



# ДОКЛАД О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МИРЕ 2013



ПОДДЕРЖАТЬ ДЕСЯТИЛЕТНИЕ ДЕЙСТВИЯ



# Справочная информация

Дорожно-транспортный травматизм находится на восьмом месте в списке ведущих причин смертности в мире и является главной причиной смертности среди молодежи в возрасте 15–29 лет. По сегодняшним прогнозам, без принятия неотложных мер дорожно-транспортные происшествия станут пятой ведущей причиной смертности к 2030 году.

Существуют стратегии, зарекомендовавшие свою эффективность в деле снижения дорожно-транспортного травматизма. Реализация таких стратегий уже позволила ряду стран сделать успешные шаги к сокращению показателей смертности на дорогах. Первый отчет об успехах, достигнутых странами в принятии мер, основанных на фактических данных и показавших свою эффективность по снижению дорожно-транспортного травматизма, был представлен в документе «Доклад о

состоянии безопасности дорожного движения в мире: время действовать» (2009 г.).

В 2010 году правительства стран всего мира провозгласили Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Цель Десятилетия (2011–2020 гг.) – стабилизация, а затем сокращение прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, что позволит за десятилетний период

сохранить 5 миллионов жизней.

Для содействия странам в принятии мер по сокращению смертности на дорогах и для обеспечения достижения целей Десятилетия был подготовлен Глобальный план действий. В настоящем докладе представлена информация о том, в какой степени эти меры реализуются в 182 государствах-участниках. Эти данные станут точкой отсчета для мониторинга мероприятий в рамках Десятилетия действий.



# Текущее состояние безопасности дорожного движения в мире

Ежегодно в мире 1,24 млн человек гибнут в результате дорожно-транспортных происшествий, и существенных изменений не наблюдается с 2007 года. Однако этот стабильный показатель следует оценивать в контексте параллельного 15-процентного увеличения мирового парка транспортных средств. Это говорит о том, что меры вмешательства по повышению дорожной безопасности в мире позволили сдержать ожидаемое повышение смертности на дорогах.

За период с 2007 по 2010 гг. 88 государствам с общим населением почти 1,6 млрд человек удалось сократить число смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий. Это доказывает, что улучшения возможны и что при наличии дополнительных действий со стороны государств сохранить удастся еще больше жизней. Однако озабоченность вызывает рост числа погибших в ДТП, отмеченный за тот же период в 87 странах.

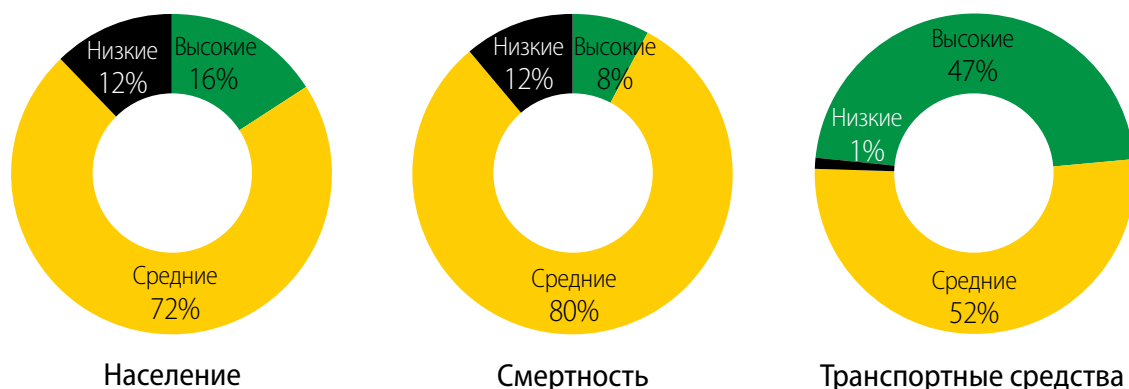
## Наихудшие показатели наблюдаются в странах со средним доходом

В странах со средним доходом отмечаются самые высокие ежегодные показатели смертности от дорожно-транспортных происшествий: 20,1 на 100 тыс. против 8,7 и 18,3 в странах с высоким и низким доходом, соответственно. Восемьдесят

процентов смертельных случаев на дорогах происходят в странах со средним доходом, где проживает 72% мирового населения и на долю которых приходится лишь 52% мирового парка транспортных средств. Эти страны несут непропорционально тяжелое бремя смертности от дорожно-транспортных происшествий по сравнению с уровнем автомобилизации (см. рисунок 1).

**Ежегодные показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий за последние три года не выросли, однако остались на недопустимо высоком уровне – 1,24 млн погибших в год.**

Рисунок 1. Численность населения, смертность в ДТП и число зарегистрированных автотранспортных\* средств по уровням доходов стран



\* Данные о зарегистрированных транспортных средствах представлены только по странам, участвующим в обследовании.

