

**Генеральная Ассамблея**

Семьдесят шестая сессия

Официальные отчеты

90-е пленарное заседание

Четверг, 30 июня 2022 года, 10 ч 00 мин

Нью-Йорк

Председатель: г-н Шахид (Мальдивские Острова)

Заседание открывается в 10 ч 05 мин.

Заседание высокого уровня Генеральной Ассамблеи по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире

Пункт 13 повестки дня (продолжение)

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Проект резолюции (A/76/L.70)

Председатель (говорит по-английски): Я объявляю заседание высокого уровня Генеральной Ассамблеи по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире открытым. Это заседание проводится в соответствии с резолюцией 75/308 от 21 июля 2021 года в рамках рассмотрения пункта 13 повестки дня, озаглавленного «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире».

Заявление Председателя

Председатель (говорит по-английски): Прежде всего я хотел бы почтить минутой молчания всех, кто погиб или получил серьезные травмы в результате дорожно-транспортных происшествий по всему миру.

Члены Генеральной Ассамблеи соблюдают минуту молчания.

Председатель (говорит по-английски): Статистика по безопасности дорожного движения пугает и тревожит. Дорожно-транспортные происшествия каждый год уносят почти 1,3 миллиона жизней. Некоторые страны из-за дорожно-транспортных происшествий теряют до 3 процентов годового валового внутреннего продукта. А травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, являются основной причиной смерти среди детей и молодежи в возрасте от 15 до 29 лет. Эта тенденция может измениться. Эта тенденция должна измениться. Сегодняшнее заседание высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире — это один из шагов на пути к достижению этой цели. В рамках темы «Перспективы обеспечения безопасности дорожного движения до 2030 года: обеспечение десятилетия действий и свершений» мы сможем мобилизовать политическую волю и принять конкретные меры, которые помогут спасти жизни людей. В ходе сегодняшней дискуссии я хотел бы коснуться пяти основных вопросов.

Во-первых, ни один человек не должен гибнуть на наших улицах. Мы слишком долго миримся с недопустимо большим количеством смертей. Мы допустили, чтобы от нас ускользнула возможность получить огромный спектр важнейших преимуществ, которые дают безопасные транспортные системы. Всему есть предел. Безопасность дорожного

В настоящем отчете содержатся тексты выступлений на русском языке и тексты письменных переводов выступлений на других языках. Поправки должны представляться только к текстам выступлений на языке подлинника. Они должны включаться в один из экземпляров отчета и направляться за подписью одного из членов соответствующей делегации на имя начальника Службы стенографических отчетов, кабинет U-0506 (verbatimrecords@un.org). Отчеты с внесенными в них поправками будут переизданы в электронной форме и размещены в Системе официальной документации Организации Объединенных Наций (<http://documents.un.org>).



движения подпадает под действие всеобщего права на здоровье, которое входит в число основных прав каждого человека, где бы он ни находился и в каких бы обстоятельствах ни жил. Безопасность превыше всего.

Во-вторых, ключевую роль в сокращении смертности и стимулировании развития играет Глобальный план для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). В Плане содержится призыв коренным образом изменить наш подход к вопросам мобильности. Он предусматривает схему наиболее эффективного использования наших инвестиций в безопасные транспортные системы и нацелен на то, чтобы к 2030 году вдвое сократить предотвратимую смертность. Подход, предполагающий создание безопасных систем, основан на признании того, что дорожный транспорт — это сложная система, состоящая из взаимосвязанных и взаимоусиливающих элементов. Поэтому при определении методов организации, проектирования и сооружения транспортных систем вопросам безопасности необходимо придавать первостепенное значение. Все партнеры и заинтересованные стороны, участвующие в создании безопасных транспортных систем, должны быть задействованы в разработке стратегий обеспечения безопасности дорожного движения.

В-третьих, это заседание высокого уровня может стать поворотным моментом в решении проблемы безопасности дорожного движения в мире. Правительствам необходимо одобрить Глобальный план для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и срочно принять меры по выполнению содержащихся в нем рекомендаций, в том числе путем установления национальных и субнациональных целевых показателей снижения рисков, разработки подробных планов действий, применения общегосударственного подхода, обеспечения устойчивого финансирования и внедрения учитывающих гендерную проблематику и не допускающих дискриминации стратегий и практик. Важно отметить, что реализация Глобального плана имеет решающее значение и должна осуществляться на основе фактических данных.

В-четвертых, ключевое значение имеют прогрессивный подход к руководству и эффективное управление. Для того чтобы этого добиться, необходимо обеспечить, чтобы безопасность дорожно-

го движения стала политическим приоритетом на самом высоком правительственном уровне. Правительства должны заниматься руководством и координацией усилий по реализации соответствующих стратегий в области безопасности дорожного движения в каждой стране. Они должны создавать и поддерживать широкие и инклюзивные механизмы координации, чтобы обеспечить всестороннее участие всех министерств и партнеров в создании безопасных транспортных систем. Правительствам отводится ключевая роль в разработке нормативно-правовой базы и выделении финансовых средств. Для использования существующих инвестиций во всех областях транспортной отрасли необходимы также долгосрочные, устойчивые инвестиции.

И, наконец, в-пятых, каждый должен сыграть свою роль. Подход, предусматривающий создание безопасных систем, предполагает разделение ответственности за безопасность дорожного движения между всеми заинтересованными сторонами и их участие в разработке стратегий обеспечения безопасности дорожного движения. Необходимо подключать к этому процессу молодых людей, которые чаще всего становятся жертвами дорожно-транспортных происшествий. Гендерная проблематика должна учитываться при принятии любых политических решений: в частности, мнения и точки зрения женщин должны приниматься во внимание при разработке стратегий создания безопасных, инклюзивных и надежных транспортных систем. Необходимо также учитывать мнения тех, кто находится в уязвимом положении, в том числе инвалидов и пожилых людей. От градостроителей до инженеров, от ученых до представителей гражданского общества — все играют важную роль. Необходимо обеспечить, чтобы все заинтересованные стороны признали свою ответственность, и создать механизмы для их поддержки. Речь идет о всех тех, кто участвует в проектировании и обслуживании наших дорог, производстве наших транспортных средств и управлении нашими программами безопасности. В этой связи решающую роль играет частный сектор.

Сегодняшнее заседание высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире предоставляет нам важную возможность и площадку для того, чтобы добиться перемен, необходимых для укрепления политической воли, увеличения объема инвестиций и ис-

пользования накопленного опыта для ускорения темпов реализации Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). Учитывая трагические последствия дорожно-транспортных происшествий, которые приводят к гибели все большего числа людей, необходимо, чтобы правительства, общества и общины приняли меры прямо сейчас. Безопасные транспортные системы дают надежду на более безопасное, здоровое и лучшее будущее для всех людей во всем мире. Давайте же воспользуемся этой возможностью.

Сейчас я предоставляю слово Генеральному секретарю Его Превосходительству г-ну Антониу Гутерришу.

Генеральный секретарь (*говорит по-французски*): Прежде всего позвольте мне поблагодарить делегации, присутствующие сегодня на этом заседании, посвященном вопросу о содействии обеспечению безопасности дорожного движения — одной из многочисленных серьезных задач, стоящих перед нашим миром. Я также хотел бы выразить признательность моему Специальному посланнику по безопасности дорожного движения г-ну Жану Тодту и поблагодарить его за руководящую роль и неустанную работу.

Дорожно-транспортные происшествия являются опустошительной скрытой эпидемией. Сегодняшнее заседание предоставляет крайне важную возможность улучшить ситуацию, предпринять конкретные действия и проложить путь к устойчивым переменам. Каждый год на дорогах гибнет 1,3 миллиона человек и еще 50 миллионов человек получают серьезные травмы. Сегодня дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти среди молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет во всем мире. Девять из 10 жертв проживают в странах с низким или средним уровнем дохода. Эта трагедия тем более неприемлема, учитывая, что многие из этих смертей вполне можно было предотвратить.

(*говорит по-английски*)

Показатели дорожной смертности тесно связаны с плохим состоянием инфраструктуры, хаотичной урбанизацией, слабыми системами социальной защиты и здравоохранения, низким уровнем знания правил дорожного движения и сохраняющимся не-

равенством как внутри стран, так и между ними. В то же время небезопасные дороги являются основным препятствием для развития. В результате дорожно-транспортных происшествий целые семьи могут оказаться в состоянии нищеты либо из-за потери кормильца, либо из-за потери дохода и расходов, связанных с длительным лечением. Ежегодно развивающиеся страны теряют от 2 до 5 процентов своего валового внутреннего продукта из-за дорожно-транспортных происшествий.

Безопасность дорожного движения содействует устойчивому развитию. Наши цели ясны: сократить смертность и травматизм на дорогах вдвое к 2030 году и способствовать созданию устойчивых транспортных систем с упором на безопасность. Рассчитываю на то, что члены организации привлекут внимание к этому вопросу, повысят информированность населения в этой связи, а также будут налаживать более инклюзивное сотрудничество и укреплять координацию между различными отраслями и заинтересованными сторонами. Необходимо в срочном порядке предпринять более масштабные действия по ликвидации наиболее серьезных факторов риска, таких как превышение скорости, управление транспортным средством под воздействием алкоголя или психоактивных или наркотических веществ, неиспользование ремней безопасности, шлемов и детских удерживающих устройств, небезопасная дорожная инфраструктура и транспортные средства, низкий уровень безопасности пешеходов и недостаточно строгие меры по обеспечению соблюдения правил дорожного движения.

Нам необходимо выделять больше средств на создание устойчивой и безопасной инфраструктуры, а также увеличить инвестиции в разработку более экологически чистых видов транспорта и планирование более экологически чистых городов, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода. Кроме того, нам необходимо более комплексным образом подойти к обеспечению безопасности дорожного движения. А это значит, что необходимо добиться более полного учета вопроса о безопасности дорожного движения в рамках государственной политики в различных областях — от образования, здравоохранения и транспорта до смягчения последствий изменения климата, планирования землепользования и реагирования на стихийные бедствия.

