

Thực trạng tai nạn giao thông và quản lý an toàn giao thông ở Đông Nam Á và Nam Á



TOKIO MARINE
INSURANCE GROUP

Theo Liên hợp quốc (LHQ), trên toàn cầu có gần 1,3 triệu người chết và ước tính khoảng 50 triệu người bị thương mỗi năm do tai nạn giao thông vốn có thể phòng ngừa được. Dự đoán sẽ có thêm 13 triệu người chết và 500 triệu người bị thương trong thập kỷ tới. Trong bối cảnh đó, Liên hợp quốc đã đặt mục tiêu giảm ít nhất 50% số ca tử vong và thương tích do giao thông đường bộ trong thập kỷ 2021-2030. Để đạt được mục tiêu này, Liên Hợp Quốc đã công bố 'Chiến lược An toàn Đường bộ' vào năm 2018 và 'Kế hoạch Toàn cầu cho Thập kỷ hành động vì An toàn Đường bộ 2021-2030' vào năm 2021.

Bài viết này cung cấp cái nhìn tổng quan về tình hình tai nạn giao thông ở Đông Nam Á và Nam Á, đồng thời giải thích các biện pháp an toàn đường bộ mà các công ty nên thực hiện khi tham khảo các biện pháp an toàn đường bộ của Liên hợp quốc.

1. Số ca tử vong do tai nạn giao thông ở các nước Đông Nam Á và Nam Á

Hình 1 mô tả số ca tử vong do giao thông đường bộ ở các quốc gia Đông Nam và Nam Á và số ca tử vong do giao thông đường bộ trên 100.000 dân. Xét về số người tử vong, Ấn Độ do dân số đông nên nổi bật về số người tử vong cao nhất. Mặt khác, khi xem xét tỷ lệ tử vong trên 100.000 dân, Thái Lan và Malaysia đã vượt qua mức trung bình toàn cầu. Ở các quốc gia khác, số người chết hàng năm dao động từ hàng nghìn đến hơn 10.000 người, khiến đây trở thành vấn đề quan trọng đối với tất cả các quốc gia.

Hình 1: Số ca tử vong do tai nạn giao thông đường bộ ở mỗi quốc gia và trên 100.000 dân

	Số Tử vong Giao thông Đường bộ	Năm	Trên 100.000 dân số
India	155,000	2021	10.9
Indonesia	27,531	2022	10.2
Thailand	14,741	2022	22.3
Philippines	10,839	2022	9.9
Vietnam	6,397	2022	6.4
Malaysia	6,080	2022	18.7
Myanmar	Approx. 3,000* ¹	2022	5.9
Singapore	108	2022	1.9
Japan	2,610	2022	2.1
World	Approx. 1,300,000* ²	2021	16.4

¹ Giá trị ước tính dựa trên 1.730 ca tử vong từ tháng 1 đến tháng 7 năm 2022 *² WHO website
Nguồn: Created by Writher based on various media

2. Các biện pháp an toàn đường bộ do Liên hợp quốc công bố

Như đã đề cập ở trên, Liên Hợp Quốc đã công bố hai biện pháp an toàn đường bộ quan trọng: 'Kế hoạch toàn cầu về Thập kỷ hành động vì An toàn Đường bộ 2021-2030' và 'Chiến lược An toàn Đường bộ'.

Trước đây chủ yếu nhắm vào chính quyền quốc gia và địa phương, thúc đẩy các chính sách an toàn đường bộ và có năm trụ cột hành động cơ bản: 'giao thông địa phương thức và quy hoạch sử dụng đất', 'cơ sở hạ tầng đường bộ an toàn', 'an toàn phương tiện', 'sử dụng đường bộ an toàn' và 'phản ứng sau sự cố'. Mặt khác, điều này được thiết kế để ngăn ngừa tai nạn liên quan đến nhân viên Liên Hợp Quốc làm việc ở các quốc gia khác nhau và bao gồm năm trụ cột cơ bản của các biện pháp: 'quản lý an toàn đường bộ', 'đội xe an toàn hơn', 'người đi đường an toàn hơn', 'phản ứng sau va chạm' và 'môi trường lái xe an toàn hơn'. Năm khung biện pháp an toàn đường bộ sau đây, được Liên hợp quốc sắp xếp cho các công ty dựa trên hai biện pháp này, được giải thích dưới đây.

