	12	Приемлемые корпоративные ставки налогов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	13	Возможность быстрой и несложной регистрации и получения разрешения на ведение бизнеса	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Доступ к производственным коэффициентам	14	Образовательные уч-я выпускают достаточное количество специалистов хорошего уровня	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	15	Сферы специального образования, приемлемые по соотв-вию к потребностям страны	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	16	Адекватная физическая инфраструктура	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Ответная позиция правительства к интересам деловых кругов	17	Показательные прецеденты, требующие от правительства быть более внимательным к деловым интересам в сфере ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	18	Обязательство поддерживать политическую преемственность	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Репатриация прибыли	19	Небольшое кол-во ограничений по репатриации прибыли	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	20	Конвертация иностранной валюты	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Деловой климат			Всего:		10 из 40		

Результат

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

Финансовое положение							
Базовое развитие финансовой системы	21	Развитая банковская система - соответствующие услуги, внимание к корпоративным нуждам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	22	Развитый пенсионный и страховой рынок	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	23	Рынок облигаций существует и открыт к участию со стороны частного сектора	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	24	Развитый рынок акций	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Другие важные компоненты развития финансовой системы	25	Факт существования эффективного финансового регулирующего режима	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	26	Ясное и эффективное положение на случай банкротства и ограниченной ответственности владельцев акций	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	27	Факт существования кредитного рейтингового агентства/агентств и ставок предложений касательно индивидуальных сфер деятельности	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	28	Финансовый сектор имеет опыт в оценке заключений по долгосрочным кредитам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Финансовое положение			Всего:		12 из 32		

Результат

4

1

1

1

1

1

2

1

Положение с законодательной базой и системой управления							
Право на собственность и компетенция законодательных рамок	29	Права на собственность эффективно претворены в жизнь, и компенсация за конфискацию установлена на должном уровне	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	30	Эффективная защита интеллектуальной собственности, включая бизнес-модели	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	31	Судебная система демонстрирует правомочность, беспристрастность и эффективность	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Обязательство государства соблюдать прозрачность суждения	32	Государственное мат.-тех. обеспечение на должном уровне и прозрачно на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	33	Действенное политическое заявление, направленное на искоренение коррупции в гос. секторе	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	34	Политическая воля к финансовой прозрачности со стороны гос-го и частного секторов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	35	Обращение правительства к проблемам коррумпированных корпоративных практик	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Общенправленная государственная открытость и прозрачность	36	Участие общественности и заинтересованных лиц в процессе принятия гос. политических решений	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	37	Свобода прессы обеспечена, как формально, так и практически	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Правоспособность трудового кодекса и природоохранных нормативов	38	Трудовое законодательство работает в защиту персонала с точки зрения обеспечения доходности его труда и безопасности на рабочем месте	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	39	Охрана окружающей среды отвечает соответствующим требованиям	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	40	Природоохранный законодательный свод предписан четко и прозрачно, все законы доступны в едином источнике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Положение с законодательной базой и системой управления			Всего:		18 из 48		

Результат

1

4

3

1

1

1

1

2

1

1

1

1

Часть Б: Показатели, сфокусированные на аспектах ЧТП

Законодательное и нормативное положение по касательно ЧТП							результат	
Создание ясной законодательной базы для ведения ЧТП	41	Законодательная основа по участию частного сектора в проектах ЧТП четко определена	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	1
	42	Лимит по ограничениям участия иностранных инвесторов в проектах ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0
	43	Судебно-правовая система понимает и принимает политические рамки ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Законодательное положение по приобретению прав на собственность	44	Полномочия и процедуры четко предписаны в отношении приобретения полосы отвода	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Адекватность структур, предусматривающих экономическое регулирование по отношению к проектам ЧТП	45	Регулирующие полномочия ясны касательно всех ожидаемых типов ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	46	Ценовая политика и качественный уровень ЧТП-монополий отрегулирован в целях защиты потребителей и иных лиц	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	47	Ценорегулирование в достаточной мере гибко, чтобы справиться с резким скачком цен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> ослабе	2
Внедрение экономического положения (включая аспекты качества и паритетности)	48	Достаточное количество механизмов власти и ресурсов для регулирования деятельности ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	1
	49	Готовность активов проектов ЧТП к контролю со стороны инспекторов на предмет эффективности	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0
	50	Инспекторы демонстрируют компетентность, независимость и эффективность	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0
Правовая обстановка			Всего:			12 из 40		

Политические рамки ЧТП							
Четкость политических рамок и разделение ответственностей	51	Частное участие в проектах ЧТП имеет четкую основу в политическом отношении при расширенной поддержке со стороны правительства	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	52	Политика ЧТП четко разместила акценты по полномочиям и ответственностям в государственной части	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Способность политических рамок создавать проекты ЧТП	53	Определен эффективный метод по представлению предложений, идентификации и структуризации проектов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	54	Осуществление отдельного процесса рассмотрения непредусмотренных (дополнительных) проектных предложений в рамках ЧТП в стратегическом формате работы	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	55	Стратегические рамки способствуют появлению коммерчески жизнеспособных проектных предложений	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	56	Секторальная конкуренция и регулятивный режим выбран в целях ограничения рыночного влияния	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Способность политических рамок ЧТП работать эффективно по расширенным гос. требованиям	57	Проекты интегрированы с национальным и локальным процессом планирования	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	58	Критерии поддержки проектов со стороны государства четко предприсаны	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	59	Требования по поддержке проектов интегрированы с проводимым государственным бюджетным планированием	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Ответность политических рамок ЧТП к расширенному вкладу	60	Заинтересованные лица/партнеры могут принимать участие в проектном планировании и имплементации	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	61	Политика ЧТП подвергается оценке и ревизии касательно опыта	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Политические рамки ЧТП			Всего: 34 из 44				

результат

4

3

2

3

4

4

2

3

3

3

3

Потенциальная способность ЧТП							
Политическая поддержка и институциональная структура	62	Процесс ЧТП обладает политической поддержкой в достаточной степени вследствие позитивной практики или статуса политического "чемпиона"	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	63	Имеются определенные государственные механизмы для координации потребностей ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Техническая экспертиза и соответствующие ресурсы, имеющиеся для управления различными аспектами в рамках ЧТП	64	Персонал соответствующих государственных агентств обладает необходимыми ресурсами/информацией для осуществления ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	65	Персонал сведущ в юридических, финансовых и базовых технических аспектах проектов ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	66	Персонал способен к регулярным рабочим задачам для продвижения проектов ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	67	Наличие достаточных технических мощностей для выполнения строительных и сервисных стандартов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	68	Персонал может оценить внеплановую работу, включая ТЭО и стратегии по смягчению рисков	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
База для тренинга	69	Наличие ЧТП документации/лучших практик в гос.домене	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	70	Соответствующие ресурсы/материалы, формирующие трениговую базу ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	71	Положение для вертикального содействия агентствам и гос.структурам власти на местах в осуществлении проектов ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Потенциальная способность ЧТП			Всего:		26 из 40		