Призываю все государства-члены присоединиться к конвенциям Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и, делая упор на предотвращение, реализовывать планы действий, предусматривающие участие всего общества. Настоятельно призываю всех доноров наращивать столь необходимый финансовый и технический вклад через Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Каждый из нас должен внести свой вклад в повышение безопасности дорожного движения для всех людей во всем мире. Совместными усилиями мы можем спасти жизни, содействовать развитию и обеспечивать безопасность на дорогах во всем мире, не забывая ни о ком.

Председатель (*говорит по-английски*): Благодарю Генерального секретаря за его выступление.

Прежде чем продолжить работу, предлагаю в ходе вступительной части этого заседания также заслушать заявление помощника Генерального директора Всемирной организации здравоохранения и специального представителя Генерального директора по реформе Организации Объединенных Наций г-на Стюарта Саймонсона, который выступит от имени Генерального директора Всемирной организации здравоохранения, о чем я объявил в своем письме, распространенном 29 июня.

Могу ли я считать, что Ассамблея намерена принять решение о том, что в ходе вступительной части этого заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, проводимого в соответствии с резолюцией 75/308, с заявлением от имени Генерального директора Всемирной организации здравоохранения выступит помощник Генерального директора Всемирной организации здравоохранения и специальный представитель Генерального директора по реформе Организации Объединенных Наций г-н Стюарт Саймонсон?

Решение принимается (решение 76/570 А).

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово помощнику Генерального директора Всемирной организации здравоохранения и специальному представителю Генерального директора по вопросам реформы Организации Объединенных Наций г-ну Стюарту Саймонсону, который выступит с заявлением от имени Генерального директора Всемирной организации здравоохранения.

Г-н Саймонсон (Всемирная организация здравоохранения) (*говорит по-английски*): Для меня большая честь выступать сегодня от имени Генерального директора Всемирной организации здравоохранения д-ра Тедроса Гебрейесуса.

Мы ежедневно используем транспортные системы, которые открывают нам весь мир. Но в то же время с ними сопряжено много опасностей, они приводят к загрязнению окружающей среды и огромным затратам. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях погибает около 1,3 млн человек, что эквивалентно примерно 3500 человек каждый день. Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти детей и молодежи. Число единиц автомобильного транспорта неуклонно растет, что влечет за собой повышенный риск смерти, травм, рост выбросов парниковых газов, более сильное загрязнение воздуха и усиление зависимости от ископаемого топлива. Пешеходы и велосипедисты, которые зачастую находятся в наиболее невыгодном положении, используют те же дороги, что и высокоскоростной транспорт, что существенно повышает риск дорожно-транспортных происшествий. Это слишком высокая цена за мобильность.

Наш моральный долг — незамедлительно и в приоритетном порядке заняться вопросом обеспечения безопасности наших транспортных систем. В представленном в прошлом году доктором Гебрейесусом Глобальном плане Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы, предлагается принять комплексный, сбалансированный и достижимый подход к повышению безопасности на дорогах, в рамках которого вопрос безопасности ложится в основу политики развития транспорта, охраны окружающей среды, городского планирования и развития. В Плане делается упор на развитие безопасной ходьбы, велосипедного движения и общественного транспорта. В нем содержатся рекомендации в отношении мер по регулированию скоростного режима и подчеркивается важность проектирования дорожной инфраструктуры, разработки стандартов и нормативных положений в области безопасности транспортных средств в качестве ключевых элементов системы обеспечения безопасности для предотвращения смертей и травматизма.

Сектор здравоохранения играет важнейшую роль в усилиях по предотвращению смертельных исходов и длительной нетрудоспособности. В Глобальном плане внимание обращается на необходимость усиления мер помощи после дорожно-транспортных происшествий, включая неотложную травматологическую помощь и услуги по реабилитации. В нем также содержится призыв принимать справедливые меры для оказания помощи жертвам и их семьям. План действительно позволит определить направление реализации мер в ходе второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В этом смысле снижение количества смертей и травм в результате ДТП на 50 процентов к 2030 году является серьезной, но достижимой целью. На самом деле, если их число будет снижаться всего лишь на 7 процентов в год, то за десять лет это позволит добиться совокупного сокращения более чем на 50 процентов. Политикам важно постоянно помнить о том, что свобода и безопасность передвижения является одним из основных прав человека.

Сегодняшнее заседание высокого уровня Генеральной Ассамблеи, посвященное положению дел с безопасностью дорожного движения в мире, является важным и своевременным. Нам нужно, чтобы президенты, премьер-министры, мэры и министры встали в авангарде этих усилий, обеспечив координацию действий во всех секторах, с тем чтобы сделать дороги безопасными. Более грамотное планирование городской среды и транспортных систем с целью защитить и укрепить здоровье и благополучие людей потребует комплексного межатраслевого подхода в русле единой политики, с тем чтобы защита здоровья человека и охрана окружающей среды шли рука об руку.

Всемирная организация здравоохранения призывает гражданское общество, научные круги и частный сектор вносить свой вклад в обеспечение безопасности наших дорог. Молодежь находится в группе риска с точки зрения дорожно-транспортных происшествий, в связи с чем ее представители должны принимать конструктивное участие в планировании будущего своей мобильности. Всемирная организация здравоохранения призывает руководителей черпать вдохновение в Глобальном плане, взяв его за основу развития собственных национальных политик и программ обеспечения безопасности. Создать безопасные, достаточно де-

шевые, доступные и устойчивые транспортные системы нам вполне по силам. Дискуссии следующих двух дней сыграют важную роль в продвижении идеи общеправительственных действий по выработке общей концепции будущего мобильности и ее связи со здоровьем человека и планеты. Особенно большое значение эта работа будет иметь в контексте восстановления и оздоровления после пандемии коронавирусной инфекции.

Я хотел бы поблагодарить Председателя Генеральной Ассамблеи за его руководящую роль в ходе успешно завершенной работы над содержательным, перспективным и прагматичным проектом политической декларации (A/76/L.70) и за созыв этого заседания высокого уровня. Хочу также выразить признательность Генеральному секретарю и Специальному представителю Генерального секретаря г-ну Жану Тодту за их активную позицию и дальновидность.

Наконец, хочу поблагодарить всех членов Ассамблеи за их преданность и приверженность делу обеспечения безопасности дорожного движения. Всемирная организация здравоохранения, которой Генеральная Ассамблея поручила возглавить усилия системы Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения, надеется на сотрудничество со всеми членами Организации, с тем чтобы сделать дороги действительно безопасными в каждой стране мира.

Председатель (говорит по-английски): Сейчас я предоставляю слово Специальному посланнику Генерального секретаря по безопасности дорожного движения г-ну Жану Тодту.

Г-н Тодт (говорит по-английски): Для меня большая честь открывать это первое в истории заседание высокого уровня Генеральной Ассамблеи, посвященное вопросу безопасности дорожного движения во всем мире. Тот факт, что нам удалось организовать это заседание, говорит о том, что безопасность дорожного движения признается одной из неотложных глобальных проблем, требующих наших совместных усилий. В течение первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, начавшееся в 2010 году, мы приобрели большой опыт работы по этой ключевой теме, что помогает спасать жизни людей. Но даже сегодня дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных причин смерти и трав-

матизма по всему миру — в них ежегодно погибают более 1,3 миллиона человек и почти 50 млн человек получают травмы, причем 90 процентов случаев гибели людей и травматизма приходится на развивающиеся страны. Решить проблему растущей смертности на дорогах можно только объединив усилия по всему миру.

Посещая тематические дискуссии и мероприятия в течение следующих двух дней, мы должны постоянно помнить о вопросе обеспечения десятилетия действий и свершений. Действительно, необходимы продумать и принять соответствующие действия. Мир объединяется для борьбы с невидимой, но повсеместной опасностью дорожно-транспортных происшествий. Увеличение объемов финансирования на цели обеспечения безопасности дорожного движения в последние годы обнадеживает, но выделяемых средств по-прежнему не хватает. Сейчас у нас также гораздо больше партнеров, в том числе в рамках Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, Глобального фонда безопасности дорожного движения Всемирного банка, Глобального доклада о состоянии безопасности дорожного движения и многих других. Однако мы должны делать больше.

Я начал заниматься вопросами безопасности дорожного движения больше десяти лет назад, а до этого долгое время занимался автоспортом. Успех в гонках легко измерить — если ты победил, значит ты хорошо выполнил свою работу; если нет — значит, недоработал. Увы, измерить успех усилий по обеспечению безопасности дорожного движения не так просто. Не так просто понять, кого мы спасли. Возможно, мы спасли и кого-то из тех, кто присутствует здесь сегодня. Разумеется каждый из нас знает людей, которые погибли в ДТП. Мы должны верить, что благодаря упорной работе по достижению нашей цели мы добьемся снижения ужасающего числа смертей и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

Даже если в отдельных странах мы добились успехов, то все равно существует огромная разница между ситуацией в развитых и в развивающихся странах, и это неприемлемо. За последние 45 лет

в Европе стало в три раза больше автомобилей, а жертв ДТП стало в пять раз меньше. Однако в развивающихся странах вместе с количеством автомобилей растет и число жертв. Так, в Африке, на долю которой приходится всего 2 процента транспортных средств в мире, зафиксирован самый высокий уровень смертности в дорожно-транспортных происшествиях в мире. Какие-то из этих решений простые, например снижение разрешенной скорости и ношение шлема или использование ремней безопасности. Другие сложнее. Так, прокладка загруженных трасс вдали от школ значительно снижает количество аварий со смертельным исходом. Однако для обеспечения эффективности таких решений мы должны участвовать в процессе уже на ранних стадиях городского и дорожно-транспортного планирования. Для этого необходимо всеобщее участие. Именно поэтому сейчас, во время второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, которое завершится в 2030 году, мы прилагаем все усилия, чтобы увязать нашу работу по достижению целей безопасности дорожного движения с усилиями по достижению целей в области устойчивого развития. Таким образом мы также сможем выполнить многие из наших глобальных целей в части изменения климата, гендерных вопросов, городов, образования, здоровья детей и прав человека.