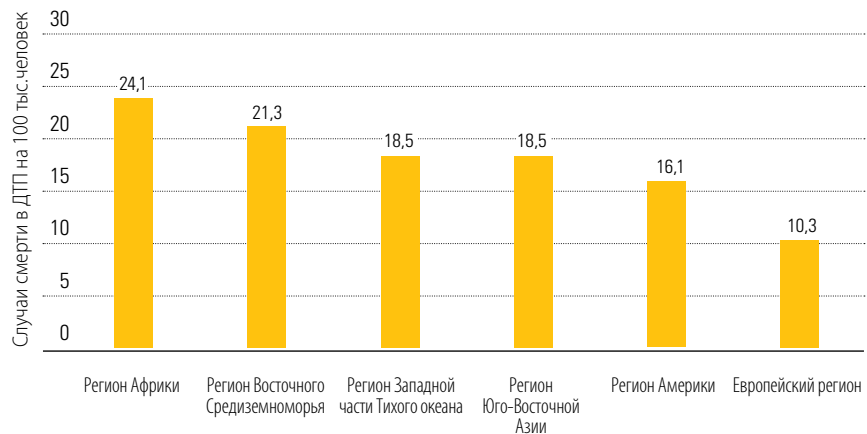
## Самые высокие показатели смертности в ДТП отмечены в Африканском регионе

Риск смерти в результате дорожно-транспортных травм выше всего в Африканском регионе и ниже всего в Европейском регионе (см. рисунок 2). Тем не менее, среди стран одного и того же региона наблюдается существенная неоднородность в показателях смертности в ДТП. Самый большой разброс зафиксирован между странами Европейского региона.

## В половине случаев в ДТП гибнут пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты

Половина всех случаев смерти в результате ДТП в мире приходится на долю пешеходов (22%), велосипедистов (5%) и мотоциклистов (23%), т. е. «уязвимых участников дорожного движения». Однако степень подверженности риску для той или

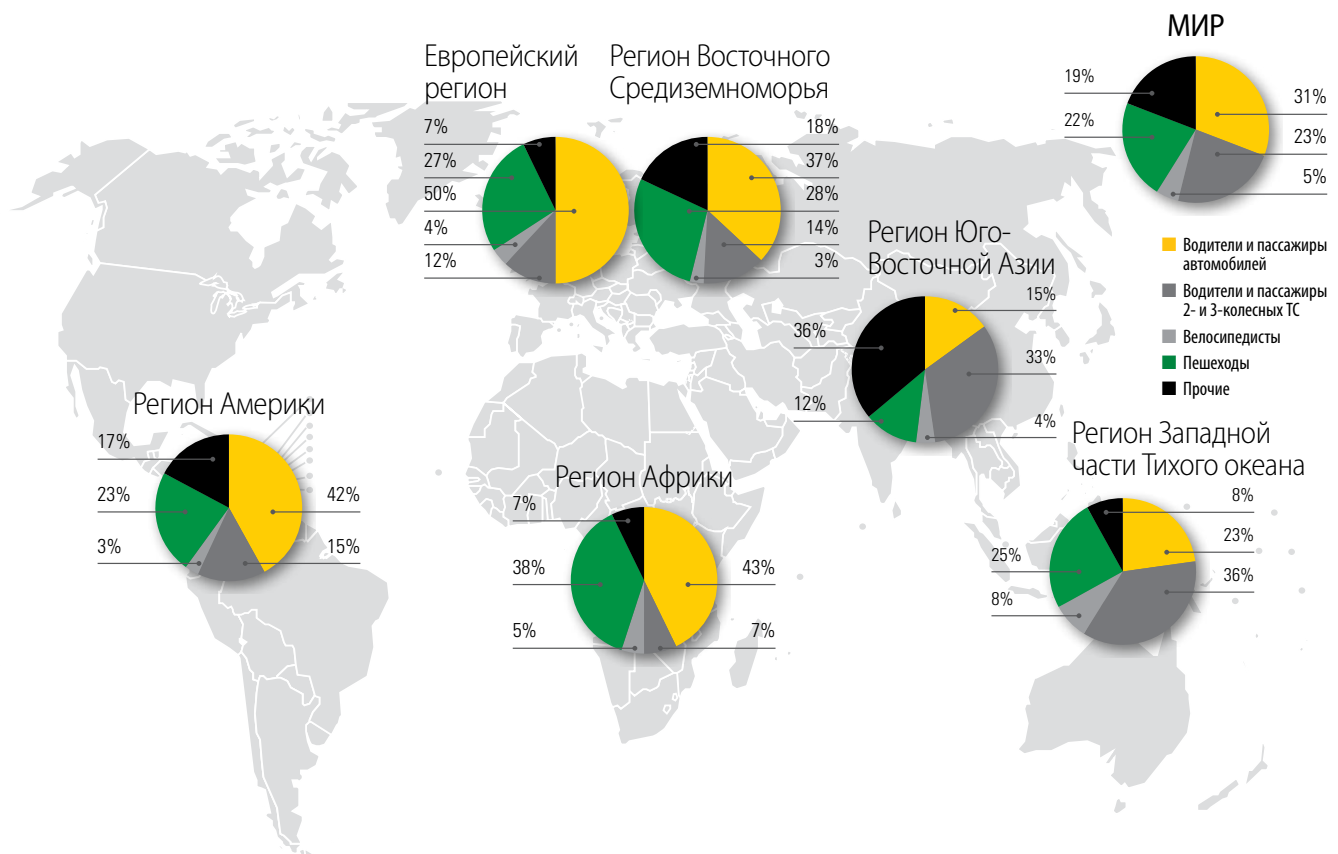
Рисунок 2. Случаи смерти в результате ДТП на 100 тыс. человек, по регионам ВОЗ



иной группы может быть очень разной в зависимости от уровня дохода страны и региона ВОЗ. Так, в Африканском регионе, где пешая ходьба или езда на велосипеде являются очень распространенными способами передвижения, высокая доля смертности в ДТП (38%) приходится на пешеходов.