результат
4
3
3
2
2
2
2
4
2
2

Процесс ЧП: Отбор проектов и заключение контрактов							
Предсказуемость и прозрачность всего процесса	72	Предстазуемый сценарий идентификации, отбора проектов и заключения контрактов	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	73	Транспарентные процедуры, определенные для всех этапов процесса ЧП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Требуемые процедуры оценки проектов перед началом имплементации	74	ТЭО проектов, осуществленные касательно расширенных предложений	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	75	Требуемая оценка социального и экологического воздействия	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	76	Оценка уровня безопасности заказчика полностью охвачена	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
Управление процессом подачи заявок со стороны потенциальных спонсоров проектов	77	Заявители предоставляют требуемую информацию, включающую данные соответствия требованиям, предъявляемым к подаваемым предложениям	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	78	Проверка деловой репутации, используемой при выборе спонсора	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	79	Конфликт интересов, в результате которого производится исключение из контрактинга	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	80	Процедура конкурсного тендера прозрачна на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	81	Объективные критерии отбора спонсора проекта известны и применяются на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Процесс ЧП			Всего:		21 из 40		

результат

4

2

2

1

0

1

2

3

3

3

Процесс ЧГП: Пост-селекционный этап							
Осуществление мониторинга по текущим проектам	82	Определенные требования по практической эффективности известны до момента подачи заявок	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	83	Мониторинг практической эффективности действенен и транспарентен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Управление непредвиденными расходами, возникающими в имплементационном периоде проекта	84	План работы по разделению рисков осмыслен и осуществим	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	85	Контракты ЧГП не подлежат изменению, кроме случаев прохождения через особые процедуры	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	86	За несоблюдение условий предусмотрены штрафы в целях соблюдения соответствия контрактным обязательствам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	87	Процесс разрешения конфликтов прозрачен, включает альтернативы по судебному разбирательству	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	88	Международный арбитраж признаваем и эффективен для разрешения споров	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Пост-контрактное регулирование, применяемое на практике	89	Техническое регулирование соответствует требованиям проекта	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	90	Возможность обращения к инспекторам по техническим и экономическим аспектам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Процесс ЧГП			Всего:		20 из 36		

результат
4
1
1
1
3
2
3
3
2

Социальный охват политика ЧТП							
Способность правительства продвигать концепцию ЧТП	91	Взгляды гражданского общества на проекты ЧТП - как жизнеспособные механизмы обеспечения инфраструктурных и базовых услуг	<input type="radio"/> very good	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	92	Программа по обучению общественности касательно принципа оплаты со стороны пользователей	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Стратегии ЧТП в интересах бедных слоев?	93	Система планирования обращена к нуждам бедных слоев и слоев с ограниченными условиями	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	94	Ценовая политика отражает потребности бедных слоев общества по основным видам сервисного обслуживания	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Специализированное финансирование проектов с приоритетами в защиту бедных и/или социального характера	95	Фонды, определенные на цели проектов, имеют добавленную ценность для социального благосостояния	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	96	Наличие инструментов общественных объединений (такие как кооперативы) для паритетного участия в ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Принимается ли общественность в охват ЧТП?	97	Механизм реализации инфраструктурных проектов, используя схему ЧТП, на основе общественного участия	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	98	Переселение и реабилитация, если на население негативно повлияли проекты ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Социальный охват			Всего:			17 из 32	

результат
1
4
0
4
0
3
2
3



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Форма самооценки
Степень готовности к частно-государственному
партнерству
Таджикистан**



Самооценка степени готовности к проектам ЧГП

Частно-государственное партнерство - оценочная форма

Версия 1.0 (26 сентября 2007)

При заполнении таблицы "часть А" и "часть Б", пожалуйста, вписывайте данные в клетки зеленого цвета!

Относительно параметров оценочной шкалы, читайте комментарии, обозначенные символами красного цвета!"

При необходимости получения более детальной информации, пожалуйста свяжитесь с ниж-щим контактным лицом:

г-н Джон Мун (John Moon), Глава отдела транспортной политики и туризма, Департамента транспорта и туризма
ЭСКАТО ООН - Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана
авеню Rajdamnern Nok, Бангкок 10200, Тайланд
эл. почта: moon.unescap@un.org, escap-ttd@un.org, тел.: +66-2-2881378
<http://www.unescap.org/ttdw/ppp/>

Целью данной оценки готовности к ЧГП является предоставление диагностического механизма для идентификации ключевых сфер, на которые необходимо уделить особое внимание со стороны правительства в порядке более активного привлечения частного сектора в процесс развития инфраструктуры.

Ключевой функцией данной оценки является ее последующее использование в процессе диагностирования проблем, возникающих в ходе привлечения частных инвестиций, направленных на развитие инфраструктуры - как определяющий механизм к использованию в процессе разработки системы эталонов сравнительного анализа среди различных секторов или стран.

Идея данной оценки заключается в том, что, представленная в виде вопросника, на все её вопросы можно ответить в течение половины рабочего дня в малых аудиториях (группах), обладающих информацией динамики инвестиционного климата в стране. В идеале, данные группы должны включать в свой состав заинтересованных лиц, объединенных общим кругом интересов. Например, группа гос.сектора и группа частного сектора. Заполняя вопросник, группы могут обсудить общность и разницу степени своего восприятия/понимания рабочей среды ЧГП. Основываясь на осуществленную ими оценку, далее могут быть подготовлены планы действий. Весь процесс представлен суммарно в диаграмме ниже.



Вопросник разделен на две части. Часть А - вопросы 1- 40, сфокусирована на аспектах общего инвестиционного климата в стране. Сферы охвата включают в себя:

- Макроэкономическую обстановку
- Деловой климат
- Финансовое положение
- Положение с законодательной базой и системой управления

Некоторые вопросы по своей природе имеют количественный характер, необходимо собрать данные и разослать их до момента заполнения вопросника. Большинство вопросов, однако, в то же время обладают и качественной характеристикой и потребуют оценки значимости/вклада рассматриваемых показателей на исполнительном уровне.

Часть Б - вопросы 41-98, акцент на вопросы, имеющие особое отношение к проектам ЧП и обладающих качественной характеристикой. Сферы, охватываемые рамками данных вопросов, включают в себя:

- Правовое и нормативное обеспечение
- Политические структуры
- Правоспособность
- Процесс отбора проектов и подписания контрактов
- Пост-селекционный процесс
- Социальный охват

При заполнении вопросников просьба к респондентам или группам оценивать соответствие страны напротив каждого из 98 вопросов по шкале от 0 до 4, принимая во внимание, что 4 - это наивысший балл.

