



21st Transport Sector Coordinating Committee Meeting

22–23 April 2024 • Almaty, Kazakhstan

21-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору

22–23 апреля 2024 года • Алматы, Казахстан



Эффективные методы инвестирования в обеспечение безопасности дорожного движения

Дэвид Шелтон

Старший специалист по транспорту
(безопасность дорожного движения)
Управление транспортного сектора



Содержание

- Проблема безопасности дорожного движения в ЦАРЭС
 - Тенденции смертности и травматизма
 - Дефицит финансирования
- Потенциальные потоки доходов
- Государственно-частное партнерство для безопасности дорожного движения
- Финансирование безопасности дорожного движения на основе результатов

Проблема безопасности дорожного движения в ЦАРЭС

При сохранении нынешнего положения дел, в течение следующего десятилетия в результате дорожно-транспортных происшествий в Центральной Азии погибнут более 485 000 человек – в основном, молодых.

Общий экономический ущерб от смертей и травм за десятилетие оценивается в 223 миллиарда долларов США.



Источник: ВОЗ, 2023 г., АБР.

Проблема безопасности дорожного движения в ЦАРЭС

Невидимость издержек, связанных со смертями и травмами в результате дорожно-транспортных происшествий

По оценкам Всемирной организации здравоохранения, 70% смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе ЦАРЭС остаются незарегистрированными.



ASIA-PACIFIC
ROAD SAFETY
OBSERVATORY

Проблема безопасности дорожного движения в ЦАРЭС

В сентябре 2020 года международное сообщество подтвердило свою приверженность сокращению вдвое смертности на дорогах к 2030 году в рамках второго десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021-2030 годы) с принятием резолюции Генеральной Ассамблеи ООН «Повышение глобальной безопасности дорожного движения».

ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН

ДЕСЯТИЛЕТИЕ ДЕЙСТВИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
2021-2030 гг.

Глобальный план описывает, что необходимо для достижения этой цели, и призывает правительства и партнеров реализовать интегрированный

ПОДХОД

"БЕЗОПАСНАЯ СИСТЕМА«

Источник: Всемирная организация здравоохранения.

Проблема безопасности дорожного движения в ЦАРЭС

Повышение безопасности дорожной инфраструктуры является основным средством снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

В странах с низким и средним уровнем дохода 55% дорог имеют рейтинг ниже 3 звезд iRAP для пассажиров транспортных средств.

Каждый шаг повышения звездного рейтинга может снизить уровень смертности и травматизма на 43-75%.

РЕШЕНИЕ: МИР БЕЗ ДОРОГ ВЫСОКОГО РИСКА

Издержки, обусловленные смертями и серьезными травмами, из расчета на один пройденный транспортным средством километр (долл. США)



Исследования показывают, что риск смерти или серьезной травмы для человека снижается примерно **вдвое** с каждым повышением Звездного рейтинга.

Источник: ОЭСР (2016).

Источник: ОЭСР, 2016 г.

Проблема безопасности дорожного движения в ЦАРЭС

Затраты на обеспечение того, чтобы 75% поездок осуществлялись по дорогам как минимум 3-звездочного уровня для всех участников дорожного движения в регионе ЦАРЭС, оцениваются в 16,8 миллиардов долларов США.



Источник: iRAP, АБР.

Потенциальные потоки доходов от инвестиций в безопасность дорожного движения



Целевые государственные бюджеты на национальном или субнациональном уровнях:

- Бюджеты дорожно-транспортной инфраструктуры
- Бюджеты здравоохранения
- Дорожные фонды



Корпоративное финансирование от бенефициаров по безопасности дорожного движения:

- Автостраховщики платят за сокращение требований страхового возмещения ущерба, причиненного имуществу
- Медицинские страховщики финансируют меры за счет сокращения счетов на оплату медицинской помощи
- Операторы автопарков платят за снижение материальной ответственности за аварии
- Сырьевые компании направляют часть доходов на обеспечение безопасности дорожного движения
- Социальная ответственность компании



Налоги и сборы с соответствующих субъектов, предназначенные для обеспечения безопасности дорожного движения:

- Налоги и сборы с автомобильных компаний
- Налоги и сборы с компаний, занимающихся страхованием здоровья и автострахованием
- Налоги и сборы на топливо



Прямые источники поступлений от пользователей

Плата, взимаемая частными финансирующими организациями с участников дорожного движения:

- Плата за обслуживание (например, плата за проезд, осмотр транспортного средства)
- Штрафы за нарушения
- Регистрационные и лицензионные сборы

Матрица результатов инвестиций в безопасность



Государственно-частное партнерство для безопасности дорожного движения

Широкий спектр секторов

- Осмотр транспортных средств, обработка дорожной инфраструктуры дорог, обеспечение соблюдения скоростного режима и оказание экстренной помощи.