Напротив, в странах Западной части Тихого океана, где популярным средством передвижения являются мотоциклы, в 36% случаев жертвами ДТП становятся пользователи двух- и трехколесных автотранспортных средств (см. рисунок 3).

Рисунок 3. Случаи смерти по видам пользователей дорог, по регионам ВОЗ



# Прогресс в законодательстве о безопасности дорожного движения в мире

Доказано, что принятие и обеспечение исполнения всеобъемлющего законодательства, касающегося ключевых факторов риска (превышение скоростного режима, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, использование шлемов для мотоциклистов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств), приводят к снижению дорожно-транспортного травматизма. Проведение массовых информационных кампаний для поддержания среди населения высокой степени восприятия принудительного характера такого законодательства является залогом его эффективности.

В период с 2008 по 2011 год в 35 странах, представляющих почти 10% мирового населения, были приняты законы, касающиеся одного или нескольких из пяти перечисленных ключевых факторов риска. Тем не менее, число стран, располагающих всеобъемлющим законодательством, охватывающим все пять факторов риска, не выросло: их по-прежнему 28 (7% населения мира), т. е. столько же, сколько и на момент проведения предыдущей оценки (рисунок 4). В докладе также подчеркивается,

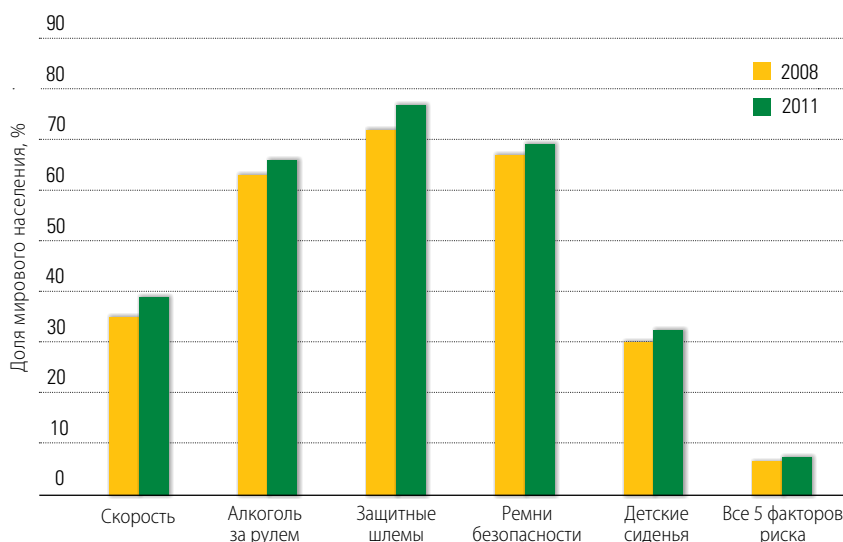
что обеспечение исполнения такого законодательства является недостаточно эффективным (ниже 8 баллов по шкале от 0 до 10).

## Сокращение скорости в городах защищает пешеходов и велосипедистов

Чем выше скорость движения, тем выше вероятность дорожно-транспортного происшествия и тем тяжелее его последствия. Ограничение скорости путем принятия соответствующего