В целях содействия оценочному процессу в разделе "Рекомендации" данного документа представляются условные дефиниции по отношению к каждому из 5 пунктов данной шкалы.

Степень готовности к частно-государственному партнерству
Форма самооценки

Макроэкономическая обстановка	27	из 40	или 68%
Деловой климат	25	из 40	или 63%
Финансовое положение	18	из 32	или 56%
Правовая обстановка	27	из 48	или 56%
Правовое и нормативное обеспечение	19	из 40	или 48%
Политическая структура ЧГП	26	из 44	или 59%
Потенциальные резервы ЧГП	14	из 40	или 35%
Процесс ЧГП: Отбор проектов	23	из 40	или 58%
Процесс ЧГП: Пост-селекционный период	18	из 36	или 50%
Социальный охват	9	из 32	или 28%
<i>сложение</i>			
Степень готовности к частно-государственному партнерству	206	из 392	или 53%

Страна Таджикистан

Контактный адрес: г. Душанбе, ул. Кахарова, 592

Результат вашей оценки



Часть А: Индикативные показатели общего характера

Макроэкономическая обстановка							
Рост экономики	1	Рост ВВП по приемлемой (плановой) шкале	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	2	Удовлетворительные показатели роста в ключевых секторах	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	3	Высокая степень доверия со стороны бизнес среды	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Внутренняя экономическая стабильность	4	Стабилизация цен	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	5	Баланс фискального бюджета	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	6	Низкий уровень безработицы	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	7	Стабильные и резонные кредитные ставки возврата	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Внутренний баланс и стабильность	8	Стабильный курс обмена валют	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	9	Удовлетворительный баланс платежей	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	10	Приемлемый коэффициент по обслуживанию долга	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Макроэкономическая обстановка			Всего:		27 из 40		

Результат

5
3
3
4
2
3
2
2
2
1

Деловой климат							Результат	
Регистрация и политика налогообложения	11	Рациональная, объективная и предсказуемая политика сбора налогов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	12	Приемлемые корпоративные ставки налогов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	13	Возможность быстрой и несложной регистрации и получения разрешения на ведение бизнеса	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
Доступ к производственным коэффициентам	14	Образовательные уч-я выпускают достаточное количество специалистов хорошего уровня	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	15	Сферы специального образования, приемлемые по соотв-вию к потребностям страны	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	16	Адекватная физическая инфраструктура	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	1
Ответная позиция правительства к интересам деловых кругов	17	Показательные прецеденты, требующие от правительства быть более внимательным к деловым интересам в сфере ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	18	Обязательство поддерживать политическую преемственность	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	4
Репатриация прибыли	19	Небольшое кол-во ограничений по репатриации прибыли	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	20	Конвертация иностранной валюты	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
<i>Деловой климат</i>			<i>Всего:</i>		<i>25 из 40</i>			

Финансовое положение					Результат				
Базовое развитие финансовой системы	21	Развитая банковская система - соответствующие услуги, внимание к корпоративным нуждам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	4	
	22	Развитый пенсионный и страховой рынок	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	1	
	23	Рынок облигаций существует и открыт к участию со стороны частного сектора	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2	
	24	Развитый рынок акций	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2	
Другие важные компоненты развития финансовой системы	25	Факт существования эффективного финансового регулирующего режима	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
	26	Ясное и эффективное положение на случай банкротства и ограниченной ответственности владельцев акций	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2	
	27	Факт существования кредитного рейтингового агентства/агентств и ставок предложений касательно индивидуальных сфер деятельности	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2	
	28	Финансовый сектор имеет опыт в оценке заключений по долгосрочным кредитам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2	
Финансовое положение			Всего:			18 из 32			

Положение с законодательной базой и системой управления							
Право на собственность и компетенция законодательных рамок	29	Права на собственность эффективно претворены в жизнь, и компенсация за конфискацию установлена на должном уровне	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	30	Эффективная защита интеллектуальной собственности, включая бизнес-модели	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	31	Судебная система демонстрирует правомочность, беспристрастность и эффективность	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Обязательство государства соблюдать прозрачность суждения	32	Государственное мат.-тех. обеспечение на должном уровне и прозрачно на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	33	Действенное политическое заявление, направленное на искоренение коррупции в гос. секторе	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	34	Политическая воля к финансовой прозрачности со стороны гос-го и частного секторов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	35	Обращение правительства к проблемам коррумпированных корпоративных практик	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Общенправленная государственная открытость и прозрачность	36	Участие общественности и заинтересованных лиц в процессе принятия гос. политических решений	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	37	Свобода прессы обеспечена, как формально, так и практически	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Правоспособность трудового кодекса и природоохранных нормативов	38	Трудовое законодательство работает в защиту персонала с точки зрения обеспечения доходности его труда и безопасности на рабочем месте	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	39	Охрана окружающей среды отвечает соответствующим требованиям	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	40	Природоохранный законодательный свод предписан четко и прозрачно, все законы доступны в едином источнике	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Положение с законодательной базой и системой управления			Всего:		27 из 48		

Результат

1
3
3
3
2
2
1
2
2
2
2
4

Часть Б: Показатели, сфокусированные на аспектах ЧГП

Законодательное и нормативное положение по касательно ЧГП							результат	
Создание ясной законодательной базы для ведения ЧГП	41	Законодательная основа по участию частного сектора в проектах ЧГП четко определена	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	42	Лимит по ограничениям участия иностранных инвесторов в проектах ЧГП	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	4
	43	Судебно-правовая система понимает и принимает политические рамки ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
Законодательное положение по приобретению прав на собственность	44	Полномочия и процедуры четко предписаны в отношении приобретения полосы отвода	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Адекватность структур, предусматривающих экономическое регулирование по отношению к проектам ЧГП	45	Регулирующие полномочия ясны касательно всех ожидаемых типов ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	1
	46	Ценовая политика и качественный уровень ЧГП-монополий отрегулирован в целях защиты потребителей и иных лиц	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	47	Ценорегулирование в достаточной мере гибко, чтобы справиться с резким скачком цен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> роослабс	2
Внедрение экономического положения (включая аспекты качества и паритетности)	48	Достаточное количество механизмов власти и ресурсов для регулирования деятельности ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	1
	49	Готовность активов проектов ЧГП к контролю со стороны инспекторов на предмет эффективности	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	50	Инспекторы демонстрируют компетентность, независимость и эффективность	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо	0
Правовая обстановка			Всего:			19 из 40		