История доказала, что когда люди всего мира работают сообща, то могут достичь, казалось бы, невозможного. Всего полтора века назад средняя ожидаемая продолжительность жизни при рождении в мире составляла около 32 лет. Сегодня, прежде всего благодаря медицине, она составляет 73 года — ожидаемая продолжительность жизни увеличилась более чем на 50 процентов. Наша цель — добиться снижения уровня смертности на дорогах на 50 процентов. У нас гораздо меньше времени для ее достижения, но многие необходимые решения уже существуют. Благодаря совместным усилиям и использованию системного подхода, охватывающего все используемые нами виды транспорта, мы сумеем добиться этой цели.

Ассамблея может рассчитывать на мою приверженность выполнению поставленной перед нами задачи общими усилиями. Я желаю членам Совета успешной работы в течение предстоящих двух дней, которые будут посвящены проведению здесь, в Нью-Йорке, ряда мероприятий.

Председатель (*говорит по-английски*): Мы заслушали последнего оратора в рамках вступительной части заседания высокого уровня. Я хотел бы поблагодарить Генерального секретаря за то, что он нашел время принять участие в нашем заседании сегодня утром. Сейчас Генеральный секретарь вынужден покинуть нас в связи с необходимостью выполнения других обязательств.

Ассамблея приступает к рассмотрению проекта резолюции A/76/L.70, озаглавленного «Политическая декларация заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире».

В этой связи я предоставляю слово представителю Секретариата.

Г-жа Норман Шале (Департамент по делам Генеральной Ассамблеи и конференционному управлению) (*говорит по-английски*): Я выступаю с настоящим устным заявлением в соответствии с правилом 153 правил процедуры Генеральной Ассамблеи. Данное заявление будет также распространено среди государств-членов.

Согласно положениям пункта 18 проекта резолюции A/76/L.70, Генеральная Ассамблея постановляет

«созвать в 2026 году в Нью-Йорке заседание высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения, задачи и порядок проведения которого будут определены не позднее чем на восьмидесятой сессии Генеральной Ассамблеи».

Принятие этого проекта резолюции не повлечет за собой никаких последствий для бюджета по программам. После принятия решения о формате, задачах и порядке проведения заседания высокого уровня Генеральный секретарь произведет оценку последствий для бюджета и вынесет Ассамблее рекомендации в соответствии с правилом 153 правил процедуры Генеральной Ассамблеи. Кроме того, в соответствии с устоявшейся практикой сроки проведения заседания высокого уровня будут согласованы с Департаментом по делам Генеральной Ассамблеи и конференционному управлению.

С заявлением, с которым я только что выступила, можно будет ознакомиться в «Журнале Организации Объединенных Наций» по ссылке для электронных заявлений, сделанных на этом заседании.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/76/L.70. Могу ли я считать, что Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/76/L.70?

Проект резолюции A/76/L.70 принимается (резолюция 76/294).

Председатель (*говорит по-английски*): Прежде чем предоставить слово желающим выступить с разъяснениями мотивов голосования после голосования, позвольте мне напомнить делегациям о том, что выступления по мотивам голосования ограничиваются 10 минутами и осуществляются делегациями с места.

Сейчас я предоставляю слово представителю Российской Федерации.

Г-н Чумаков (Российская Федерация): Г-н Председатель, благодарим Вас за личные усилия по обеспечению принятия политической декларации об улучшении безопасности дорожного движения во всем мире (резолюция 76/294). Признательны также главе Вашей Канцелярии послу Нагараджу Какануру и отделению Всемирной организации здравоохранения в Нью-Йорке за большой вклад в подготовку этого позитивного документа.

Россия поддерживает политическую декларацию и приветствует ее принятие. Текст закрепляет ряд принципов, важных для осуществления второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). Среди них — право на здоровье, системный межотраслевой подход к дорожной безопасности с вовлечением всех слоев общества и значимость планирования и конкретных целевых установок. Документ содержит важные мандаты, в том числе на проведение в 2026 году промежуточного обзора реализации второго Десятилетия действий и укрепление профильной работы Всемирной организации здравоохранения.

В то же время сожалеем, что Генеральной Ассамблее помешали принять более всеобъемлющий текст декларации, подготовленный на основании мандата от Председателя Генеральной Ассамблеи в результате открытого шестимесячного процесса. Из-за этого в документе недостаточно полно отражен ряд тем. Среди них — информационная работа и образование, акцент на уязвимых участников

дорожного движения, скоростные ограничения, финансирование, передовые технологии и научные исследования, стандартизация, роль общественного транспорта, помощь пострадавшим от дорожно-транспортных происшествий, вклад частного сектора и Партнерства Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, последствия пандемии COVID-19 и некоторые другие.

Желающие могут в этом убедиться, ознакомившись на веб-сайте Организации Объединенных Наций с изначальным вариантом документа, который был выставлен на процедуру отсутствия возражений 24 мая. Ответственность за это лежит на группе стран, которая абсурдно заблокировала этот текст по политизированным мотивам, не имеющим отношения к теме заседания, в нарушение сложившейся практики и при отсутствии какого-либо уважения к проделанной другими государствами работе. Итог — некоторый ущерб делу безопасности дорожного движения, прежде всего в развивающихся странах. Мы осуждаем эту деструктивную и бессмысленную акцию, которая не останется без внимания. Тем не менее приветствуем принятие декларации, которая представляет собой большой прогресс в этом деле.

Председатель (*говорит по-английски*): Мы заслушали последнего оратора, выступившего с разъяснением мотивов голосования после голосования.

Я хотел бы воспользоваться возможностью и еще раз выразить свою искреннюю признательность всем государствам-членам за их конструктивное участие и поддержку в ходе этого процесса, по итогам которого была согласована краткая и ориентированная на конкретные действия политическая декларация, как это предусмотрено резолюцией 75/308. Кроме того, я хотел бы выразить благодарность заместителю Постоянного представителя Кот-д'Ивуара при Организации Объединенных Наций Его Превосходительству г-ну Гболье Дезире Вульфрану Ипо и заместителю Постоянного представителя Российской Федерации при Организации Объединенных Наций Его Превосходительству г-ну Дмитрию Чумакову за их работу. Я также благодарю моего руководителя аппарата посла Нагараджа Найдуну Каканура, который умело содействовал организации второго этапа межправительственных переговоров и успешно завершил работу над заключительной политической декларацией.

Прежде чем мы перейдем к списку ораторов в рамках пленарной части, я хотел бы напомнить делегациям о том, что, как это предусмотрено резолюцией 75/308, продолжительность выступлений будет ограничена тремя минутами для отдельных делегаций и пятью минутами для выступлений от имени группы государств.

Сейчас я предоставляю слово заместителю премьер-министра и министру по вопросам мобильности и общественным работам Люксембурга Его Превосходительству г-ну Франсуа Баушу.

Г-н Бауш (Люксембург) (*говорит по-английски*): Г-н Председатель, прежде всего позвольте мне поблагодарить Вас за организацию этого заседания высокого уровня Генеральной Ассамблеи по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире и за Ваши усилия, которые позволили нам сегодня утром консенсусом принять политическую декларацию (резолюция 76/294). Несмотря на все иные кризисы, с которыми мы сегодня сталкиваемся, включая изменение климата, нищету, голод, кризисы в области здравоохранения, такие как глобальная пандемия, а также геополитические кризисы и войны, существует один кризис, о котором люди склонны забывать — я имею в виду безопасность дорожного движения.

Каждый день на наших улицах погибают люди. Какое преступление они совершают? Никакого. Они просто хотят попасть из пункта А в пункт Б. В ряде стран дорожно-транспортные происшествия являются самой распространенной причиной смерти, особенно среди молодежи. Это катастрофа. Это неприемлемо. Подавляющее большинство всех случаев гибели на дорогах в мире имеют место в так называемых странах с низким и средним уровнем дохода. Подобная ситуация была в Европе в середине семидесятых годов, когда резко возросла смертность на дорогах. Каждая страна сталкивалась с одинаковыми проблемами. Большинство смертоносных аварий происходили в результате вождения на высокой скорости или в нетрезвом виде. Основной причиной гибели людей было и остается превышение скорости. Несмотря на все наши усилия по строительству более безопасных дорог и инновации в области безопасности транспортных средств, превышение скорости является основной проблемой с точки зрения безопасности дорожного движения.

Сегодня, когда мы думаем о дорожной инфраструктуре, то видим ее в основном как инфраструктуру, созданную для автомобилей. На самом же деле дороги должны являться коридорами смешанного пользования, быть безопасными для каждого вида транспорта, а также для пешеходов, велосипедистов и водителей. Это особенно актуально для городских районов, где дорожной инфраструктурой пользуются наиболее уязвимые участники дорожного движения. Мы должны ограничить скорость движения в городах. Мы должны вернуть города людям — пешеходам, велосипедистам и всем другим пользователям, передвигающимся с низкой скоростью.

Нам необходимо реорганизовать общественное пространство в наших городах. Мы должны создавать города для людей. Важно повышать осведомленность о том, что общественное пространство предназначено для всех. Одной из самых тревожных новых тенденций, снижающих безопасность дорожного движения, является невнимательность. Мобильные телефоны, планшеты, навигаторы — все эти устройства могут отвлечь внимание водителя. Отправка текстовых сообщений за рулем так же опасна, как и вождение в нетрезвом виде. Если мы хотим снизить смертность в дорожно-транспортных происшествиях и сократить их тяжелые последствия, то нам нужны комплексный план действий и сильная политическая воля.

Для достижения цели, поставленной Организацией Объединенных Наций в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, Люксембург разработал свои планы действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Эти два плана, соответственно на 2014–2018 и 2019–2023 годы, включают в себя в общей сложности 57 конкретных мер по снижению смертности на дорогах. Они включают в себя сочетание профилактических, образовательных и принудительных мер. Благодаря этим программам за последние 10 лет нам удалось снизить смертность на дорогах почти на 50 процентов. Сегодня в Люксембурге ежегодное число погибших в дорожно-транспортных происшествиях составляет 38 человек на миллион жителей, что соответствует среднему европейскому показателю.