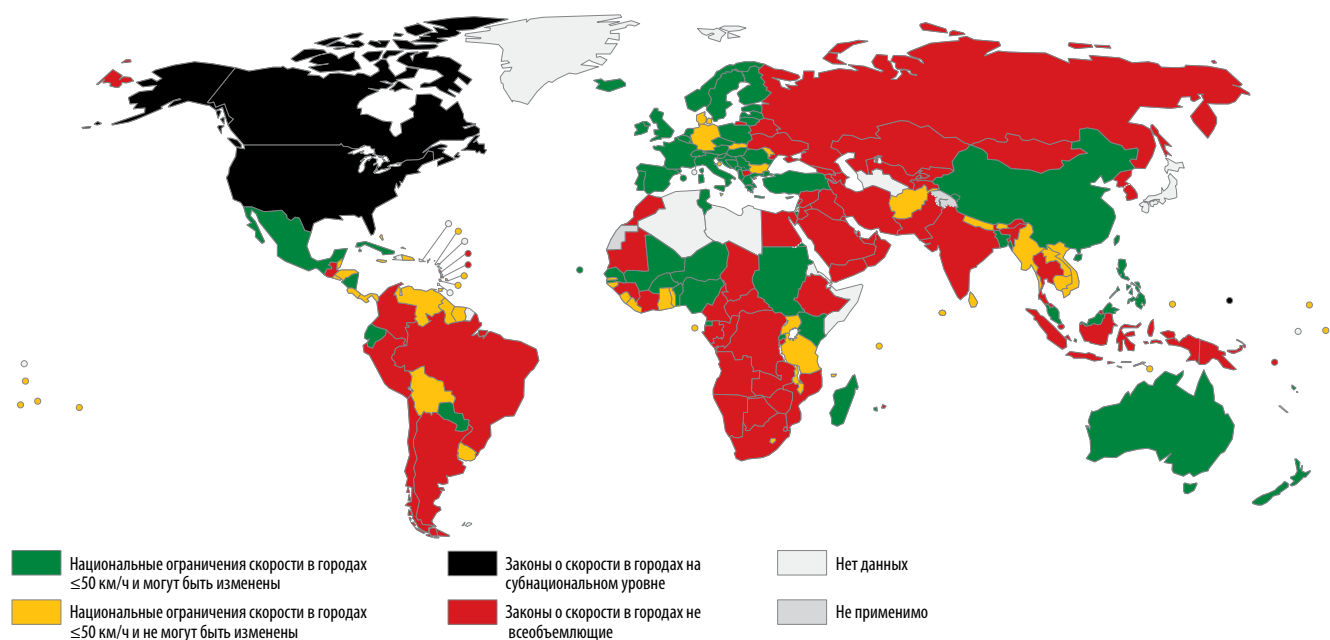
законодательства и обеспечения его исполнения может привести к существенному сокращению дорожно-транспортного травматизма. Передовой практикой считается ограничение скорости в городских районах до 50 км/ч, а дополнительное снижение этого ограничения до 30 км/ч в районах с высокой концентрацией пешеходов и велосипедистов признано эффективной мерой по сокращению травматизма среди представителей этой категории участников движения.

**Рисунок 4.** Рост с 2008 г. доли мирового населения, охваченного «всеобъемлющим» законодательством о пяти ключевых факторах риска в области безопасности дорожного движения



**Новые законы в области обеспечения безопасности дорожного движения были приняты в 35 странах, однако лишь 7% населения планеты охвачено всеобъемлющим законодательством.**

Рисунок 5. Законодательство об ограничении скоростного режима в городах, по странам/территориям



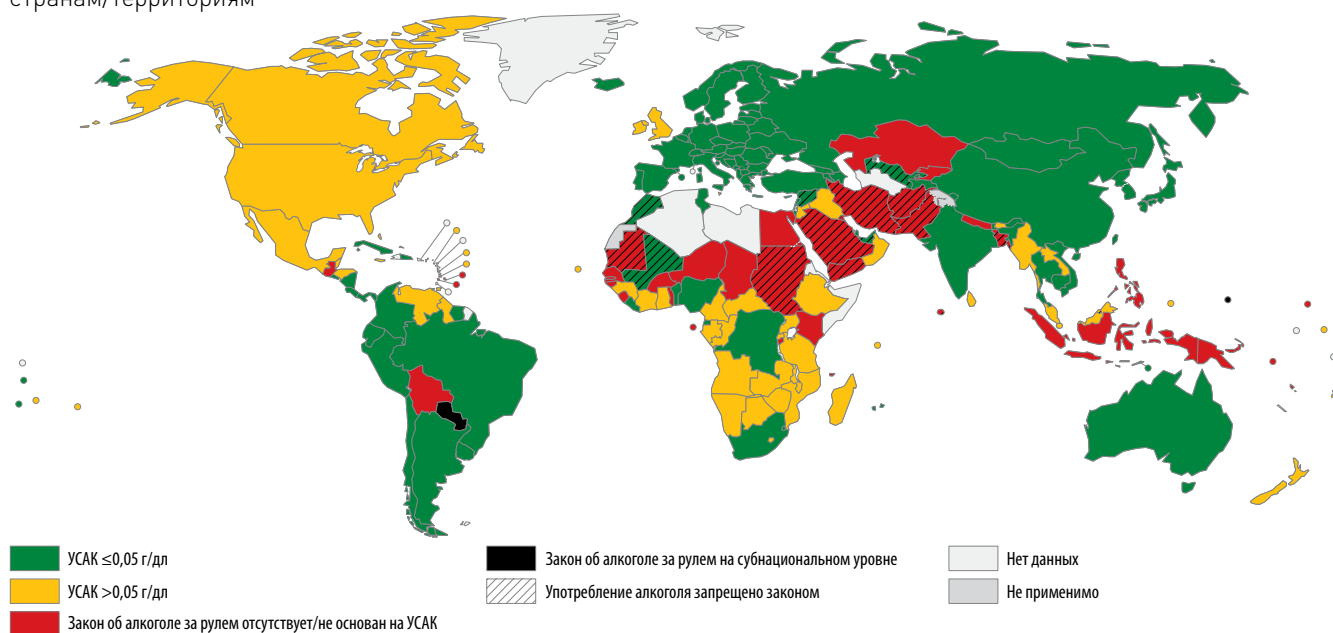
**Лишь 59 стран, составляющих только 39% мирового населения (2,67 млрд человек), не только установили ограничения скорости в городах в 50 км/ч или менее, но и позволяют местным властям ужесточить эти ограничения.**

### Национальные предельные скорости в городах, которые могут снизить местные власти, 2010 г.

Хотя более половины стран (114) установили предельную скорость в городах в 50 км/ч, на них приходится менее половины (47%) мирового населения. Кроме того, почти в половине стран отсутствует уполномочивающее законодательство, позволяющее местным властям изменять национальные ограничения скорости. В целом по миру лишь 59 стран не только установили общегосударственные ограничения скорости в городах менее чем в 50 км/ч или на уровне 50 км/ч, но и позволяют местным властям ужесточить эти ограничения в соответствующих случаях (рисунок 5). В этих странах проживает 2,67 млрд человек, т. е. лишь 39% населения планеты.