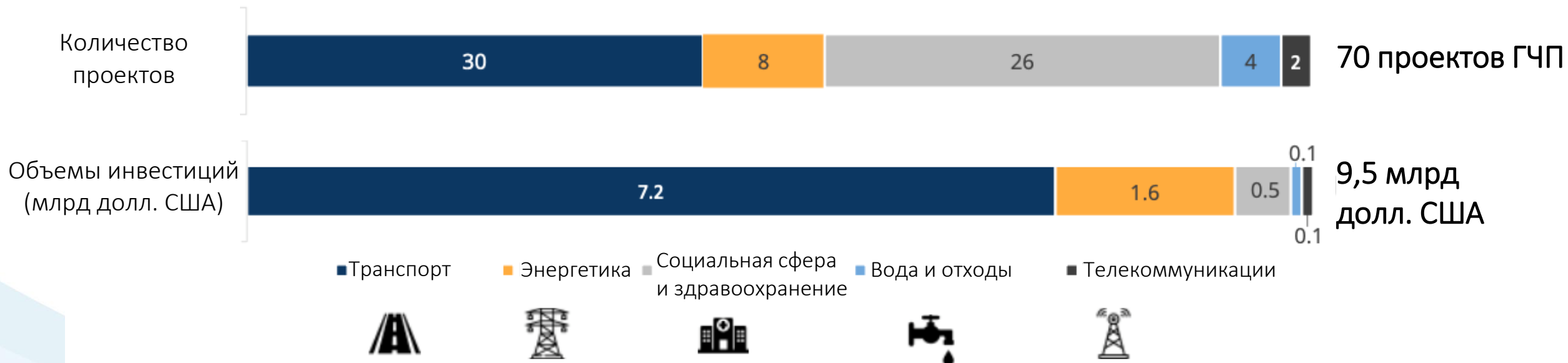
Финансирование новых ГЧП для включения улучшений в безопасности дорожного движения

**Дополнительный или субординированный долг в
существующих ГЧП** для финансирования повышения
безопасности дорожного движения за счет дополнительного
вознаграждения/продленных условий концессии со стороны
государства

Поддержка АБР государственно-частного партнерства



Большой опыт Центральной Азии в сфере ГЧП



Транспортный сектор лидирует на рынке ГЧП в регионе – как по количеству проектов, так и по объемам инвестиций

Пример нового ГЧП в сфере безопасности дорожного движения

Сан-Паулу, Бразилия: Дорожная программа Пирасикаба-Панорама (PiPa)

Сеть PiPa из 1273 км платных дорог была заказана правительством штата Сан-Паулу и выиграна консорциумом институциональных инвесторов (Patria Investments) и инвестиционной корпорацией Правительства Сингапура (Government of Singapore Investment Corp.).

30-летний концессионный договор включал четкий инвестиционный план по обеспечению безопасности дорожного движения, который, по оценкам, позволит избежать около 34 000 смертей и серьезных травм за счет инвестиций в размере 3,4 миллиарда долларов США в модернизацию дорог, которые доведут маршруты до 3-звездочного рейтинга безопасности iRAP или выше.

Концессионный договор также предусматривал штрафы в зависимости от того, были ли достигнуты запланированные цели.

Пример ГЧП в сфере безопасности дорожного движения в национальной сети

Сеть автомагистралей Испании 2008-2010 гг.

На момент исследования 23,5% всей сети автомагистралей в Испании управлялись частными компаниями (ГЧП), а 76,5% – государственным сектором.

Автодороги в рамках схем ГЧП имеют лучшие показатели безопасности дорожного движения для автомагистралей, соответствующих стандарту высокого качества (проектирование дорог). Ежегодное количество аварий с пострадавшими и ежегодное количество пострадавших на автомагистралях ниже в рамках государственно-частного партнерства.

Было обнаружено, что на управляемых ГЧП автомагистралях в Испании:

- На 17-42% меньше аварий с пострадавшими из расчета на км
- На 23-47% меньше травм из расчета на км
- На 17-94% меньше погибших из расчета на км

Тематическое исследование по распространению безопасности дорожного движения на существующее ГЧП

СТАРОЕ ШОССЕ МУМБАЙ-ПУНА, NH-48, МАХАРАШТРА

С 2018 года по настоящее время

Участок 111 км на трассе NH 48

Воздействие

2018 - 2021 гг.

Снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий **на 61%**

Инструмент принятия решений

Аудит безопасности дорожного движения, данные о смертельных и серьезных травмах, записи о ДТП из отчетов о травмах

Инструмент реализации

Меморандум о взаимопонимании между MSRDC и неправительственной организацией, занимающейся безопасностью дорожного движения

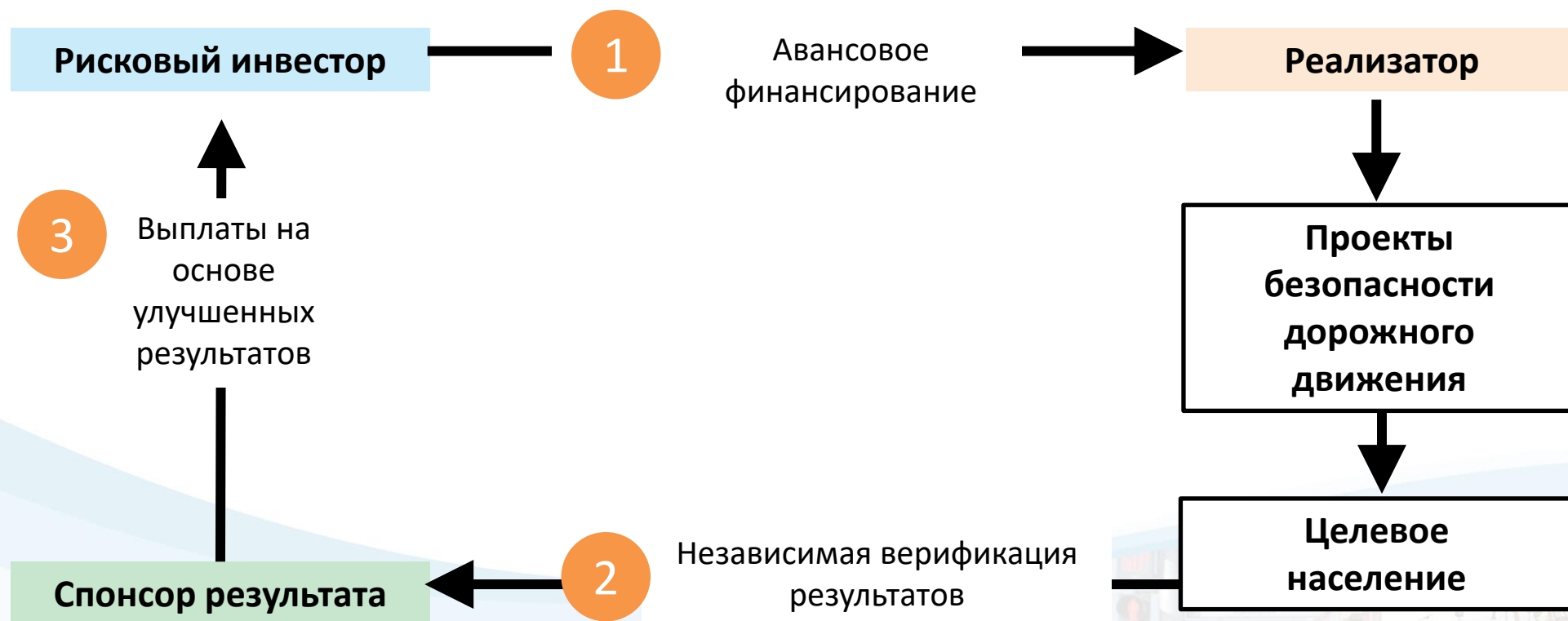
Финансирование проекта «Безопасность дорожного движения»

Совместное финансирование MSRDC и фондов CSR. Общее финансирование безопасности дорожного движения: недоступно

Инициатива «Коридор с нулевым уровнем смертности» (ZFC), стартовавшая в 2016 году, была сосредоточена на коридоре Мумбаи-Пуна – высокоскоростной дороге, на которой ежегодно погибало более 140 человек. Инициатива ZFC реализует комплексный подход к безопасности дорожного движения, рассматривая инженерные решения, правоприменение, неотложную помощь и участие общественности.

Государственный концессионер «Государственная корпорация развития дорог Махараштры» работал с НПО SaveLIFE Foundation, Mahindra & Mahindra и Volkswagen.

Финансирование безопасности дорожного движения на основе результатов



Пример из практики: Государственная программа поощрения безопасности дорожного движения Индии (SRSIP)

Программа поддержки повышения безопасности дорожного движения путем стимулирования индийских штатов к достижению результатов за счет выделения грантов на основе усилий и результатов с ежегодными целями по снижению смертности.

- Охват: на 14 штатов приходится более 85% всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в Индии.
- Первоначальный бюджет: 1 миллиард долларов с привлечением других ресурсов.
- Средства, переданные штатам в качестве ГРАНТА: максимальный размер выделения средств зависит от (i) числа погибших; (ii) количество зарегистрированных транспортных средств; и (iii) длины дорожной сети.
- Выплаты по ключевым показателям эффективности: результат (снижение смертности) и результаты в (i) ежегодном планировании и отчетности; (ii) дорожное строительство; (iii) безопасность транспортных средств и обучение водителей; (iv) правоприменение; и (v) уход после аварии.