Нам еще предстоит проделать большую и серьезную работу. Именно поэтому нашей главной задачей является достижение целей программы

«Vision Zero» — нулевого уровня смертности и травматизма. Для этого потребуются время, усердная работа политиков и, конечно же, средства. Поэтому, когда я впервые услышал о планах создания Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, мне было абсолютно ясно, что Люксембург должен принять в нем участие. Все необходимые меры по повышению безопасности дорожного движения — от обучения и экзаменов до разъяснительной работы с водителями и повышения их осведомленности о безопасности дорожного движения, а также эффективного обеспечения соблюдения правил безопасности и улучшения инфраструктуры — все это стоит денег. Этот новый фонд имеет огромное значение для оказании помощи странам в разработке собственных программ безопасности дорожного движения и борьбе с ежедневными смертельными автокатастрофами на наших дорогах. Поэтому я хотел бы поблагодарить всех тех, кто принял участие в его создании, и надеюсь, что благодаря ему в ближайшие годы будут спасены жизни многих людей.

Председатель (говорит по-английски): Сейчас я предоставляю слово министру транспорта Малайзии Его Превосходительству г-ну Ви Ка Сионгу.

Г-н Сионг (Малайзия): Позвольте мне коротко рассказать об усилиях Малайзии по повышению безопасности дорожного движения.

В соответствии с нашими обязательствами в рамках второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) и целей в области устойчивого развития на период до 2030 года правительство Малайзии в сотрудничестве с региональными правительствами штатов, отраслевыми партнерами, неправительственными организациями и другими партнерами по обеспечению безопасности дорожного движения прилагает все усилия для того, чтобы безопасность на дорогах стала одной из норм нашей повседневной жизни и приоритетом для каждого участника дорожного движения.

В Малайзии мотоциклисты составляют более половины, а именно 64 процента, от общего ежегодного числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Поэтому решение проблемы безопасности езды на мотоциклах приобретает первостепенное значение для достижения цели по снижению смертности на дорогах на 50 процентов

к 2030 году. Наличие большого количества транспортных средств на дорогах с почти равным соотношением мотоциклов и других видов транспорта создают для нас огромную проблему при разработке эффективной политики безопасности для мотоциклистов.

Мы уделяем большое внимание девяти рекомендациям группы ученых экспертов Транспортной администрации Швеции, содержащиеся в ее докладе высокого уровня, и особенно тем рекомендациям, которые касаются повышения безопасности транспортных средств и расширения использования технологий безопасности в производстве транспортных средств и проектировании инфраструктуры. В связи с этим мы серьезно рассматриваем вопрос о расширении внедрения технологий безопасности транспортных средств путем создания спроса на них и поддержания производственно-сбытовых цепочек. Мы наблюдаем весьма положительное влияние на производителей автотранспортных средств Программы оценки новых автомобилей Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), которая направлена на то, чтобы на малайзийских дорогах каждый день появлялись более безопасные автомобили. Мы также работаем над тем, чтобы в ближайшие два года все новые модели мотоциклов были оснащены обязательной антиблокировочной тормозной системой, в первую очередь мотоциклы с объемом двигателя 150 куб. см и выше.

Мы принимаем участие в Международной программе оценки состояния дорог с 2016 года и внедряем более целенаправленные меры обеспечения безопасности мотоциклистов в рамках отечественной программы оценки состояния дорог, в том числе путем выделения специальных полос для мотоциклов на недавно построенных дорогах. Кроме того, Малайзийский исследовательский институт дорожной безопасности налаживает тесные партнерские отношения с рядом соответствующих организаций из стран АСЕАН с целью объединить общественность вокруг общей цели — повысить безопасность дорожного транспорта. Такое партнерство может способствовать расширению сотрудничества в области реализации проектов по повышению безопасности дорожного движения, а также обмена опытом и знаниями, которые позволят сделать дороги более безопасными во всех заинтересованных странах.

Все эти усилия были закреплены в разработанной Министерством транспорта Программе обеспечения безопасности дорожного движения в Малайзии на 2022–2030 годы, которая получила поддержку всех заинтересованных сторон. Программа была подготовлена в соответствии с рекомендациями Организации Объединенных Наций, содержащимися в ее резолюции 74/299, в которой период 2021–2030 годов был провозглашен вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Кроме того, в Программу внедрены задачи 3.6 и 11.2 целей в области устойчивого развития, касающиеся безопасности дорожного движения, направленные главным образом на сокращение числа случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий по меньшей мере на 50 процентов к 2030 году. Программа охватывает 10 приоритетных областей, которые были определены как наиболее важные для значительного снижения риска смерти и получения тяжелых травм на дорогах Малайзии. В частности, в двух приоритетных областях — безопасность езды на мотоциклах и повышение безопасности транспортных средств — будут разрабатываться ключевые стратегии и предприниматься конкретные действия по обеспечению безопасности водителей автомобилей и мотоциклов.

В заключение, мы с удовлетворением отмечаем сегодняшнее принятие Генеральной Ассамблеей политической декларации по итогам совещания высокого уровня по повышению безопасности дорожного движения во всем мире (резолюция 76/294), которая подтверждает нашу коллективную приверженность международному сотрудничеству в этой области. Давайте же все вместе работать над достижением конечных целей в области безопасности, чтобы сделать нашу жизнь лучше как на национальном, так и на глобальном уровнях.

Председатель (говорит по-английски): Сейчас я предоставляю слово министру транспорта Аргентины Его Превосходительству г-ну Алексису Геррера.

Г-н Геррера (Аргентина) (говорит по-испански): Хотел бы поблагодарить Генерального секретаря г-на Антониу Гутерриша и Председателя Генеральной Ассамблеи министра Абдуллу Шахида за организацию этого заседания высокого уровня, которое имеет столь важное значение для обеспечения безопасности и спасения жизней наших граждан.

В Аргентине мы проделали огромную работу по обеспечению безопасности дорожного движения. Последние статистические данные показывают, что число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий по-прежнему на 25 процентов ниже показателей, зафиксированных до пандемии. Это стало возможным благодаря нашему сотрудничеству со Всемирной организацией здравоохранения, Панамериканской организацией здравоохранения и аргентинскими неправительственными организациями через посредство наших национальных учреждений и работе над созданием конкретной государственной политики в области надзора, повышения осведомленности и поддержки, включающей, в частности, информационно-просветительские кампании и профилактику вождения в нетрезвом виде путем одновременного проведения 19 операций по контролю на дорогах в 24 провинциях страны.

Согласно актуальным статистическим данным, число случаев вождения в нетрезвом виде сократилось в два раза, что служит примером того, каких результатов можно достичь при последовательном проведении долгосрочной государственной политики, направленной на повышение осведомленности населения. В частности, с этой целью мы контролируем соблюдение скоростного режима, проводим операции по предотвращению выезда на обочину, совместно с другими государственными министерствами работаем над искоренением нелегальных уличных гонок, пропагандируем обязательное использование шлемов мотоциклистами и контролируем использование ремней безопасности в автомобилях и в общественном транспорте дальнего следования, помимо установки устройств для детских кресел.

Мы работаем совместно с местными органами власти в целях просвещения населения, добиваясь, чтобы преподаватели по всем предметам в обязательном порядке включали вопросы безопасности дорожного движения в свои учебные программы. Дети, которые получают знания еще в раннем возрасте, охотно следуют позитивному примеру, и с их помощью нам удастся достучаться до всех остальных членов семьи. С целью воспитания у взрослых людей более совершенной, менее агрессивной и более инклюзивной культуры вождения мы внедрили в национальную программу подготовки водителей курс, в котором учитываются гендерные аспекты.

Поэтому в программу обучения, обязательную для получения водительского удостоверения, входит материал, который помогает избавиться от стереотипов и добиться того, чтобы женщины и различные слои населения обладали одинаковыми правами и возможностями во время использования дорожной сети. С момента введения программы обучения прошли более 190 000 человек, а в 23 провинциальных центрах страны уже развернута программа по предоставлению женщинам с низким уровнем дохода и кормилицам возможностей впервые получить водительское удостоверение.

Многие семьи, переживающие последствия дорожно-транспортного происшествия, остро нуждаются в поддержке в трудную для них минуту, и государство может предоставить свои ресурсы для облегчения их страданий. Поэтому в нашей стране действует федеральная сеть по оказанию помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и их родственникам, в которую можно обратиться по специальному «телефону доверия» — 149. Это служба бесплатно поддерживает и консультирует людей после того, как чрезвычайная ситуация миновала, в том числе путем предоставления психологической и юридической помощи, консультаций по социальным услугам, медицинской помощи и реабилитации, переезду и поиску жилья, экономической поддержки и других ресурсов. На сегодняшний день проводимая нами политика позволяет ежедневно предотвращать в среднем пять смертей в день по сравнению с показателями за последние 10 лет, а это означает, что каждый год на 1825 человек больше остаются со своими близкими.

Нам предстоит еще большая работа, и мы глубоко скорбим о каждом погибшем на дороге. Именно поэтому мы продолжаем работать над дальнейшим повышением стандартов в нашей стране. Совместно с властями регионов мы уже внедряем балльную систему на федеральном уровне, чтобы таким образом жители всех провинций страны были равны перед законом и не могли просто откупаться от совершенных ими правонарушений. Поэтому вместе с новыми водительскими удостоверениями будут начисляться 20 баллов, из которых за каждое нарушение водителями правил дорожного движения вычитаются баллы, независимо от того, в какой части страны оно было совершено. Благодаря этой системе борьба с правонарушениями больше не будет сводиться только к взысканию штрафов, но и

позволит правительству страны опираться на более точные статистические данные о соблюдении установленных правил в каждой из местных юрисдикций страны.

В настоящее время мы добиваемся принятия закона о нулевом содержании алкоголя в крови водителя, который уже находится на обсуждении в Национальном конгрессе, чтобы с его помощью отменить любые допустимые значения содержания алкоголя, при которых разрешается управлять транспортным средством на всей территории нашей страны. Этот закон уже успешно применяется в нескольких регионах Аргентины, и статистические данные свидетельствуют о том, что эта мера позволила сократить число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Как видно из отчетов, алкоголь содержится в крови каждого четвертого человека, погибшего в результате дорожно-транспортного происшествия, а из-за того, что в нашей стране самый высокий в регионе порог допустимого содержания алкоголя многие водители не вполне уверены в том, сколько они могут выпить и, как следствие, рискуют собственной жизнью и жизнями своих сограждан.