**Рисунок 6.** Законодательство об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения по странам/территориям



**На сегодняшний день 89 стран, составляющих 66% мирового населения (4,6 млрд человек), располагают всеобъемлющим законодательством об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, согласно которому предельно допустимое содержание алкоголя в крови установлено на уровне 0,05 г/дл или ниже.**

Обеспечение соблюдения предельных скоростей имеет важное значение для успешного формирования более безопасного поведения водителей и требует дополнительного внимания в большинстве стран: лишь 26 стран оценивают уровень обеспечения соблюдения национальных ограничений скорости как «хороший» (8 баллов или выше по шкале от 0 до 10).

### **Законодательство об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения должно быть основано на уровне содержания алкоголя в крови (УСАК)**

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения повышает риск дорожно-транспортных происшествий и степень тяжести травм, полученных в результате ДТП. Принятие

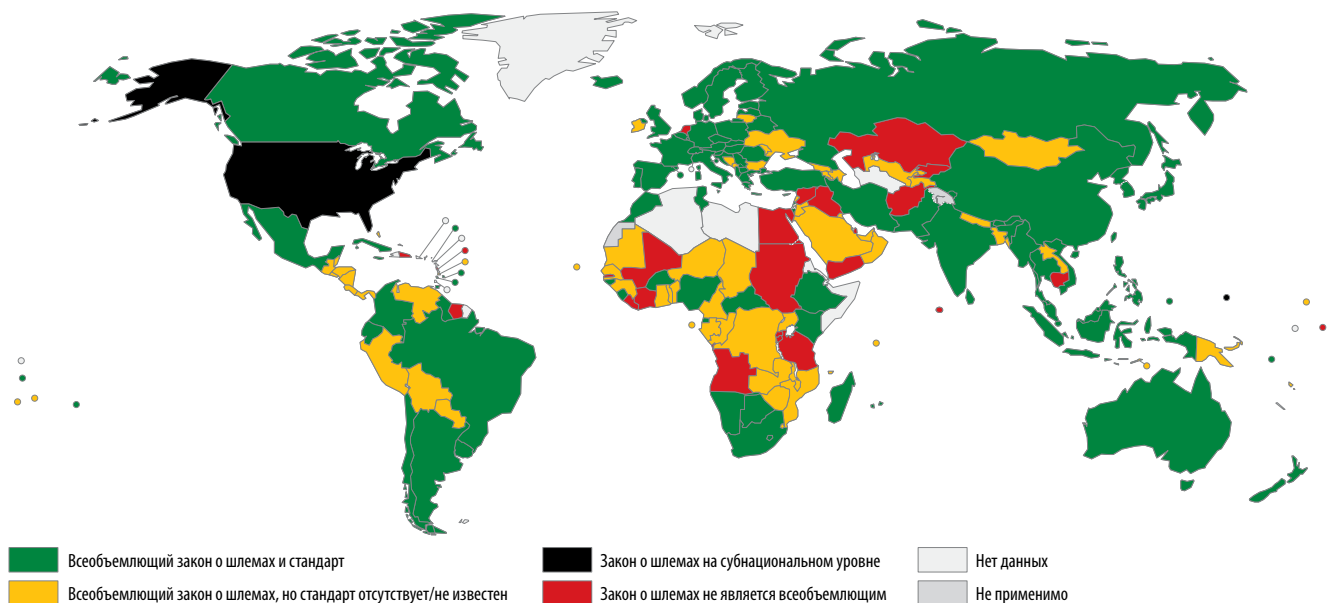
и обеспечение принудительного исполнения законодательства, ограничивающего УСАК на уровне не более 0,05 г/дл, может привести к существенному сокращению числа ДТП, связанных с употреблением алкоголя.

На сегодняшний день 89 стран, составляющие 66% мирового населения (4,6 млрд человек), располагают всеобъемлющим законодательством об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, в котором предельное значение УСАК установлено на уровне 0,05 г/дл или ниже, в соответствии с передовой практикой (рисунок 6). При этом законодательно установленное ограничение УСАК на уровне, не превышающем 0,05 г/дл, чаще встречается в странах с высоким доходом (67%), нежели в странах со средним и низким доходом (49% и 21%,

соответственно). Неотложной задачей является укрепление механизмов принудительного исполнения законодательства об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения: лишь 39 стран оценивают правоприменение этих норм как «хорошее».