Политические рамки ЧГП							результат	
Четкость политических рамок и разделение ответственностей	51	Частное участие в проектах ЧГП имеет четкую основу в политическом отношении при расширенной поддержке со стороны правительства	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	52	Политика ЧГП четко разместила акценты по полномочиям и ответственностям в государственной части	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Способность политических рамок создавать проекты ЧГП	53	Определен эффективный метод по представлению предложений, идентификации и структуризации проектов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	54	Осуществление отдельного процесса рассмотрения непредусмотренных (дополнительных) проектных предложений в рамках ЧГП в стратегическом формате работы	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	55	Стратегические рамки способствуют появлению коммерчески жизнеспособных проектных предложений	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	56	Секторальная конкуренция и регулятивный режим выбран в целях ограничения рыночного влияния	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Способность политических рамок ЧГП работать эффективно по расширенным гос. требованиям	57	Проекты интегрированы с национальным и локальным процессом планирования	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	58	Критерии поддержки проектов со стороны государства четко предприсаны	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	59	Требования по поддержке проектов интегрированы с проводимым государственным бюджетным планированием	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
Ответность политических рамок ЧГП к расширенному вкладу	60	Заинтересованные лица/партнеры могут принимать участие в проектном планировании и имплементации	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	61	Политика ЧГП подвергается оценке и ревизии касательно опыта	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Политические рамки ЧГП			Всего:			26 из 44		

Потенциальная способность ЧТП							
Политическая поддержка и институциональная структура	62	Процесс ЧТП обладает политической поддержкой в достаточной степени вследствие позитивной практики или статуса политического "чемпиона"	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	63	Имеются определенные государственные механизмы для координации потребностей ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Техническая экспертиза и соответствующие ресурсы, имеющиеся для управления различными аспектами в рамках ЧТП	64	Персонал соответствующих государственных агентств обладает необходимыми ресурсами/информацией для осуществления ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	65	Персонал сведущ в юридических, финансовых и базовых технических аспектах проектов ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	66	Персонал способен к регулярным рабочим задачам для продвижения проектов ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	67	Наличие достаточных технических мощностей для выполнения строительных и сервисных стандартов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	68	Персонал может оценить внеплановую работу, включая ТЭО и стратегии по смягчению рисков	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
База для тренинга	69	Наличие ЧТП документации/лучших практик в гос. домене	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	70	Соответствующие ресурсы/материалы, формирующие тренинговую базу ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	71	Положение для вертикального содействия агентствам и гос. структурам власти на местах в осуществлении проектов ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Потенциальная способность ЧТП			Всего:		14 из 40		

результат
2
1
2
1
2
0
2
1
1
2

Процесс ЧГП: Отбор проектов и заключение контрактов							
Предсказуемость и прозрачность всего процесса	72	Предстазуемый сценарий идентификации, отбора проектов и заключения контрактов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	73	Транспарентные процедуры, определенные для всех этапов процесса ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Требуемые процедуры оценки проектов перед началом имплементации	74	ТЭО проектов, осуществленные касательно расширенных предложений	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	75	Требуемая оценка социального и экологического воздействия	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	76	Оценка уровня безопасности заказчика полностью охвачена	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Управление процессом подачи заявок со стороны потенциальных спонсоров проектов	77	Заявители предоставляют требуемую информацию, включающую данные соответствия требованиям, предъявляемым к подаваемым предложениям	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	78	Проверка деловой репутации, используемой при выборе спонсора	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	79	Конфликт интересов, в результате которого производится исключение из контрактинга	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	80	Процедура конкурсного тендера прозрачна на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	81	Объективные критерии отбора спонсора проекта известны и применяются на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Процесс ЧГП			Всего:			23 из 40	

результат
3
2
2
2
2
3
2
1
3
3

Процесс ЧП: Пост-селекционный этап							
Осуществление мониторинга по текущим проектам	82	Определенные требования по практической эффективности известны до момента подачи заявок	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	83	Мониторинг практической эффективности действенен и транспарентен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Управление непредвиденными расходами, возникающими в имплементационном периоде проекта	84	План работы по разделению рисков осмыслен и осуществим	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	85	Контракты ЧП не подлежат изменению, кроме случаев прохождения через особые процедуры	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	86	За несоблюдение условий предусмотрены штрафы в целях соблюдения соответствия контрактным обязательствам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	87	Процесс разрешения конфликтов прозрачен, включает альтернативы по судебному разбирательству	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	88	Международный арбитраж признаваем и эффективен для разрешения споров	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Пост-контрактное регулирование, применяемое на практике	89	Техническое регулирование соответствует требованиям проекта	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	90	Возможность обращения к инспекторам по техническим и экономическим аспектам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Процесс ЧП			Всего: 18 из 36				

результат
3
1
1
1
2
2
3
2
3

Социальный охват политика ЧТП

Способность правительства продвигать концепцию ЧТП	91	Взгляды гражданского общества на проекты ЧТП - как жизнеспособные механизмы обеспечения инфраструктурных и базовых услуг	<input type="radio"/> very good	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	92	Программа по обучению общественности касательно принципа оплаты со стороны пользователей	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Стратегии ЧТП в интересах бедных слоев?	93	Система планирования обращена к нуждам бедных слоев и слоев с ограниченными условиями	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	94	Ценовая политика отражает потребности бедных слоев общества по основным видам сервисного обслуживания	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Специализированное финансирование проектов с приоритетами в защиту бедных и/или социального характера	95	Фонды, определенные на цели проектов, имеют добавленную ценность для социального благосостояния	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	96	Наличие инструментов общественных объединений (такие как кооперативы) для паритетного участия в ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Принимается ли общественность в охват ЧТП?	97	Механизм реализации инфраструктурных проектов, используя схему ЧТП, на основе общественного участия	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	98	Переселение и реабилитация, если на население негативно повлияли проекты ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо

результат

1

2

0

1

1

2

2

0

Социальный охват

Всего:

9 из 32



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Форма самооценки
Степень готовности к частно-государственному
партнерству
Узбекистан**



Самооценка степени готовности к проектам ЧГП

Частно-государственное партнерство - оценочная форма

Версия 1.0 (26 сентября 2007)

При заполнении таблицы "часть А" и "часть Б", пожалуйста, вписывайте данные в клетки зеленого цвета!

Относительно параметров оценочной шкалы, читайте комментарии, обозначенные символами красного цвета!"

При необходимости получения более детальной информации, пожалуйста свяжитесь с ниж-щим контактным лицом:

г-н Джон Мун (John Moon), Глава отдела транспортной политики и туризма, Департамента транспорта и туризма
ЭСКАТО ООН - Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана
авеню Rajdamnern Nok, Бангкок 10200, Тайланд
эл.почта: moon.unescap@un.org, escap-ttd@un.org, тел.: +66-2-2881378
<http://www.unescap.org/ttdw/ppp/>

Целью данной оценки готовности к ЧГП является предоставление диагностического механизма для идентификации ключевых сфер, на которые необходимо уделить особое внимание со стороны правительства в порядке более активного привлечения частного сектора в процесс развития инфраструктуры.