Также работаем в целях принятия закона о причислении причинения смерти и ущерба здоровью в результате дорожно-транспортного происшествия к уголовным преступлениям, что будет предусматривать тюремное заключение на срок от 8 до 25 лет и пожизненное лишение права управления автомобилем за наиболее серьезные нарушения, в частности повлекшие за собой гибель людей во время нелегальных уличных гонок. Мы намерены добиться ужесточения наказания и провести информационно-просветительскую работу среди водителей-лихачей, которые подвергают опасности себя и жизни других людей.

Все эти меры входят в сформулированную нашим президентом четкую концепцию, которая позволит Аргентине внести свой вклад в достижение глобальной цели по сокращению в два раза числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 году. Это обязательство, которое наша страна взяла на себя по линии Национального агентства по безопасности дорожного движения, и мы должны его выполнить, поскольку таким образом нам удастся спасти жизни наших граждан.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру транспорта и горно-рудной промышленности Ямайки Его Превосходительству г-ну Одли Шоу.

Г-н Шоу (Ямайка) (*говорит по-английски*): Ямайка рада принять участие в заседании высокого уровня Генеральной Ассамблеи, посвященном вопросам повышения безопасности дорожного движения во всем мире с целью борьбы с бедствием дорожно-транспортных происшествий и гибелью в них людей. Приветствуем искренние усилия этого органа.

Во всем мире в дорожно-транспортных происшествиях каждый год гибнет почти 1,3 миллиона человек, которых можно было бы спасти, и около 50 миллионов человек получают травмы, причем эти происшествия представляют собой главную общемировую причину гибели детей и молодых людей. Ямайка также столкнулась с разрушительными последствиями аварий на дороге, поскольку с 2012 года мы наблюдаем устойчивый рост числа подобных происшествий с летальным исходом. С 2012 года по 2019 год количество жертв увеличилось в среднем на 10 процентов. В 2021 году на дорогах нашей страны погибло 487 человек, что на 12 процентов больше, чем в 2020 году, когда погибло 433 человека. Общепризнанный факт заключается в том, что среди всех стран мира именно в развивающихся странах на дорогах гибнет больше всего людей, несмотря на меньшее число автомобилей по сравнению с развитыми странами. Социально-экономические последствия этого для развивающихся стран огромны.

В октябре 2021 года премьер-министр Ямайки высокочтимый Эндрю Хоулнесс, выступая в качестве основного докладчика на открытии второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), объявил о внедрении системного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, который станет центральным на протяжении всего Десятилетия действий, и тем самым четко дал понять, что Ямайка твердо намерена выполнить цель Организации Объединенных Наций по сокращению смертности на дорогах вдвое к 2030 году. Подтверждаем нашу решимость неуклонно содействовать реализации задач, намеченных в рамках второго Десятилетия действий, путем расстановки приоритетов и фор-

мулирования стратегии, призванной служить основой для определения на национальном и местном уровнях соответствующих целей и разработки планов по их достижению.

По оценкам Организации Объединенных Наций, в течение следующего десятилетия в результате дорожно-транспортных происшествий 13 миллионов человек погибнут и 500 миллионов получат травмы, что затруднит усилия по достижению устойчивого развития, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода. Для изменения ситуации со смертностью и травматизмом в ДТП потребуются наладить сотрудничество между многосторонними организациями, развитыми и развивающимися странами, государственно-частными партнерствами и неправительственными организациями, особенно если мы хотим достичь цели сокращения смертности и травматизма на дорогах на 50 процентов. Исключительно важная роль в поддержке этих усилий отводится Фонду Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Фонд содействует привлечению финансовых средств и налаживанию технического сотрудничества в интересах финансирования стратегических мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, направленных на развитие дорожной инфраструктуры, совершенствование систем управления транспортом, просвещение населения и оказание помощи пострадавшим в ДТП.

Ямайка считает, что есть все основания рассчитывать на конструктивные итоги встречи высокого уровня по глобальной дорожной безопасности и первого мероприятия по объявлению взносов, которое состоится после ее проведения. Приветствуем возможность наладить партнерские отношения для достижения общей цели снижения смертности на дорогах во всем мире. Мы знаем, что сведение к нулю показателя смертности в результате ДТП возможно — при условии, что мы будем работать сообща.

Председатель (*говорит по-английски*): Слово предоставляется министру общественных работ и транспорта Камбоджи Его Превосходительству г-ну Чантолу Суну.

Г-н Сун (Камбоджа) (*говорит по-английски*): Дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных причин смертности в Камбодже. В среднем на дорогах Камбоджи ежедневно погибают 5 человек и 10 получают травмы. Согласно

проведенному Программой развития Организации Объединенных Наций исследованию, из-за дорожно-транспортных происшествий Камбоджа ежегодно теряет от 2,5 до 3 процентов своего валового внутреннего продукта (ВВП).

Королевским правительством Камбоджи был учрежден Национальный комитет по безопасности дорожного движения под председательством заместителя премьер-министра, исполняющего также функции министра внутренних дел, министр общественных работ и транспорта является постоянным заместителем председателя, а начальник национальной полиции — альтернативным заместителем председателя. Постоянный заместитель председателя отвечает за разработку политики в области безопасности дорожного движения, а начальник национальной полиции — за ее выполнение. Кроме того, в целях обеспечения реализации политики в области безопасности дорожного движения на уровне провинций созданы подкомитеты, возглавляемые губернаторами провинций. Национальный комитет по безопасности дорожного движения проводит ежемесячные заседания, на которых анализируются данные по дорожным происшествиям и разрабатываются планы действий по борьбе с ними. Королевское правительство Камбоджи в своей деятельности, направленной на предотвращение и сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, руководствуется глобальными руководящими принципами и правилами безопасности дорожного движения.

Согласно ежегодному отчету нашей Системы данных по ДТП и пострадавшим, в период с 2010 по 2020 год основными причинами дорожно-транспортных происшествий были превышение скорости, опасные обгоны, несоблюдение правила преимущественного проезда и управление транспортом в нетрезвом состоянии. Среди причин ДТП также отмечались конструктивные недостатки самих дорог и технические неисправности транспортных средств. Мы приложили массу усилий для улучшения ситуации в плане соблюдения правил дорожного движения и реализации нашей национальной стратегии в области безопасности дорожного движения, а также достижения целей десятилетия действий на 2011–2020 годы, благодаря которым мы смогли, и я говорю об этом с гордостью, спасти почти 5000 жизней, что является положительной тенденцией, хотя и не дотягивает до намеченной нами цели по спасению примерно 7400 жизней.

После принятия декларации третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которая состоялась в Стокгольме, а также утверждения Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), представленного Всемирной организацией здравоохранения и региональными комиссиями Организации Объединенных Наций 28 октября 2021 года, Камбоджа провозгласила национальное десятилетие действий на 2021–2030 годы, в рамках которого поставлена цель сократить число дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов. Недавно мы запустили новое мобильное приложение, которое позволяет нашим инспекторам дорожного движения в режиме реального времени снимать баллы с водителей прямо на месте нарушения. Установка на дорогах страны камер для фиксации случаев превышения скорости и опасного вождения стала еще одним фактором, способствовавшим осознанию участниками дорожного движения того, что с нарушениями правил дорожного движения мириться никто не будет.

Наш премьер-министр выступил с заявлением, в котором напомнил нашим гражданам, что «сегодня и впредь аварий на дорогах происходить не должно». Снижение аварийности на дорогах является обязанностью всех заинтересованных сторон. Правительства не могут заниматься этим в одиночку. Необходимо, чтобы и государственный, и частный секторы, неправительственные организации и средства массовой информации работали рука об руку с правительствами, обучая участников дорожного движения правилам поведения на дорогах. В связи с этим Национальный комитет по безопасности дорожного движения проводит с представителями различных коммерческих организаций Камбоджи разъяснительную работу с целью убеждения их в необходимости обучения ими своих сотрудников правилам дорожного движения. Комитет также перенимает передовой опыт других стран в части обеспечения безопасности дорожного движения, адаптируя его к условиям нашей страны.

Хотя связанные с дорожно-транспортными происшествиями расходы составляют в среднем от 2,5 до 3 процентов ВВП страны, что делает обеспечение безопасности дорожного движения одной из главных задач в области здравоохранения, на усилия по борьбе с этой проблемой не выделяются до-

статочные финансовые ресурсы, что обусловлено прежде всего бюджетными ограничениями. В связи с этим призываю всех партнеров по развитию взять на себя покрытие части расходов на эффективную реализацию программ по безопасности дорожного движения во всех государствах-членах.

Мы высоко оцениваем выбор темы и концепцию этого заседания и отмечаем успешное проведение трех круглых столов. Наша делегация надеется, что участие в этом заседании позволит нам больше узнать о различных механизмах снижения аварийности на дорогах и используемых для этого технических средствах.

Председатель (*говорит по-английски*): Слово предоставляется министру транспорта и гражданской авиации Мальдивских Островов Ее Превосходительству г-же Аишат Нахуле.

Г-жа Нахула (Мальдивские Острова) (*говорит по-английски*): Г-н Председатель, позвольте мне поблагодарить Вас за созыв этого совещания высокого уровня по повышению глобальной безопасности дорожного движения в рамках второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). Хочу также поздравить государства-члены и все заинтересованные стороны с успешным принятием ориентированной на конкретные действия политической декларации (резолюция 76/294). Я уверена в том, что мы в состоянии мобилизовать необходимую политическую волю для того, чтобы повысить безопасность на наших дорогах.

Мальдивские Острова приветствуют установление цели по снижению показателей смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий по меньшей мере на 50 процентов к 2030 году. Нас очень воодушевляет приверженность государств-членов этой цели.