Для молодых водителей с УСАК, равным 0,05 г/дл, вероятность участия в ДТП более чем в 2 раза выше по сравнению с более опытными водителями. Принятие более низких ограничений УСАК (0,02 г/дл или ниже) для молодых и неопытных водителей является эффективной мерой по снижению числа ДТП, связанных с употреблением ими алкоголя, однако лишь 42 страны установили более низкие УСАК ≤ 0,02 г/дл для этой категории лиц.

Рисунок 7. Закон о ношении шлемов мотоциклистами и стандарт на шлемы



**Девяносто стран, насчитывающих 77% мирового населения, приняли всеобъемлющий закон о шлемах, охватывающий всех пользователей транспортных средств, все дороги и двигатели всех типов, и применяют стандарт на шлемы.**

**Необходимы дополнительные усилия по ужесточению законодательства об использовании защитных шлемов для мотоциклистов и по продвижению стандартов безопасности шлемов**

Быстрый рост парка двухколесных моторизованных транспортных средств во многих странах мира сопровождается увеличением числа травм и смертельных случаев в результате ДТП среди их пользователей. Использование качественного

защитного шлема мотоциклистами может в случае ДТП сократить риск получения смертельных и тяжелых травм, соответственно, на 40% и более чем 70%. Принятие и обеспечение соблюдения законодательства об использовании защитных шлемов являются эффективным инструментом для повышения уровня ношения шлемов и сокращения числа травм головы.

Для сокращения последствий ДТП шлемы должны соответствовать признанным стандартам безопасности, обеспечивающим с подтвержденной эффективностью сокращение травм

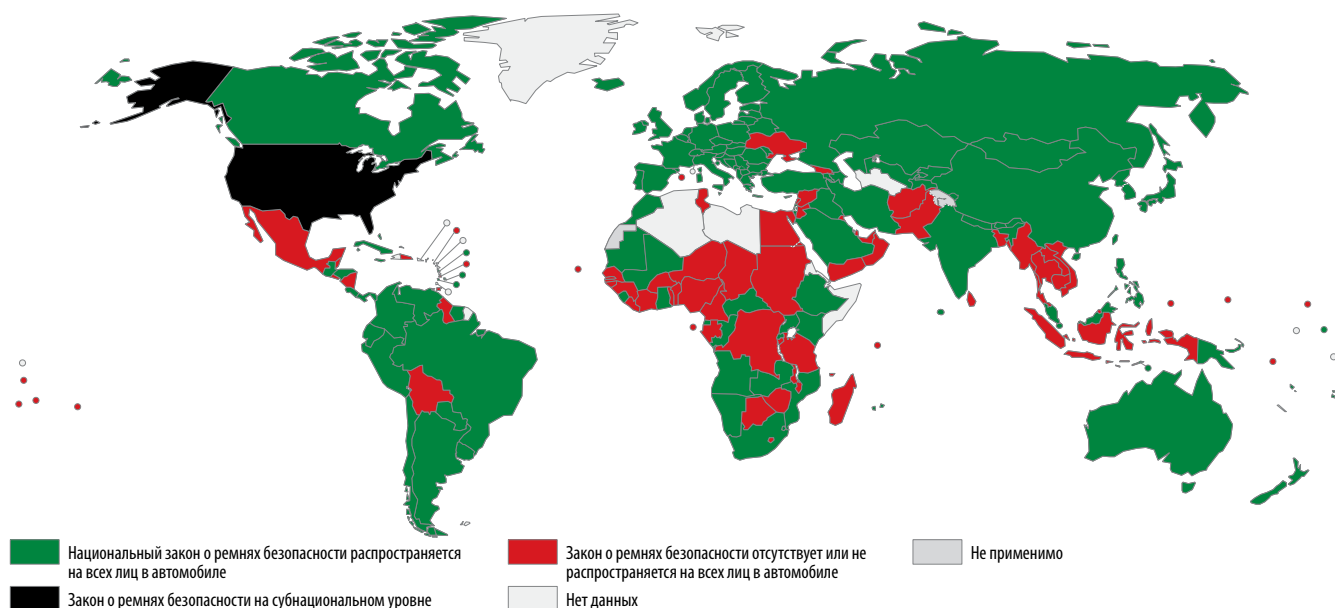
головы. Несмотря на существование ряда международно признанных стандартов, важно, чтобы стандарт конкретного правительства на шлемы соответствовал дорожному движению и погодным условиям страны и содержал описание типов защитных шлемов, доступных для пользователей по приемлемой цене.

Девяносто стран удовлетворяют критериям, рассматриваемым в качестве неперенных элементов всеобъемлющего законодательства о шлемах, то есть они приняли закон о шлемах, охватывающий





**Рисунок 8.** Законы о ремнях безопасности, по странам/территориям



всех пользователей (водителей и пассажиров), дороги всех категорий и двигатели всех видов, и одновременно применяют национальный или международный стандарт на шлемы (рисунок 7).

### Достигнут прогресс в распространении действия закона о ремнях безопасности на пассажиров задних сидений

Неиспользование ремней безопасности является ключевым фактором риска дорожно-транспортного травматизма и смертельного исхода в результате ДТП для водителей и пассажиров транспортных средств. Применение ремней безопасности позволяет снизить риск получения смертельных травм на 40–50% для водителей и пассажиров передних сидений и на 25–75% для пассажиров задних сидений.