Ключевой функцией данной оценки является ее последующее использование в процессе диагностирования проблем, возникающих в ходе привлечения частных инвестиций, направленных на развитие инфраструктуры - как определяющий механизм к использованию в процессе разработки системы эталонов сравнительного анализа среди различных секторов или стран.

Идея данной оценки заключается в том, что, представленная в виде вопросника, на все её вопросы можно ответить в течение половины рабочего дня в малых аудиториях (группах), обладающих информацией динамики инвестиционного климата в стране. В идеале, данные группы должны включать в свой состав заинтересованных лиц, объединенных общим кругом интересов. Например, группа гос.сектора и группа частного сектора. Заполняя вопросник, группы могут обсудить общность и разницу степени своего восприятия/понимания рабочей среды ЧГП. Основываясь на осуществленную ими оценку, далее могут быть подготовлены планы действий. Весь процесс представлен суммарно в диаграмме ниже.



Вопросник разделен на две части. Часть А - вопросы 1- 40, сфокусирована на аспектах общего инвестиционного климата в стране. Сферы охвата включают в себя:

- Макроэкономическую обстановку
- Деловой климат
- Финансовое положение
- Положение с законодательной базой и системой управления

Некоторые вопросы по своей природе имеют количественный характер, необходимо собрать данные и разослать их до момента заполнения вопросника. Большинство вопросов, однако, в то же время обладают и качественной характеристикой и потребуют оценки значимости/вклада рассматриваемых показателей на исполнительном уровне.

Часть Б - вопросы 41-98, акцент на вопросы, имеющие особое отношение к проектам ЧП и обладающих качественной характеристикой. Сферы, охватываемые рамками данных вопросов, включают в себя:

- Правовое и нормативное обеспечение
- Политические структуры
- Правоспособность
- Процесс отбора проектов и подписания контрактов
- Пост-селекционный процесс
- Социальный охват

При заполнении вопросников просьба к респондентам или группам оценивать соответствие страны напротив каждого из 98 вопросов по шкале от 0 до 4, принимая во внимание, что 4 - это наивысший балл.

В целях содействия оценочному процессу в разделе "Рекомендации" данного документа представляются условные дефиниции по отношению к каждому из 5 пунктов данной шкалы.

**Степень готовности к частно-государственному партнерству
Форма самооценки**

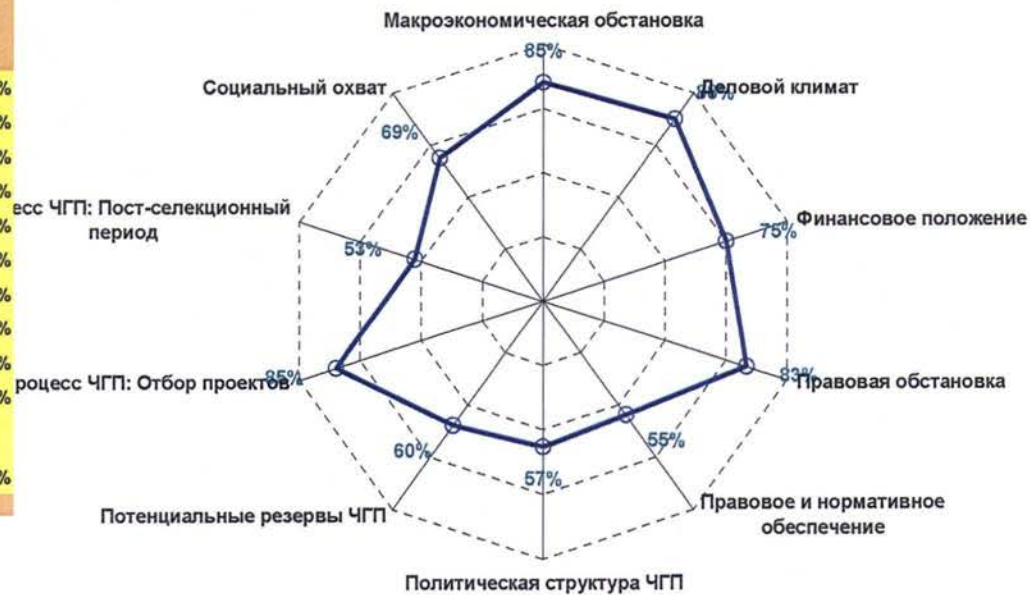
Макроэкономическая обстановка	34	из	40	или	85%
Деловой климат	35	из	40	или	88%
Финансовое положение	24	из	32	или	75%
Правовая обстановка	40	из	48	или	83%
Правовое и нормативное обеспечение	22	из	40	или	55%
Политическая структура ЧГП	25	из	44	или	57%
Потенциальные резервы ЧГП	24	из	40	или	60%
Процесс ЧГП: Отбор проектов	34	из	40	или	85%
Процесс ЧГП: Пост-селекционный период	19	из	36	или	53%
Социальный охват	22	из	32	или	69%
сложение					
Степень готовности к частно-государственному партнерству	279	из	392	или	71%

Страна

Узбекистан

Контактный адрес:

ssaifnazarov@mineconomy.uz



Часть А: Индикативные показатели общего характера

Макроэкономическая обстановка							
Рост экономики	1	Рост ВВП по приемлемой (плановой) шкале	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	2	Удовлетворительные показатели роста в ключевых секторах	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	3	Высокая степень доверия со стороны бизнес среды	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Внутренняя экономическая стабильность	4	Стабилизация цен	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	5	Баланс фискального бюджета	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	6	Низкий уровень безработицы	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	7	Стабильные и резонные кредитные ставки возврата	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Внутренний баланс и стабильность	8	Стабильный курс обмена валют	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input checked="" type="radio"/> слабо
	9	Удовлетворительный баланс платежей	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	10	Приемлемый коэффициент по обслуживанию долга	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Макроэкономическая обстановка			Всего:		34 из 40		

Результат

4

4

3

4

4

3

4

2

3

3

Деловой климат							
Регистрация и политика налогообложения	11	Рациональная, объективная и предсказуемая политика сбора налогов	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	12	Приемлемые корпоративные ставки налогов	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	13	Возможность быстрой и несложной регистрации и получения разрешения на ведение бизнеса	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Доступ к производственным коэффициентам	14	Образовательные уч-я выпускают достаточное количество специалистов хорошего уровня	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	15	Сферы специального образования, приемлемые по соотв-вию к потребностями страны	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	16	Адекватная физическая инфраструктура	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Ответная позиция правительства к интересам деловых кругов	17	Показательные прецеденты, требующие от правительства быть более внимательным к деловым интересам в сфере ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	18	Обязательство поддерживать политическую преемственность	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Репатриация прибыли	19	Небольшое кол-во ограничений по репатриации прибыли	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	20	Конвертация иностранной валюты	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Деловой климат			Всего:		35 из 40		