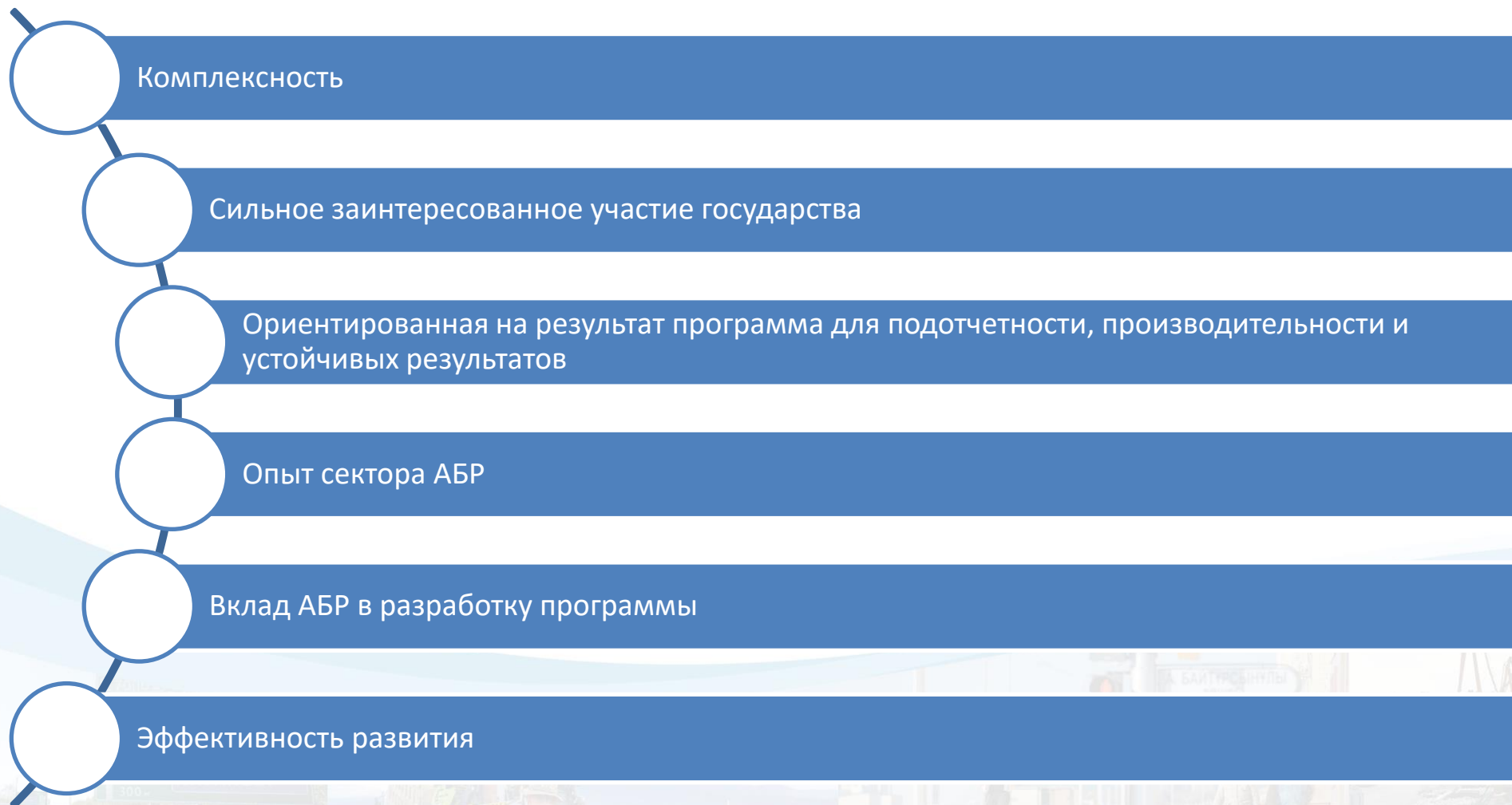
Пример из практики: Государственная программа поощрения безопасности дорожного движения Индии (SRSIP)



Пример из практики: Государственная программа поощрения безопасности дорожного движения Индии (SRSIP)



Сильные стороны метода финансирования, ориентированного на результаты



Спасибо за внимание

Дэвид Шелтон

Старший специалист по транспорту
(безопасность дорожного движения)
Управление транспортного сектора



ASIA-PACIFIC
ROAD SAFETY
OBSERVATORY