Мобильность играет жизненно важную роль во всех аспектах нашей жизни. Безопасным и экономичным системам автомобильного транспорта отводится исключительно важное место в нашей повседневной жизни, поскольку они облегчают нам доступ к продуктам питания, образованию, занятости и медицинским услугам. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях погибает около 1,3 миллиона человек, еще около 50 миллионов получают не смертельные травмы. По данным

Всемирной организации здравоохранения, более 90 процентов связанных с ДТП смертей приходится на страны с низким и средним уровнем дохода, такие как Мальдивские Острова. Такая шокирующая статистика ясно показывает, что, хотя безопасность дорожного движения является вопросом охраны здоровья, ее низкий уровень также имеет и социально-экономические последствия. Полученные в результате дорожно-транспортного происшествия травмы наносят значительный экономический ущерб пострадавшим, их семьям и государству. Они обходятся большинству стран в 3 процента от их валового внутреннего продукта.

Мальдивские Острова с озабоченностью отмечают, что травмы, полученные в дорожно-транспортных происшествиях, являются основной причиной смерти среди детей и молодых людей. Причем и у нас, на Мальдивских Островах, ситуация нисколько не лучше. Горько осознавать, что среди пострадавших большинство — это люди в возрасте от 18 до 30 лет. Чаще всего причиной аварии становится неосторожное вождение. С учетом этих фактов в нашей стране осуществляются строгие меры по обеспечению соблюдения установленного ограничения скорости движения до 30 километров в час на участках дорог, где есть пешеходы. Ограничение скорости движения не только является основной мерой повышения безопасности на наших дорогах, но и побуждает делать выбор в пользу экологичных видов транспорта, что может способствовать снижению вредных выбросов, вызывающих изменение климата.

Изменение климата — главная угроза нынешнего столетия. Этот процесс продолжает представлять значительную опасность для малых островных развивающихся государств, таких как Мальдивские Острова. Он представляет собой наибольшую угрозу нашему выживанию и жизнеспособности, в том числе из-за утраты территории. Мы должны шире пропагандировать идеи создания безопасных и пригодных для жизни городских районов, при проектировании которых упор делался бы на обеспечении мобильности с нулевым уровнем выбросов углерода и поощрении, в том числе, передвижения пешком и на велосипедах.

Безопасность дорожного движения играет все более важную роль в облегчении доступа к месту работы или учебы, в снижении уровня бедности и

неравенства, а также смягчении последствий изменения климата. Она косвенно связана с реализацией ряда целей в области устойчивого развития. Мальдивские Острова поддерживают Глобальный план для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) и призывают государства-члены разработать национальные планы и цели.

Повышение безопасности дорожного движения — задача, требующая коллективных усилий. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий требует согласованных и совместных действий представителей разных секторов. Решающее значение имеют руководящая роль и четкие рамки институциональной ответственности и подотчетности. Необходимо также задействовать частный сектор, гражданское общество и научные круги. Но настаивая на принятии упреждающих мер и действий, мы должны осознавать суровую реальность. В любой стране никакие политические соображения не должны становиться преградой на пути принятия мер, способных привести к созданию более безопасных условий для жизни людей. Одно незначительное действие может привести к долгосрочным последствиям в жизни человека. Отказавшись от рискованных привычек, можно спасти чью-то жизнь. Пришло время засучить рукава и взяться за работу.

Мальдивские Острова будут принимать самое активное участие вместе с другими государствами-членами в реализации инициатив, призванных содействовать повышению безопасности на наших дорогах и обеспечению процветания, равных возможностей и экономического благополучия для всех во всем мире.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру транспорта, городской мобильности и безопасности дорожного движения Буркина-Фасо Его Превосходительству г-ну Махамуду Зампалигре.

Г-н Зампалигре (Буркина-Фасо) (*говорит по-французски*): Прежде всего я хотел бы выразить признательность и благодарность Организации Объединенных Наций за предоставленную Буркина-Фасо возможность принять участие в этом заседании высокого уровня. Это позволяет нам поделиться своими соображениями относительно путей обеспечения безопасности дорожного движения во

всем мире, основанными на собственном опыте и опыте других стран, а также изложить нашу позицию по вопросу о роли Организации Объединенных Наций в этой области.

Г-н Председатель, хочу Вас тепло поприветствовать и поблагодарить за превосходное руководство нашей работой. Пусть Ваши мудрость и богатый опыт послужат для нас опорой и руководством в наших усилиях и помогут достичь целей, которые мы поставили перед собой. Со своей стороны, я хотел бы заверить Вас в полной поддержке нашей делегации и готовности тесно взаимодействовать с Вами в этих начинаниях.

Эта встреча высокого уровня проводится на фоне неопределенности, связанной с последствиями пандемии коронавирусной инфекции, острой ситуацией в мировой экономике и нарастанием угроз международному миру и безопасности. Разнообразные проблемы, с которыми приходится сегодня сталкиваться человечеству, служат для всех нас призывом к действиям и требуют большей смелости, активизации усилий, гибкости и солидарности. Наряду с этими хорошо известными проблемами существует еще одна, не менее серьезная, которая ставит под угрозу человеческую жизнь и препятствует устойчивому развитию. Речь идет, конечно, о ситуации в области безопасности дорожного движения.

В начале нынешнего, уже второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) в дорожно-транспортных происшествиях по-прежнему ежегодно погибают 1,3 миллиона человек и более 50 миллионов получают тяжелые травмы. Девяносто процентов смертей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на страны с низким и средним уровнем доходов, и более 55 процентов пострадавших являются уязвимыми участниками дорожного движения, среди которых пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты.

В Буркина-Фасо в период с 2019 по 2021 год число дорожно-транспортных происшествий возросло с 20 578 до 25 118, что составляет средний рост на 15,13 процента в год. Число лиц, получивших травмы, выросло с 13 653 до 15 340, а число погибших — с 978 до 1272, то есть в среднем на 5,62 и 0,9 процента в год, соответственно. Социально-экономические последствия дорожно-тран-

спортных происшествий огромны. В частности, экономические издержки оцениваются в 3 процента от валового внутреннего продукта, что соответствует объему поступающей в нашу страну официальной помощи в целях развития. Таким образом, ситуация с безопасностью дорожного движения стала одной из главных проблем как для государств, так и для Организации Объединенных Наций. В этой связи я хотел бы с благодарностью отметить многочисленные усилия, прилагаемые системой Организации Объединенных Наций в целях поддержки шагов, предпринимаемых государствами для решения следующих задач: включение безопасности дорожного движения в число приоритетных задач государства; поощрение правительств к разработке и внедрению политики, направленной на повышение безопасности дорожного движения; введение соответствующих норм и технических регламентов, разработанных с опорой на научные данные; привлечение заинтересованных сторон из числа представителей частного сектора, научных кругов и гражданского общества к разработке конкретных мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения; и поощрение государств-членов к проведению на периодической основе обзора предпринимаемых ими инициатив по обеспечению безопасности дорожного движения и достигнутых успехов и представлению соответствующей отчетности.

Нет нужды отдельно упоминать необходимость оперативного решения этих проблем, учитывая, что от этого в определенной степени зависит достижение целей в области устойчивого развития. Так, наличие безопасной и эффективной дорожной сети, отвечающей потребностям всех граждан, позволяет обеспечить равный доступ к образованию, здравоохранению и продовольствию. Кроме того, с ее помощью удастся соединить все регионы страны, что способствует формированию экономических, социальных и экологических связей между городскими, пригородными и сельскими районами.

Со своей стороны, Буркина-Фасо хотела бы вновь заявить о своей готовности и в дальнейшем поддерживать плодотворное сотрудничество, которым всегда характеризовались отношения между нашей страной и системой Организации Объединенных Наций, в частности в области повышения безопасности дорожного движения. Хотелось бы надеяться, что сегодняшний обмен мнениями будет способствовать укреплению этих партнерских от-

ношений и поиску других форм сотрудничества на региональном и международном уровнях. В любом случае, наша страна рассчитывает на то, что участие в этом заседании позволит нам ознакомиться с опытом других стран, которые в большей мере сталкиваются с этой проблемой, и перенять его, а также поделиться своими соображениями по поводу путей реализации инициатив, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения.

Мы, в свою очередь, осознаем острую необходимость изыскания оперативных и эффективных решений. Хочу отметить в этой связи, что в Буркина-Фасо с 2009 года реализуется разработанная правительством национальная политика в области безопасности дорожного движения, прилагаемые в рамках которой усилия охватывают следующие четыре стратегических направления: меры организационного регулирования безопасности дорожного движения, подготовка и информирование участников дорожного движения, контроль за техническим состоянием транспортных средств и надежность дорожной инфраструктуры. При всем желании и решительной готовности добиваться повышения уровня безопасности дорожного движения на основе осуществления упомянутой национальной политики в этой области, мы сталкиваемся на этом пути с целым рядом трудностей, включая отсутствие механизма устойчивого финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, неэффективность методов обработки данных о дорожно-транспортных происшествиях, несоблюдение требований нормативных документов и отсутствие системы, предусматривающей проведение регулярных проверок безопасности дорожного движения и вынесение штрафов.

Для решения этих задач Буркина-Фасо необходима поддержка со стороны наших партнеров по таким направлениям, как финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и наращивание технического потенциала Национального управления по безопасности дорожного движения. Кроме того, правительство Буркина-Фасо намерено продолжить осуществление начатых реформ и будет изо дня в день неустанно прилагать усилия в целях повышения эффективности своей работы на этом направлении, с тем чтобы выполнить свои обязательства по обеспечению безопасности дорожного движения на благо населения.

Наконец, хотел бы от лица нашей делегации еще раз выразить глубокую признательность и искреннее восхищение в связи с безупречной организацией этого заседания.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру инфраструктуры Швеции Его Превосходительству Тумасу Энероту.