Результат

4

4

4

4

3

3

3

4

3

3

Финансовое положение							
Базовое развитие финансовой системы	21	Развитая банковская система - соответствующие услуги, внимание к корпоративным нуждам	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	22	Развитый пенсионный и страховой рынок	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	23	Рынок облигаций существует и открыт к участию со стороны частного сектора	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	24	Развитый рынок акций	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Другие важные компоненты развития финансовой системы	25	Факт существования эффективного финансового регулирующего режима	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	26	Ясное и эффективное положение на случай банкротства и ограниченной ответственности владельцев акций	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	27	Факт существования кредитного рейтингового агентства/агентств и ставок предложений касательно индивидуальных сфер деятельности	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	28	Финансовый сектор имеет опыт в оценке заключений по долгосрочным кредитам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Финансовое положение			Всего:		24 из 32		

Результат

4

2

3

3

3

4

2

3

Положение с законодательной базой и системой управления					Результат				
Право на собственность и компетенция законодательных рамок	29	Права на собственность эффективно претворены в жизнь, и компенсация за конфискацию установлена на должном уровне	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
	30	Эффективная защита интеллектуальной собственности, включая бизнес-модели	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
	31	Судебная система демонстрирует правомочность, беспристрастность и эффективность	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	4	
Обязательство государства соблюдать прозрачность суждения	32	Государственное мат.-тех. обеспечение на должном уровне и прозрачно на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
	33	Действенное политическое заявление, направленное на искоренение коррупции в гос. секторе	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	4	
	34	Политическая воля к финансовой прозрачности со стороны гос-го и частного секторов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
	35	Обращение правительства к проблемам коррумпированных корпоративных практик	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	4	
Общенправленная государственная открытость и прозрачность	36	Участие общественности и заинтересованных лиц в процессе принятия гос. политических решений	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	4	
	37	Свобода прессы обеспечена, как формально, так и практически	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
Правоспособность трудового кодекса и природоохранных нормативов	38	Трудовое законодательство работает в защиту персонала с точки зрения обеспечения доходности его труда и безопасности на рабочем месте	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
	39	Охрана окружающей среды отвечает соответствующим требованиям	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
	40	Природоохранный законодательный свод предписан четко и прозрачно, все законы доступны в едином источнике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3	
Положение с законодательной базой и системой управления					Всего: 40 из 48				

Часть Б: Показатели, сфокусированные на аспектах ЧГП

Законодательное и нормативное положение по касательно ЧГП							результат	
Создание ясной законодательной базы для ведения ЧГП	41	Законодательная основа по участию частного сектора в проектах ЧГП четко определена	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	42	Лимит по ограничениям участия иностранных инвесторов в проектах ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	43	Судебно-правовая система понимает и принимает политические рамки ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Законодательное положение по приобретению прав на собственность	44	Полномочия и процедуры четко предписаны в отношении приобретения полосы отвода	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
Адекватность структур, предусматривающих экономическое регулирование по отношению к проектам ЧГП	45	Регулирующие полномочия ясны касательно всех ожидаемых типов ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	46	Ценовая политика и качественный уровень ЧГП-монополий отрегулирован в целях защиты потребителей и иных лиц	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	47	Ценорегулирование в достаточной мере гибко, чтобы справиться с резким скачком цен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> ослабс	2
Внедрение экономического положения (включая аспекты качества и паритетности)	48	Достаточное количество механизмов власти и ресурсов для регулирования деятельности ЧГП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	49	Готовность активов проектов ЧГП к контролю со стороны инспекторов на предмет эффективности	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	50	Инспекторы демонстрируют компетентность, независимость и эффективность	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Правовая обстановка			Всего:			22 из 40		

Политические рамки ЧГП							результат	
Четкость политических рамок и разделение ответственностей	51	Частное участие в проектах ЧГП имеет четкую основу в политическом отношении при расширенной поддержке со стороны правительства	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	52	Политика ЧГП четко разместила акценты по полномочиям и ответственностям в государственной части	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Способность политических рамок создавать проекты ЧГП	53	Определен эффективный метод по представлению предложений, идентификации и структуризации проектов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	54	Осуществление отдельного процесса рассмотрения непредусмотренных (дополнительных) проектных предложений в рамках ЧГП в стратегическом формате работы	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	55	Стратегические рамки способствуют появлению коммерчески жизнеспособных проектных предложений	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
	56	Секторальная конкуренция и регулятивный режим выбран в целях ограничения рыночного влияния	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	3
Способность политических рамок ЧГП работать эффективно по расширенным гос. требованиям	57	Проекты интегрированы с национальным и локальным процессом планирования	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	58	Критерии поддержки проектов со стороны государства четко предписаны	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	59	Требования по поддержке проектов интегрированы с проводимым государственным бюджетным планированием	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Ответность политических рамок ЧГП к расширенному вкладу	60	Заинтересованные лица/партнеры могут принимать участие в проектном планировании и имплементации	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
	61	Политика ЧГП подвергается оценке и ревизии касательно опыта	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо	2
Политические рамки ЧГП			Всего:			25 из 44		

Потенциальная способность ЧПП							
Политическая поддержка и институциональная структура	62	Процесс ЧПП обладает политической поддержкой в достаточной степени вследствие позитивной практики или статуса политического "чемпиона"	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	63	Имеются определенные государственные механизмы для координации потребностей ЧПП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Техническая экспертиза и соответствующие ресурсы, имеющиеся для управления различными аспектами в рамках ЧПП	64	Персонал соответствующих государственных агентств обладает необходимыми ресурсами/информацией для осуществления ЧПП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	65	Персонал сведущ в юридических, финансовых и базовых технических аспектах проектов ЧПП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	66	Персонал способен к регулярным рабочим задачам для продвижения проектов ЧПП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	67	Наличие достаточных технических мощностей для выполнения строительных и сервисных стандартов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	68	Персонал может оценить внеплановую работу, включая ТЭО и стратегии по смягчению рисков	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
База для тренинга	69	Наличие ЧПП документации/лучших практик в гос.домене	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	70	Соответствующие ресурсы/материалы, формирующие тренинговую базу ЧПП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	71	Положение для вертикального содействия агентствам и гос.структурам власти на местах в осуществлении проектов ЧПП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Потенциальная способность ЧПП			Всего:		24 из 40		