Всеобъемлющее законодательство о ремнях безопасности, распространяющееся на всех лиц, находящихся внутри автомобиля, принято в 111 странах, насчитывающих 69% мирового населения (4,8 млрд человек) (рисунок 8). Еще в 10 странах всеобъемлющие законы о ремнях безопасности действуют с 2008 года. Несмотря на этот прогресс в законодательстве, необходимо сделать значительно больше для улучшения правоприменения законов о ремнях

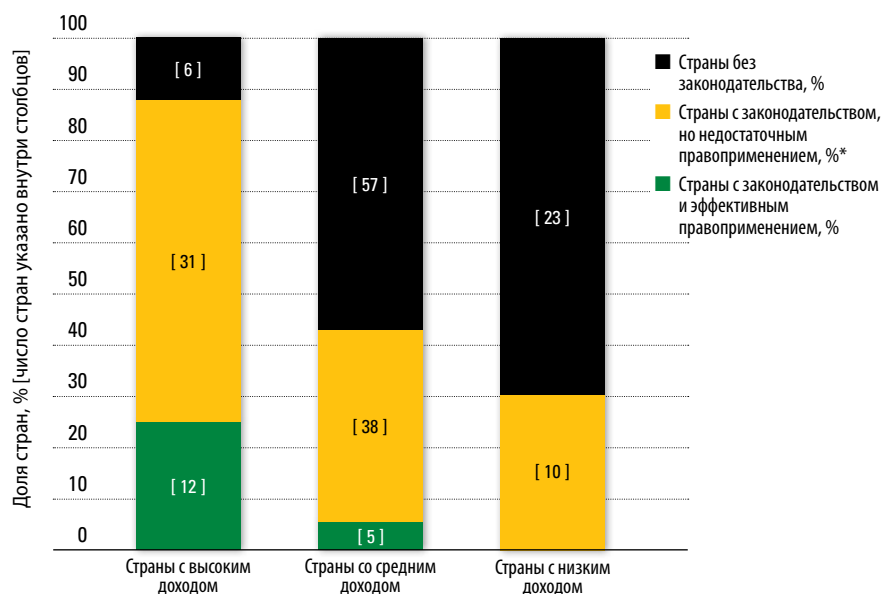
безопасности: только четверть стран оценивают уровень обеспечения соблюдения этих норм как «хороший».

### Рост использования детских удерживающих устройств

Детские удерживающие устройства позволяют защитить младенцев и детей младшего возраста от травм в случае ДТП. Такие системы снижают вероятность получения смертельных травм младенцами примерно на 70%, а детьми младшего возраста – на 54–80%.

В 96 странах принят закон, обязывающий устанавливать детские удерживающие устройства (рисунок 9). Такие законы действуют в большинстве стран с высокими доходами и значительно менее распространены в странах с низким и средним уровнями доходов. В большинстве стран уровень обеспечения соблюдения законов о детских удерживающих устройствах остается низким (в том числе в странах с высоким доходом): только 17 стран (9%) оценили их правоприменение как «хорошее».

**Рисунок 9.** Доля стран с законами о детских удерживающих устройствах и высоким уровнем правоприменения, по уровням доходов стран



\* оценка ниже 8 по шкале от 0 до 10, либо информация страной не предоставлялась

# Меры транспортной политики не отражают потребностей пешеходов и велосипедистов

Результаты исследований убедительно указывают правительствам на необходимость уделять больше внимания немоторизованным пользователям дорог.

Двадцать семь процентов всех погибших в результате ДТП составляют пешеходы и велосипедисты. В странах с низким и средним уровнями доходов эта цифра приближается к одной трети от всех случаев гибели людей на дорогах, но в некоторых странах она превышает 75%.