- Biện pháp 1: Thành lập Ban Quản lý An toàn Đường bộ
- Biện pháp 2: Giới thiệu và quản lý phương tiện an toàn hơn
- Biện pháp 3: Đào tạo cho người lái xe và nhân viên
- Biện pháp 4: Phản ứng sau sự cố
- Biện pháp 5: Thiết lập môi trường lái xe an toàn hơn



Các biện pháp cụ thể trong năm khuôn khổ như sau. Bạn có thể sử dụng nó như một danh sách kiểm tra những thiếu sót trong các sáng kiến của công ty bạn.

Biện pháp 1: Thành lập Ban Quản lý An toàn Đường bộ



Chúng tôi khuyến nghị nên thiết lập quản lý an toàn giao thông làm nền tảng để thúc đẩy các biện pháp an toàn giao thông. Bằng cách thiết lập quản lý an toàn giao thông, có thể thúc đẩy các biện pháp một cách có hệ thống và hiệu quả.

- 1) Xây dựng tiêu chuẩn cho phép điều khiển phương tiện.
- 2) Giáo dục an toàn giao thông cho người lái xe.
- 3) Thu thập dữ liệu va chạm trên đường.
- 4) Điều tra và phân tích dữ liệu sự cố được thu thập.
- 5) Duy trì sự an toàn bằng cách đảm bảo rằng các phương tiện được bảo trì và quản lý đúng cách.
- 6) Đảm bảo đủ kinh phí để thực hiện các hoạt động trên.
- 7) Đảm bảo nhân sự cần thiết và giao cho họ vai trò và trách nhiệm để thực hiện các công việc trên.

Biện pháp 2: Giới thiệu và quản lý phương tiện an toàn hơn



Chúng tôi khuyến nghị nên mua những phương tiện an toàn hơn và duy trì sự an toàn đó thông qua việc kiểm tra và bảo trì cần thiết đầy đủ.

- 1) Đảm bảo rằng tất cả các phương tiện và phụ tùng đều có thể sử dụng được.
- 2) Các phương tiện phải có đủ chất lượng để cho phép kiểm tra và bảo trì an toàn.
- 3) Xe phải được trang bị các thiết bị an toàn đã được chứng minh là có hiệu quả (ví dụ: hệ thống ABS và chống trượt).
- 4) Để tăng độ an toàn hơn nữa, hãy giới thiệu hệ thống giám sát trên tàu và viễn thông.
- 5) Công nghệ an toàn cần được áp dụng để giảm thiểu rủi ro cho những người tham gia giao thông dễ bị tổn thương như người đi bộ.
- 6) Được trang bị bộ dụng cụ sơ cứu, bình chữa cháy, đèn cảnh báo hình tam giác, lốp dự phòng, kích và dụng cụ thích hợp.
- 7) Được trang bị các thiết bị để chủ động đo mức độ mệt mỏi, căng thẳng về thể chất, căng thẳng và có biện pháp giảm thiểu, giảm thiểu.

Biện pháp 3: Các biện pháp đào tạo và an toàn cho nhân viên bao gồm cả người lái xe



Chúng tôi khuyến nghị các nhân viên bao gồm cả người lái xe nên được đào tạo đầy đủ và liên tục về an toàn đường bộ.

- 1) Xây dựng các phương pháp đào tạo và nâng cao nhận thức tiêu chuẩn về giáo dục an toàn đường bộ và cung cấp đầy đủ tài liệu giảng dạy.
- 2) Cung cấp giáo dục an toàn đường bộ đầy đủ và liên tục bằng cách sử dụng các tài liệu trên.
- 3) Nội dung giáo dục cần phản ánh kết quả phân tích các vụ tai nạn trong quá khứ và nguyên nhân.
- 4) Xây dựng và thực hiện kế hoạch truyền thông đầy đủ và cần thiết để cung cấp giáo dục an toàn đường bộ đầy đủ.
- 5) Thiết lập các tiêu chí cấp giấy phép lái xe nhất định và chỉ cho phép những nhân viên đáp ứng được các tiêu chí đó được lái xe.
- 6) Cần thiết lập và thực hiện đúng các quy định có tính đến sự mệt mỏi và căng thẳng về thể chất của người lái xe, chẳng hạn như đặt ra giới hạn về thời gian lái xe liên tục và khoảng cách di chuyển mỗi ngày.
- 7) Một số yêu cầu tiêu chuẩn nhất định đối với việc vận chuyển và xử lý hàng nguy hiểm phải được thiết lập tách biệt với giấy phép lái xe và được vận hành phù hợp.
- 8) Việc khám sức khỏe ít nhất hơn một lần mỗi năm phải là một trong những điều kiện để được cấp giấy phép lái xe.
- 9) Thiết lập một hệ thống trong đó những người lái xe an toàn được công nhận và hỗ trợ và những người lái xe đã gây ra tai nạn hoặc vi phạm các quy tắc nên tham gia một chương trình để ngăn ngừa tái diễn.
- 10) Chịu trách nhiệm cho những người thực hiện đào tạo và giám sát xem việc đào tạo có được cung cấp cần thiết và đầy đủ hay không và can thiệp khi cần thiết.