результат

2

2

2

2

2

3

2

3

3

3

Процесс ЧПП: Отбор проектов и заключение контрактов							
Предсказуемость и прозрачность всего процесса	72	Предстазуемый сценарий идентификации, отбора проектов и заключения контрактов	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	73	Транспарентные процедуры, определенные для всех этапов процесса ЧПП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Требуемые процедуры оценки проектов перед началом имплементации	74	ТЭО проектов, осуществленные касательно расширенных предложений	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	75	Требуемая оценка социального и экологического воздействия	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	76	Оценка уровня безопасности заказчика полностью охвачена	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Управление процессом подачи заявок со стороны потенциальных спонсоров проектов	77	Заявители предоставляют требуемую информацию, включающую данные соответствия требованиям, предъявляемым к подаваемым предложениям	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	78	Проверка деловой репутации, используемой при выборе спонсора	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	79	Конфликт интересов, в результате которого производится исключение из контрактинга	<input checked="" type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	80	Процедура конкурсного тендера прозрачна на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	81	Объективные критерии отбора спонсора проекта известны и применяются на практике	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Процесс ЧПП			Всего: 34 из 40				

результат

3

3

4

4

3

3

4

4

3

3

Процесс ЧГП: Пост-селекционный этап							
Осуществление мониторинга по текущим проектам	82	Определенные требования по практической эффективности известны до момента подачи заявок	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	83	Мониторинг практической эффективности действенен и транспарентен	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Управление непредвиденными расходами, возникающими в имплементационном периоде проекта	84	План работы по разделению рисков осмыслен и осуществим	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	85	Контракты ЧГП не подлежат изменению, кроме случаев прохождения через особые процедуры	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	86	За несоблюдение условий предусмотрены штрафы в целях соблюдения соответствия контрактным обязательствам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input checked="" type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	87	Процесс разрешения конфликтов прозрачен, включает альтернативы по судебному разбирательству	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	88	Международный арбитраж признаваем и эффективен для разрешения споров	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Пост-контрактное регулирование, применяемое на практике	89	Техническое регулирование соответствует требованиям проекта	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	90	Возможность обращения к инспекторам по техническим и экономическим аспектам	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
		Процесс ЧГП	Всего:		19 из 36		

результат
3
2
2
1
1
2
3
3
2

Социальный охват политика ЧТП							
Способность правительства продвигать концепцию ЧТП	91	Взгляды гражданского общества на проекты ЧТП - как жизнеспособные механизмы обеспечения инфраструктурных и базовых услуг	<input type="radio"/> very good	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	92	Программа по обучению общественности касательно принципа оплаты со стороны пользователей	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Стратегии ЧТП в интересах бедных слоев?	93	Система планирования обращена к нуждам бедных слоев и слоев с ограниченными условиями	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	94	Ценовая политика отражает потребности бедных слоев общества по основным видам сервисного обслуживания	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Специализированное финансирование проектов с приоритетами в защиту бедных и/или социального характера	95	Фонды, определенные на цели проектов, имеют добавленную ценность для социального благосостояния	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	96	Наличие инструментов общественных объединений (такие как кооперативы) для паритетного участия в ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input checked="" type="radio"/> хорошо	<input type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Принимается ли общественность в охват ЧТП?	97	Механизм реализации инфраструктурных проектов, используя схему ЧТП, на основе общественного участия	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
	98	Переселение и реабилитация, если на население негативно повлияли проекты ЧТП	<input type="radio"/> очень хорошо	<input type="radio"/> хорошо	<input checked="" type="radio"/> умеренно	<input type="radio"/> уд.	<input type="radio"/> слабо
Социальный охват			Всего:		22 из 32		

результат

3

3

3

3

3

3

2

2



РАЗРАБОТКА СКООРДИНИРОВАННЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

**РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА,
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН, РЕСПУБЛИКА ТУРКМЕНИСТАН,
РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН**

**Системы управления, квалификации и
предпосылка персонала
Кыргызская Республика**



НОМЕР КОНТРАКТА ПРОЕКТА: EUROPEAID/122076/C/SER/MULTI

С В Е Д Е Н И Я
О НАЛИЧИИ ТРАНСПОРТА В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ С
2001 ПО 2007 ГОД ПО ВИДАМ

№	Наименование транспортных средств	ФИЗИЧЕСКИЕ ЛИЦА						ЮРИДИЧЕСКИЕ ЛИЦА						ОБЩЕЕ КОЛ-ВО ТРАНСПОРТА					
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	АВТОМОБИЛИ, ВСЕГО	206373	206752	217836	223848	243180	253023	257068	253856	262428	266653	283892	39499	257068	253856	262428	266653	283892	292522
	- легковые	178529	178544	186280	191121	208587	217422	189648	189430	197569	202520	220359	12222	189648	189430	197569	202520	220359	229644
	- грузовые	18522	18326	19062	19801	20385	21646	47227	44138	42981	42679	41566	20070	47227	44138	42981	42679	41566	41716
	- специальные	235	313	418	477	445	3102	4446	4479	4107	3874	3486	2918	4446	4479	4107	3874	3486	6020
	- автобусы	9087	9569	12076	12449	13763	13492	15747	15809	17771	17580	18481	4289	15747	15809	17771	17580	18481	17781
2	МОТОТРАНСПОРТ	12544	11221	10275	10057	10029	9157	13009	11668	10740	10485	10307	260	13009	11668	10740	10485	10307	9417
3	ПРИЦЕПЫ, ПОЛУПРИЦЕПЫ	10437	9590	9706	10136	11144	13059	15007	13757	13439	13885	14900	3583	15007	13757	13439	13885	14900	16642
4	ВСЕГО АМТС	229354	227563	237817	244041	264353	275239	285084	279281	286607	291023	309099	43342	285084	279281	286607	291023	309099	318581

Старший госавтоинспектор
ООКДТНРЭД ГАИ МВД
Кыргызской Республики
подполковник милиции