Г-н Энерот (Швеция) (*говорит по-английски*): Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях погибает 1,3 миллиона человек. Полученные в результате дорожно-транспортных происшествий травмы являются самой распространенной причиной гибели среди молодежи во всем мире. Это неприемлемо. Мы должны проникнуться осознанием неотложности достижения наших целей в области безопасности дорожного движения. В прошлом безопасность дорожного движения не была как-либо связана с другими сферами политики и рассматривалась почти как отдельный процесс. Однако теперь мы поняли, как многого можно достичь, если рассматривать обеспечение безопасности дорожного движения в более широком контексте, как один из компонентов усилий по достижению целей в области устойчивого развития и как способ построения более безопасного и устойчивого общества для всех.

Когда Швеции выпала честь принимать третью Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения, которая состоялась в Стокгольме в 2020 году, я надеялся, что Стокгольмская декларация даст нам возможность продемонстрировать нашу твердую приверженность как делу повышения безопасности дорожного движения, так и обмену соответствующим опытом, и при этом позволит совместно работать над достижением глобальных целей в области устойчивого развития и осуществлением Повестки дня на период до 2030 года, не в последнюю очередь по вопросам климата и гендерного равенства.

В обстановке постоянно растущих противоречий во всем мире, когда в центре внимания часто оказываются не общие проблемы, а существующие между странами разногласия, необходимо увеличивать число площадок для многостороннего сотрудничества, а не наоборот. Странам мира следует объединиться для поиска путей преодоления наших общих проблем, как мы это делаем сегодня в Нью-Йорке, поскольку глобальный характер про-

блемы дорожной безопасности требует сотрудничества на международном уровне. Пришло время действовать. То, что нам удалось в нынешних условиях согласовать на основе консенсуса политическую декларацию, является свидетельством наличия объединяющей нас всех твердой политической приверженности. Особенно хочу поблагодарить Вас, г-н Председатель, за ваше руководство, благодаря которому это стало возможным.

Настало время, объединив усилия в рамках второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), покончить с гибелью людей в результате дорожно-транспортных происшествий. Настало время выполнить наши обещания по созданию более безопасных, надежных и доступных транспортных систем для нас самих и для будущих поколений. С момента принятия концепции нулевой смертности на дорогах в 1997 году Швеция проделала большую работу. У нас в стране отмечается значительное сокращение числа дорожных происшествий со смертельным исходом, и я считаю, что наш успех обусловлен использованием трех следующих подходов.

Во-первых, при проектировании объектов нашей транспортной системы мы принимаем во внимание человеческий фактор. Мы считаем, что безопасная транспортная система — это такая система, которая даже в случае совершения той или иной ошибки позволяет избежать гибели людей или серьезных травм. Во-вторых, в том что касается взаимодействия с заинтересованными сторонами, мы проектируем нашу транспортную систему в тесном сотрудничестве с частным сектором, научными кругами и гражданским обществом. Обеспечение безопасности дорожного движения — наша общая задача, при решении которой мы должны учитывать различные точки зрения. В-третьих, мы активно используем технологии и инновации. Наши производители транспортных средств тесно сотрудничают с другими компаниями, разрабатывая новаторские решения, способствующие повышению безопасности и экологичности автомобилей.

Место Председателя занимает г-жа Фатима (Бангладеш), заместитель Председателя.

Вспоминаю, что 20–30 лет назад нам казалось, что переход к «зеленой» экономике невозможен. Но сейчас мы видим, что транспортная отрасль играет ведущую роль в осуществлении «зеленого» пере-

хода и именно там создаются новые рабочие места. Аналогичный подход к переменам необходимо использовать и применительно к области безопасности дорожного движения. Вместе мы сможем добиться к 2030 году снижения наполовину смертности на наших дорогах, и хочу заверить в том, что Швеция и я лично преисполнены решимости выполнить эту задачу. Тем самым мы спасем жизни и подарим надежду грядущим поколениям. Настало время действовать.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется министру общественных работ и коммуникаций Доминиканской Республики Его Превосходительству г-ну Делинье Асенсьону Бургосу.

Г-н Асенсьон Бургос (Доминиканская Республика) (*говорит по-испански*): Как показывает опыт последних десятилетий, эффективные и комплексные стратегии обеспечения безопасности дорожного движения позволяют снизить показатели смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Подавляющее большинство дорожных аварий в мире происходит в странах с низким и средним уровнем дохода, а среди пострадавших отмечается непропорционально большое число представителей беднейших слоев населения. Такие аварии служат основной причиной смерти молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет, а это значит, что они находятся в группе повышенного риска.

Население Доминиканской Республики составляет около 10,5 миллиона человек, из которых 80 процентов проживают в городах и 20 процентов в сельской местности, территория страны — чуть более 48 000 квадратных километров, а ее валовой внутренний продукт едва превышает 80 млрд долл. США. Тем не менее Доминиканская Республика занимает одно из первых мест в мире по количеству дорожно-транспортных происшествий и числу погибших в них людей. Ежегодный показатель смертности на дорогах Доминиканской Республики составляет приблизительно 34,6 на 100 000 жителей. Таким образом, ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибает более 3500 человек, что превышает число жертв пандемии коронавирусного заболевания в нашей стране. Ввиду сложившейся ситуации правительство Доминиканской Республики приняло твердое ре-

шение направить усилия на достижение цели, закрепленной в резолюции 74/299, а именно сократить за десятилетие 2021–2030 годов вдвое число дорожно-транспортных происшествий в стране. В рамках этих усилий мы установили основные причины, которые приводят к дорожно-транспортным происшествиям.

В 2021 году по линии Международной программы оценки состояния дорог была проведена оценка трех основных транспортных артерий Доминиканской Республики, которым был присвоен измеряющийся в звездах рейтинг, соответствующий уровню их безопасности. Полученные этими тремя основными дорожными артериями страны рейтинги находились в диапазоне от одной до двух звезд, что указывает на высокую вероятность возникновения на них дорожно-транспортных происшествий. В этой связи правительством были определены три основных направления усилий: во-первых, формирование правовой базы; во-вторых, развитие дорожно-транспортной инфраструктуры; и, в-третьих, организация информационно-просветительской деятельности.

В рамках первого направления, а именно формирования правовой базы, Национальный институт транзита и наземного транспорта Доминиканской Республики разрабатывает широкий спектр программ, ориентированных на обеспечение инклюзивности и повышение качества обучения водителю в автошколах, а также другие инициативы, направленные в том числе на снижение количества ДТП с участием мотоциклистов. Мотоциклы составляют 50 процентов всех транспортных средств в Доминиканской Республике. Что касается дорожной инфраструктуры, то мы разрабатываем комплексную программу мер, направленных на повышение качества наших дорог и созданию новой дорожной инфраструктуры, включая строительство ряда объездных дорог, с тем чтобы пустить поток тяжелых транспортных средств в объезд центра наших городов, а также на улучшение сообщения между регионами. Кроме того, в стране под эгидой моего министерства внедряется уже очень хорошо себя зарекомендовавшая программа помощи на дорогах, призванная обеспечивать оказание помощи водителям на основных транспортных магистралях Доминиканской Республики.

Все эти меры и выделяемые правительством на их осуществление финансовые средства направлены на снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в сроки, установленные резолюцией 74/299. В связи с этим правительством Доминиканской Республики прилагаются усилия в целях выполнения обязательства по снижению наполовину смертности и травматизма и преодоления ситуации, в которой мы, к сожалению, оказались.

Исполняющий обязанности председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово кабинет-секретарю Кении по вопросам транспорта, инфраструктуры, жилищного строительства и общественных работ Его Превосходительству г-ну Джеймсу Мачарии.

Г-н Мачария (Кения) (*говорит по-английски*): Полученные вследствие дорожно-транспортных происшествий травмы являются одной из основных причин смертности в Кении. В 2021 году в результате дорожно-транспортных происшествий на дорогах Кении погибло 4579 человек. За два дня, отведенных на эти заседания на высоком уровне, 25 кенийцев погибли в результате дорожных аварий, которые можно было бы предотвратить, и еще десятки людей получают тяжелые травмы с долгосрочными последствиями. Жизнь каждого человека имеет значение, и я надеюсь, что настанет день, когда нам больше не нужно будет обсуждать этот вопрос и искать пути его решения.

Расширение дорожной сети Кении способствовало росту экономической активности и изменило жизнь многих кенийцев к лучшему. Вместе с тем рост интенсивности движения также привел к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий и инцидентов. Правительство Кении, будучи преисполнено решимости добиваться обеспечения безопасности на дорогах страны, занимается реализацией в этих целях целого ряда инициатив. Они осуществляются в русле Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), цель которого — сократить количество дорожно-транспортных происшествий, смертей и серьезных травм на 50 процентов в период с 2021 по 2030 год. Одним из ключевых факторов, способствующих повышению безопасности дорожного движения, является наличие обширной базы актуальных данных о дорожно-

транспортных происшествиях и инцидентах. Хочу отметить в этой связи, что в нашей стране функционирует надежная информационная система сбора данных о дорожном транспорте, используемых в целях формирования и проведения научно-обоснованной политики в этой области и осуществления жесткого контроля и пресечения нарушений.

Строительство, проектирование и обслуживание дорог — важные аспекты процесса обеспечения безопасности дорожного движения. Все дороги в Кении проходят проверку на предмет их безопасности на этапах проектирования, строительства и в период после завершения строительства. Предлагаемые работы по обслуживанию дорог также проходят оценку с точки зрения безопасности дорожного движения, с тем чтобы убедиться, что они предусматривают элементы обеспечения безопасности дорожного движения. Этот процесс включает выявление «черных пятен» и опасных участков и реализацию соответствующих действий и мер по устранению выявленных недостатков. К числу таких мер относятся установка средств принудительного снижения скорости и сооружение надземных пешеходных переходов, а также сопутствующее обустройство дорог.

Повышение безопасности дорожного движения требует решительного руководства и активного взаимодействия. Хочу поблагодарить Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения за сотрудничество с кенийским правительством в деле улучшения инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов в городах и поселках Кении. Будем рады наладить взаимодействие и с другими учреждениями в вопросах повышения безопасности на дорогах Кении.