## Правительствам необходимо повысить безопасность пешеходов и велосипедистов

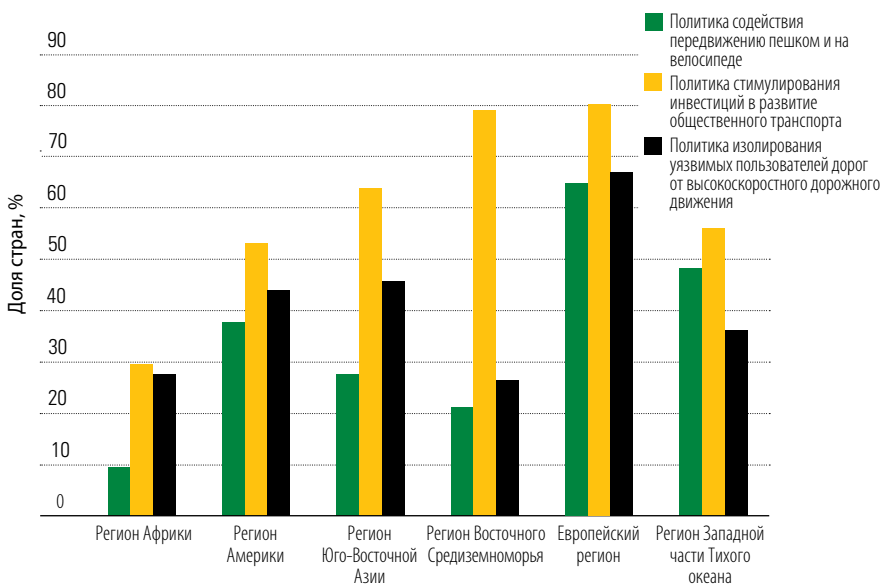
В условиях продолжающейся моторизации человечества необходимо повысить безопасность перемещения пешком и на велосипеде и пропагандировать их в качестве более здоровых и дешевых вариантов передвижения. Однако лишь 68 стран приняли на национальном и субнациональном уровнях меры политики, способствующие развитию ходьбы и езды на велосипеде, и только 79 стран приняли меры по защите пешеходов и велосипедистов, изолировав их от других моторизованных высокоскоростных средств транспорта. Этот показатель значительно выше в странах с высоким уровнем доходов (69%), чем в странах с низким и средним уровнями доходов (34%). Хотя правительства во все возрастающей степени признают необходимость содействовать развитию альтернативных способов передвижения, следует усилить акцент на повышении безопасности этих видов транспорта. Решение проблемы безопасности пешеходов и велосипедистов имеет решающее значение для успешного снижения смертности на дорогах всего мира.

## Общественный транспорт может повысить безопасность передвижения и снизить перегруженность дорог

Безопасные системы общественного транспорта все больше рассматриваются как важное средство безопасного повышения мобильности населения, особенно в городских районах, страдающих от растущих транспортных заторов. Во многих городах с высокими доходами особо акцентируется политика сокращения использования личного автомобильного транспорта с помощью инвестиций в развитие сетей общественного транспорта. Инвестиции в безопасный общественный транспорт рассматриваются также как механизм, стимулирующий рост физической активности и, следовательно, способствующий укреплению здоровья населения.

Более 100 стран приняли на национальном или субнациональном уровнях меры политики, предусматривающие инвестиции в общественный транспорт (рисунок 10). В большинстве стран с высоким уровнем доходов общественный транспорт регулируется надлежащим образом и в силу этого существенно более безопасен, чем частный автотранспорт: однако во многих странах с низким и средним уровнями дохода, чья экономика стремительно развивается, рост не регулируется, и отсутствие безопасности на общественном транспорте ведет к повышению дорожно-транспортного травматизма среди его пользователей. Правительствам надлежит обеспечить безопасность, доступность и ценовую приемлемость систем общественного транспорта.

Рисунок 10. Доля стран, принявших меры политики по стимулированию немоторизованных видов передвижения, по регионам ВОЗ



# Выводы и рекомендации

Достигнут реальный прогресс в направлении повышения безопасности дорожного движения и сохранения человеческих жизней, однако в настоящем докладе показана необходимость более быстрых и согласованных действий с целью предотвратить напрасную гибель на дорогах значительно большего числа людей. В докладе сделаны следующие рекомендации:

- Правительствам следует неотложно принять всеобъемлющее законодательство по всем ключевым факторам риска, руководствуясь передовой практикой, с целью устранить эту предотвратимую причину смертности, травматизма и инвалидности.
- Правительствам следует выделить достаточные финансовые и человеческие ресурсы на обеспечение исполнения этих законов, что является важнейшим элементом их успеха. Повышение информированности общественности может явиться важной стратегией углубления понимания и усиления поддержки таких законодательных и правоприменительных мер.
- Необходимы скоординированные усилия к повышению безопасности

дорожной инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов. Потребности этих пользователей дорог надлежит учитывать на более ранних этапах, принимая решения в отношении политики в области безопасности дорожного движения, планирования транспорта и землепользования. В частности, правительствам следует рассмотреть вопрос о том, как интегрировать немоторизованные виды передвижения в более устойчивые и безопасные транспортные системы.

Кроме того, в докладе сформулирован ряд других рекомендаций, которые правительствам следует исполнить, чтобы улучшить состояние безопасности дорожного движения в их странах. Эти рекомендации включают повышение безопасности дорожной инфраструктуры, усиление

работы по совершенствованию стандартов на транспортные средства, улучшение качества медицинской помощи пострадавшим в ДТП, а также гармонизацию представления данных о дорожно-транспортном травматизме.

Решение провозгласить Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения было единогласно принято Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в 2010 году. И хотя в ряде стран был достигнут значительный прогресс в деле повышения безопасности дорожного движения, еще многое предстоит сделать для реализации целей и задач Десятилетия действий. Получены убедительные фактические данные о том, какие мероприятия являются эффективными, и теперь правительствам надлежит сыграть ключевую роль в обеспечении их практического осуществления.



**ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ**  
**Департамент по вопросам предупреждения насилия и**  
**травматизма и по инвалидности**

Avenue Appia 20  
1211 Geneva 27  
Switzerland  
Телефон: +41 22 791 2881  
E-mail: [traffic@who.int](mailto:traffic@who.int)

Полную версию доклада можно скачать по адресу:  
[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013)

При финансовой поддержке Bloomberg Philanthropies