А.Торобеков

СПРАВКА ПО СТАНЦИЯМ ПОГРУЗКИ СРЕДНЕТОТОННАЖНЫХ И КРУПНОТОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ

НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦИИ	20ФУТ 40ФУТ 3-Х 5-ТИ	ПЛОЩАДЬ КОНТЕЙ- НЕРНОЙ ПЛОЩАД - КИ	ЕЖЕДНЕВ- НАЯ СПОСОБ- НОСТЬ ОБРАБОТКИ КОНТЕЙ- НЕРОВ	ФРОНТ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ (вагон)	КОЛИЧЕСТВО П/ПУТЕЙ	ОБЩАЯ ДЛИНА	НАЛИЧИЕ КРАНОВ	СПОСОБ- НОСТЬ ЗАГРУЗКИ КРАНОВ
Аламедин	20 фут, 40 фут	32-862м2 38-977,2м2 33-699м2 34-699м2	110 110 55 55	32-9 38-10 33-13 34-13	2-для погрузки и выгрузки, 2 только для погрузки	32-321м 38-249 33-476 34-477	2 Fantuzzi, 2 спрейд, 2 троссов Всего:6	45 тонн 20 тонн 10 тонн
Бишкек-1	3-х, 5ти	15640м2 15640м2	36 погр 30 выгр	15 17	2	408м 408м	Козловых крана 2шт	6 тонн 6 тонн
Кызыл-Кия	3-х	2100м2	11	1	1	25м	Козловой Кран-1шт	3 тонн
Рыбачье	3-х, 5-ти	2000м2	100	10	1	450м	2козловых крана	5,5 5,5
Ош-1	3-х, 5-ти, 20-ти	14000м2	70	9п-4 10п-5	3 3	45м 65м	2козлвых крана	5 тонн 20 тонн
Ош-2	20-ти, 40фут	30000м2	75	2	9 путь 8п, 10 путь	975м	1 козловой, 1восстанови - тельный	10 тонн 60 тонн
Кара-Балта	3-х,5- ти	1210м2	64	8	1путь	110м	1козловой	5 тн

**ОРГАНИГРАММА
ЦЕНТРАЛЬНОЙ ШТАТНОЙ СТРУКТУРЫ
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**



Анализ ситуации связанный с состоянием перевозок скоропортящихся продуктов можно охарактеризовать следующим образом:

1. Общая численность автотранспортных грузовых средств по республике составляет – 41566 единиц (данные ГАИ);

2. Из них осуществляющих международные грузовые перевозки – 1050 единиц (данные КыргызАСМАП);

3. В том числе:

- рефрижераторов – 725;

- тентованных – 150;

- автовозов – 175.

4. Общее количество «Операторов» осуществляющих международные грузовые перевозки – 40;

5. 90% автотранспортных грузовых средств осуществляющих международные перевозки зарубежного производства.

6. Процентное соотношение по годам выпуска выглядит следующим образом:

а) 1998 – 20 %;

б) 1999 – 16 %;

в) 1996 – 14 %;

г) 2000 – 12 %;

д) 1997 – 10 %;

е) 1995 – 8 %;

ж) 2001 – 6 %;

з) 1991 – 5 %;

и) 1992 – 4 %;

к) 2002-2003 – 2 %;

л) 1989, 1993, 1994 – 1 %;

м) 1990 – 1 %;

н) 1986 – 0.8 %;

о) 1978, 1984 – 0.2%.

7. Несмотря на значительные сроки эксплуатации транспортные средства и прицепы находятся в нормальном рабочем состоянии, так как это связано с материальной ответственностью перевозчика за качество доставляемого груза.

Необходимое рабочее состояние достигается путем своевременного прохождения технического обслуживания и ремонта оборудования, узлов и агрегатов.

На территории КР имеются ряд частных организаций имеющих производственные базы, специалистов, которые осуществляют техобслуживание и ремонт холодильных агрегатов на рефрижераторы, а также ремонт автотранспортных средств, одна из которых является представителем компании THERMO KING в КР (www.thermoking.com.kg).

8. Как мы уже отмечали одни из основных проблем перевозчиков – штрафы за перегруз, незаконные поборы ГАИ, ГТИ, обратная загрузка.

Используя дозволы в/из третьих стран перевозчики могут загружаться и в других странах (РУ, РТадж.) Но с начала 2007 года загрузка автотранспорта из КР в РУ осуществляется через агрофирмы, если нет такой договоренности автотранспорт из КР не запускается на территорию РУ.

9. Водители осуществляющие перевозки скоропортящихся продуктов должны иметь на руках, наряду с другими сопроводительными документами и Сертификат на оборудование (FRC), который из-за отсутствия в КР в основном получают в России, а также в Литве (по информации водителей).

10. Основными направлениями маршрутов являются – Россия (Омск, Новосибирск, Красноярск, Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Сургут) – 90% всех перевозок и Казахстан -10% (Алматы, Астана).

11. Основные грузопотоки – с середины апреля до конца октября.

В среднем 1 а/м осуществляет 2 рейса в месяц при загрузке -20-25 тонн, до 50% загрузки осуществляется в КР, 50% - 85% в РУ через агрофирмы.

Груз – сельхозпродукция (перец, виноград, яблоки, сливы, черешня, абрикосы, помидоры, баклажаны, персики - весенне-летне-осенний период, зимний период морковь, лук, чеснок, яблоки, груши), готовая молочная продукция.

12. Состояние автодорог на маршрутах следования Кыргызстан - Казахстан – Россия удовлетворительное.

На территории КР автодороги международного значения в удовлетворительном состоянии, за исключением автодороги Бишкек-Ош связывающая юг республики с севером, которая соответствует международному уровню.

13. Перевозки скоропортящихся продуктов внутри республики имеют хаотичный характер, так как лицензирование внутренних грузовых перевозок не лицензируется и государство в принципе не контролирует этот процесс.

Из-за относительной незначительности расстояния между регионами и столицей республики перевозчики мало используют крупногабаритные автотранспортные средства иностранного производства, в основном автомобили тентовые или будки на базе КАМАЗ.

Перевозка мясо - молочных продуктов из регионов в столицу может осуществляться в холодное время суток (ночью), маршруты которых пролегают через высокогорные перевалы, где температура воздуха даже в летний период остается низкой и поэтому нет большой потребности в использовании рефрижераторов.

14. За пределами КР перевозчиками грузовые перевозки осуществляются в рамках действующих международных и межправительственных соглашений, в основном через операторов.

Имея на руках ТИР - карнеты и являясь членом ассоциации КыргызАСМАП операторы привлекают физические лица (хозяев а/машин) работать через них, получая за это определенную оплату.

Используя книжку ТИР перевозчики быстро проходят таможенный контроль, сокращая время простоя.

- 1) Ответственность и подотчетность Министерства.
Министерство Транспорта и Коммуникаций Кыргызской Республики подчинено Правительству КР. Министерство является структурным подразделением Правительства КР. Министр является членом правительства. Все нормативные документы касательно Министерства подлежат неукоснительному исполнению.
- 2) При наборе кадров принимаются люди имеющие дипломы о высшем образовании следующих Вузов: Технический ВУЗ, имеющий транспортное направление и ВУЗы имеющие экономическое и международное направление. Далее претенденты проходят Государственную аттестацию (IQ test, essay, тест на знание нормативно правовой базы Кыргызской Республики)
- 3) Карьера – для начала принимают на должность специалиста, далее ведущий, затем главный специалист, а потом уже начальник отдела, далее начальник управления и тд. В общем, карьерный рост возможен.
- 4) Сделав анализ текущей системы Министерства, пришел к выводу о том что да она является соответствующей, так как имеющихся в Министерстве управлений и отделов достаточно для чтобы определять и осуществлять транспортную политику.