Biện pháp 4: Phản ứng sau sự cố

Đầu tiên, hãy nhận ra rằng bất chấp mọi nỗ lực, va chạm trên đường vẫn có thể xảy ra. Nên chuẩn bị trước các kế hoạch và quy trình ứng phó để đảm bảo ứng phó suôn sẻ trong trường hợp xảy ra tai nạn.

- 1) Đảm bảo Quy trình vận hành tiêu chuẩn được áp dụng để ứng phó và thực hiện các hành động ngay lập tức nếu có sự cố
- 2) Đảm bảo Quy trình vận hành tiêu chuẩn được áp dụng cho cả tài xế và công ty.
- 3) Quy trình vận hành tiêu chuẩn dành cho người lái xe phải bao gồm 'cứu người bị thương', 'ngăn ngừa tai nạn thứ cấp', 'báo cáo cho dịch vụ khẩn cấp, cảnh sát, v.v.' và 'báo cáo cho công ty'.
- 4) Quy trình vận hành tiêu chuẩn dành cho các công ty sẽ bao gồm 'cung cấp hướng dẫn qua điện thoại hoặc các phương tiện khác' và 'có mặt tại địa điểm xảy ra tai nạn và thu thập thông tin, nếu có thể'.
- 5) Sau phản ứng ban đầu, các biện pháp ngăn ngừa tái diễn sẽ được áp dụng.
- 6) Các biện pháp ngăn ngừa tái diễn nên bao gồm 'xác nhận tình hình tai nạn chi tiết thông qua phỏng vấn' và 'chuẩn bị báo cáo tai nạn'.

Biện pháp 5: Thiết lập môi trường lái xe an toàn hơn

Để ngăn ngừa tai nạn do môi trường, nên thiết lập một môi trường lái xe an toàn hơn. Phần này tập trung vào việc duy trì môi trường trong khuôn viên của công ty, nơi xe của công ty và xe của khách đi qua.

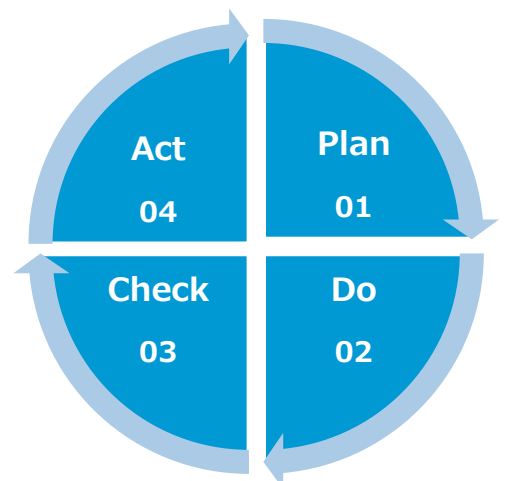
- 1) Quan sát nơi các phương tiện đang đỗ và tuyến đường chúng di chuyển và loại bỏ mọi chướng ngại vật có thể gây ra nguy cơ va chạm. Nếu việc tháo dỡ khó khăn thì phải lắp đặt các rào chắn để tránh gây hư hỏng cho phương tiện.
- 2) Cung cấp giới hạn tốc độ và vạch dừng để giảm nguy cơ tai nạn.
- 3) Tách dòng phương tiện và người đi tránh va chạm, ví dụ: bằng cách vẽ các đường trong khuôn viên.
- 4) Ngăn chặn va chạm giữa các phương tiện bằng cách thiết lập đường một chiều và đảm bảo luồng phương tiện đi theo một hướng.
- 5) Trong trường hợp cần thiết, lắp đặt biển báo, tín hiệu, đèn chiếu sáng, v.v. trong khuôn viên và thông báo cho người dân về các quy định lái xe trong khuôn viên.
- 6) Thiết lập các biện pháp trên, thiết lập các quy tắc lái xe trong khuôn viên công ty và thông báo cho nhân viên và du khách.
- 7) Thường xuyên theo dõi tình trạng lái xe của các phương tiện trong khuôn viên công ty và đưa ra một số hình thức hướng dẫn cho những người vi phạm quy tắc.

3. Tổng kết

Trong phần giới thiệu năm khuôn khổ an toàn đường bộ, tổng cộng 37 mục đã được nêu ra, nêu bật một loạt các biện pháp an toàn đường bộ cần được thực hiện. Nhận thức được tầm quan trọng của các biện pháp này, việc áp dụng tất cả chúng có thể là một công việc đáng kể. Vì vậy, công ty nên đánh giá hiện trạng các sáng kiến của mình. Nếu xác định được nhiều lĩnh vực cần cải thiện, bạn nên hành động dần dần, bắt đầu từ những khía cạnh có thể giải quyết được.

Hơn nữa, điều cần thiết là phải hiểu rằng các biện pháp an toàn đường bộ là một cam kết liên tục. Chúng không nên được coi là nỗ lực một lần mà là một quá trình liên tục. ISO 39001, tiêu chuẩn quốc tế về hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, nêu rõ nhu cầu thiết lập, thực hiện, duy trì và cải tiến hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ hiệu quả theo chu trình: Lập kế hoạch-Thực hiện-Kiểm tra -Hành động (PDCA). Tiêu chuẩn này đưa ra các yêu cầu đối với các tổ chức thực hiện các biện pháp này để ngăn ngừa tai nạn giao thông. Để biết thông tin toàn diện hơn, nằm ngoài phạm vi của tài liệu này, vui lòng tham khảo ISO 39001.

<https://www.iso.org/standard/44958.html>



MỤC: Tình trạng phổ biến và giới thiệu xe điện (Xe điện)

1. Phổ biến xe điện ở châu Á

Từ góc độ toàn cầu, số lượng EV/PHV (Xe hybrid cắm điện) không ngừng tăng lên, đặc biệt là ở Trung Quốc, Châu Âu và Hoa Kỳ. Bảng dưới đây tóm tắt các xu hướng liên quan đến việc phổ biến xe điện ở các nước Đông Nam Á và Nam Á. Nó cho thấy mỗi quốc gia đang đẩy mạnh việc phổ biến xe điện.

India	Chính phủ Ấn Độ đã thành lập "Chương trình Điện Di động Quốc gia" vào năm 2012 và phát động "Kế hoạch Nhiệm vụ Điện Khí Hóa Quốc gia 2020" vào năm 2013, với kế hoạch đầu tư từ 135 đến 153 tỷ Rupee Ấn Độ vào nghiên cứu và phát triển cũng như xây dựng cơ sở hạ tầng xe điện để đạt mục tiêu 6-7 triệu xe điện được bán ra vào năm 2020. Tính đến tháng 2 năm 2023, Chính phủ Ấn Độ đặt mục tiêu chuyển đổi 70% xe thương mại, 30% xe cá nhân, 40% xe buýt và 80% xe hai và ba bánh sang sử dụng năng lượng điện vào năm 2030.
Indonesia	Vào ngày 22 tháng 2 năm 2022, Tổng thống Indonesia Joko Widodo đã tham dự một sự kiện ở thủ đô Jakarta để ra mắt 'Hợp tác phát triển hệ sinh thái xe điện', sự hợp tác giữa các công ty nhà nước và tư nhân. Tổng thống nêu rõ mục tiêu là có hai triệu xe điện trong nước vào năm 2025, sau đó là xuất khẩu.
Thailand	Ủy ban Chính sách Xe điện Quốc gia đã đặt mục tiêu sản xuất 30% Xe không phát thải (ZEV) trong tổng sản lượng xe nội địa vào cuối năm 2030.
Philippines	Cựu Tổng thống Duterte đã ký Đạo luật Phát triển Công nghiệp Xe điện (Đạo luật Cộng hòa số 11697) vào ngày 15 tháng 4 năm 2022, cung cấp khuôn khổ thể chế cho việc sản xuất và giới thiệu EV (Phương tiện có ít nhất một hệ truyền động điện để đẩy xe) ở Philippines ("Thế giới kinh doanh", ngày 26 tháng 4 năm 2022). Đạo luật này nhằm mục đích thúc đẩy ngành công nghiệp xe điện bằng cách định vị xe điện là "phương tiện giao thông thích hợp để giảm sự phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch".
Vietnam	Trong bối cảnh ngành công nghiệp yêu cầu các chính sách khuyến khích xe điện, Chính phủ cũng đã có động thái. Chính phủ quyết định giảm hoặc miễn thuế tiêu thụ đặc biệt và phí trước bạ khi mua xe điện từ tháng 3/2022.
Malaysia	Xe điện đang được chú ý ở Malaysia khi nước này đặt mục tiêu đạt được các mục tiêu khử cacbon và giảm khí nhà kính trong tương lai. Vào tháng 5 năm 2021, Chính phủ đã công bố 'Kế hoạch chi tiết về di chuyển lượng carbon thấp giai đoạn 2021-2030' nhằm mục đích thúc đẩy xe điện theo từng giai đoạn. Hơn nữa, ngân sách quốc gia năm 2022 bao gồm các ưu đãi thuế dành cho các doanh nghiệp liên quan đến xe điện.
Myanmar	Ủy ban Đầu tư Myanmar đã đưa ra chính sách ưu tiên đầu tư vào xe điện và các doanh nghiệp liên quan.
Cambodia	Mục tiêu thâm nhập xe điện được đặt ra cho các thị trường đang mở rộng nhanh chóng, 70% đối với xe hai bánh và 40% đối với xe bốn bánh vào năm 2050.
Laos	Chính phủ CHND Lào đã ban hành 'Thỏa thuận của Chính phủ về phê duyệt ưu đãi xe điện' vào ngày 4 tháng 10 năm 2021 (Nghị quyết số 08/2021GOV), đặt mục tiêu ít nhất 1% tổng số ô tô ở Lào là xe điện vào năm 2025 trở lên 30% vào năm 2030.
Singapore	Chính phủ dự định loại bỏ dần các phương tiện chạy bằng nhiên liệu xăng và dầu diesel vào năm 2040, đồng thời mở rộng việc sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường như xe điện.

Nguồn: Created by Writther based on various media

2. Lợi ích và cân nhắc khi đưa xe điện vào doanh nghiệp

Các công ty sẽ có thể nhận được những lợi ích sau khi giới thiệu xe điện.

1. Các công ty có thể quảng bá rằng họ đang tích cực thực hiện các biện pháp môi trường như khử cacbon.
2. Chiếc xe có thể được sử dụng làm pin lưu trữ, cho phép phục hồi sớm trong trường hợp xảy ra thảm họa.
3. Chi phí năng lượng thấp trên mỗi quãng đường di chuyển.

Mặt khác, cần lưu ý rằng xe điện có những yếu tố làm tăng chi phí.

1. Phạm vi ngắn và thời gian dài cần thiết để sạc năng lượng.
2. Suy thoái pin và nguy cơ cháy nổ.
3. Tiếp xúc với gầm xe có thể gây hư hỏng nặng và dễ bị ngập.

Để đối phó, khuyến nghị chỉ nên chuyển một phần phương tiện thuộc sở hữu của công ty sang xe điện để xác định sự cân bằng giữa lợi ích và chi phí gia tăng. Điều này là do việc sử dụng các phương tiện thuộc sở hữu của công ty rất khác nhau tùy thuộc vào cách chúng được sử dụng (quãng đường và khu vực lái xe). Cũng có thể mô phỏng số tiền chi phí gia tăng ước tính bằng cách tham khảo ý kiến của nhà sản xuất hoặc đại lý xe điện. Sau đó, mỗi công ty nên xem xét kế hoạch sử dụng xe điện phù hợp với lợi ích của mình.

Published By:
Risk Engineering Department
Email: TMA_RE@tokiomarineasia.com

Tokio Marine Asia Pte. Ltd.
20 McCallum Street #13-01
Tokio Marine Centre Singapore 069046

[Contact]

Disclaimer: The information, suggestions, and recommendations contained herein are for general informational purposes only. This information has been compiled from sources believed to be reliable. No warranty, guarantee, or representation, either expressed or implied, is made as to the correctness or sufficiency of any representation contained herein.

Writer: Mr. Keichi Kawakami, Transportation & Mobility Engineering Consulting Department Unit I, Tokio Marine dR Co., Ltd.

Bản dịch bởi: Phòng đánh giá rủi ro
Công ty TNHH Bảo hiểm Tokio Marine Việt Nam