В заключение хотел бы подтвердить решимость правительства Кении развивать сотрудничество с международным сообществом в целях повышения безопасности дорожного движения. Рассчитываем на положительные результаты этой встречи.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру внутренних дел Мозамбика Ее Превосходительству г-же Арсени Фелисидади Фелиш Массинге.

Г-жа Массинге (Мозамбик) (*говорит по-португальски; устный перевод на английский язык обеспечен делегацией*): Для меня большая честь

представлять правительство Мозамбика на этом заседании высокого уровня Генеральной Ассамблеи, посвященном рассмотрению вопроса, имеющего особое значение с точки зрения оценки Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы.

Обеспечение безопасности дорожного движения — неотложная и приоритетная задача, имеющая самое непосредственное отношение к обеспечению экономического развития и социального благополучия людей. Вместе с тем рост интенсивности дорожного движения порождает определенные проблемы, с которыми сегодня приходится иметь дело обществу, включая гибель людей и разрушение инфраструктуры в результате дорожно-транспортных происшествий, а также деградацию окружающей среды и подрыв усилий по обеспечению устойчивого развития. Мы хотели бы поблагодарить Организацию Объединенных Наций за провозглашение десятилетий действий по обеспечению безопасности дорожного движения — первого на период 2011–2020 годов и второго на период 2021–2030 годов, и за постановку цели сократить к 2030 году вдвое число людей, погибших или получивших серьезные травмы в результате дорожно-транспортных происшествий. Такие меры являются весьма действенным фактором, способствующим повышению осведомленности общества о важности безопасности дорожного движения.

Положение в области безопасности дорожного движения в Мозамбике вызывает беспокойство. Только в период с 2015 по 2021 год в стране было зарегистрировано около 11 000 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло и пострадало множество людей, в основном дети. В сложившейся ситуации Мозамбик в рамках выполнения рекомендаций состоявшейся в Стокгольме в феврале 2020 года третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения проводит следующие структурные реформы.

В стране учрежден Национальный институт автомобильного транспорта — государственный орган, отвечающий за координацию и реализацию инициатив и программ, связанных с безопасностью дорожного движения. Нами также создан Научно-технический комитет по безопасности дорожного движения, представляющий собой консультативную структуру, призванную оказывать правитель-

ству страны содействие в поиске путей решения проблем в этой области. Была сформулирована и принята Национальная стратегия безопасности дорожного движения, являющаяся руководящим документом для подготовки соответствующих инициатив, а в настоящее время мы занимаемся разработкой на основе этого документа национального плана действий в области безопасности дорожного движения. На автомагистралях страны действует программа «пользователь платит», за счет которой бюджет государства пополняется необходимыми средствами на содержание и ремонт дорожной инфраструктуры и обеспечивается ее устойчивость. Мы также ввели обязательный регулярный технический осмотр транспортных средств, автомобилей и прицепов. Создана служба скорой медицинской помощи, занимающаяся оказанием первой помощи, включая транспортировку пострадавших с места аварии.

Достигнутые в результате принятия указанных мер успехи побуждают нас продолжать работу в этом направлении. Эти меры нашли поддержку со стороны наших партнеров по сотрудничеству, особенно в плане разработки стандартов в области дорожной безопасности и профилактики. В заключение я хотел бы подтвердить приверженность Мозамбика реализации решений и мер по безопасности дорожного движения в качестве фактора, содействующего достижению устойчивого развития. Мы также хотели бы подтвердить нашу решимость и готовность обмениваться и делиться опытом в этой области с другими государствами-членами.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру транспорта и общественных работ Малави Его Превосходительству г-ну Джейкобу Харе.

Г-н Хара (Малави) (*говорит по-английски*): Позвольте мне от имени нашей делегации выразить признательность за созыв этого заседания.

Смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий представляют собой серьезный кризис в области общественного здравоохранения в Малави. В период с 2011 по 2020 годы в Малави было зарегистрировано 10 265 смертей и 8326 случаев получения серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий при соотношении между количеством транспортных средств и численностью населения 1:50. В этой свя-

зи в стремлении содействовать реализации задач, намеченных в рамках глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), Малави был принят ряд следующих мер.

Во-первых, на основе глобального плана для Десятилетия действий мы разрабатываем многосекторальную национальную стратегию безопасности дорожного движения, которая будет завершена к концу этого года. Во-вторых, мы проводим базовые исследования с целью изучения воздействия на аварийность на дорогах таких факторов, как вождение в состоянии алкогольного опьянения, превышение скорости и использование ремней безопасности. В-третьих, мы планируем к 2024 году присоединиться к Конвенции Организации Объединенных Наций 1968 года о дорожном движении. В-четвертых, Малави принимает меры по обеспечению соответствия всех импортируемых автомобилей, как поддержанных, так и новых, стандартам безопасности на высоком уровне. В-пятых, мы полны решимости добиться, чтобы большинство мотоциклистов использовали шлемы, отвечающие установленным нормам безопасности. В-шестых, мы стремимся обеспечивать применительно как к существующим, так и строящимся дорожным магистралям, безопасность объектов дорожной инфраструктуры всех уровней, причем буквально с этапа проектирования. В-седьмых, мы принимаем меры, направленные на повышение качества предоставляемых услуг по оказанию помощи участникам дорожно-транспортных происшествий на наших основных дорожных магистралях. И наконец, мы обеспечиваем стабильное финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В свете сказанного правительство Республики Малави подтверждает свою решимость достичь целей глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) и обязуется принять следующие меры. Во-первых, мы обеспечим реализацию к 2030 году нашей национальной стратегии безопасности дорожного движения. Мы обеспечим разработку национальных целевых показателей, предусматривающих сокращение по меньшей мере наполовину смертности и тяжелого травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, и их достижение к 2030 году. Мы будем разрабатывать и внедрять основанные на использовании фак-

тических данных мероприятия по устранению основных факторов риска в отношении безопасности дорожного движения. Мы будем внедрять основанные на практическом опыте программы повышения осведомленности и обучения в области безопасности дорожного движения, чтобы привить культуру безопасности всем участникам дорожного движения. И наконец, мы обеспечим минимальное обязательное страхование всех транспортных средств, с тем чтобы пострадавшие в дорожно-транспортных происшествиях получали надлежащую помощь.

Несмотря на все трудности, с которыми мы сталкиваемся, Малави подтверждает свою решимость обеспечить включение вопросов дорожной безопасности в стратегию «Малави 2063» и сделать их ее неотъемлемой частью. Малави разделяет мнение, согласно которому больше медлить нельзя. Неприемлемо высокий уровень смертности и травматизма ставит международное сообщество перед необходимостью действовать по-новому. Малави как никогда ранее привержено достижению целей Десятилетия действий.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово заместителю министра и исполнительному директору Национального агентства по транспорту и безопасности дорожного движения Парагвая Ее Превосходительству г-же Марии дель Кармен Гонсалес дель Порро.

Г-жа Гонсалес дель Порро (Парагвай) (*говорит по-испански*): От имени Парагвая мы приветствуем руководство Генеральной Ассамблеи, представителей государств-членов, членов гражданского общества и всех присутствующих в этом зале. Мы признательны за эту возможность рассмотреть вопросы безопасности дорожного движения в мире.

Из собственного опыта члена-основателя созданной в моей стране Ассоциации пострадавших в ДТП и их родных и близких и матери девочки, погибшей в автомобильной аварии в возрасте всего 16 лет, я поняла, что мы все должны помнить о том, что за собранными профильными службами наших стран статистическими данными стоят реальные люди. Поэтому сегодня я, как член правительства и много переживший человек, стою перед Ассамблеей и призываю всех, где бы они ни находились, сделать все возможное для охраны жизни молодых людей на наших дорогах.

В Парагвае решением задач в области обеспечения безопасности дорожного движения занимается недавно учрежденное Национальное агентство по транспорту и безопасности дорожного движения, которое в сотрудничестве с другими учреждениями вносит предложения по улучшению ситуации в стране, и мы призываем компетентные органы всех стран к тесному сотрудничеству со всеми заинтересованными сторонами для разработки мер, которые могут спасти жизни людей. В этих целях мы координируем реализацию инициатив, относящихся к таким областям, как дорожная безопасность, безопасные и доступные средства общественного транспорта, обязательное страхование на случай дорожно-транспортного происшествия — доклад об обязательном страховании находится в данный момент на рассмотрении парламента — а также разработка мер по обучению и просвещению участников дорожного движения. Осознавая, к каким тяжелым последствиям для общества приводят дорожно-транспортные происшествия, мы считаем обеспечение безопасности дорожного движения одной из неотложных и первостепенных задач в области общественного здравоохранения и развития.

Парагвай приветствует разработку Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) и принятие в ходе сегодняшнего заседания соответствующей политической декларации (резолюция 76/294). Более того, Парагвай приступил к завершающей стадии подготовки в соответствии с указанным Глобальным планом своего национального плана по обеспечению безопасности дорожного движения на период до 2030 года, и мы делаем все для того, чтобы довести эту работу до конца. Верим в то, что можем полагаться на сотрудничество со стороны государств-членов как на инструмент эффективного достижения существенных улучшений в наших странах. Поэтому Парагвай благодарит за сотрудничество международные организации, которые поддерживают различные инициативы в нашей стране, а также отдельных граждан и руководителей стран, включившихся в эту кампанию по спасению жизней, которая служит образцом выдающегося и вдохновляющего лидерства.

В заключение призываем государства-члены сообща играть ведущую роль путем наращивания усилий по предотвращению дорожно-транспорт-

ных происшествий и по оказанию помощи пострадавшим в них. Заверяю в неизменной готовности правительства моей страны продолжать поиск путей смягчения ужасных последствий дорожно-транспортных происшествий во всех регионах с целью снижения уровня смертности среди детей и молодежи в нашей стране.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово заместителю министра территориального управления и инфраструктур Республики Армения Ее Превосходительству г-же Кристине Галечян.

Г-жа Галечян (Армения) (*говорит по-английски*): Сегодняшнее заседание высокого уровня Генеральной Ассамблеи по безопасности дорожного движения во всем мире предоставляет нам своевременную возможность оценить результаты проделанной работы и проанализировать проблемы, с которыми мы столкнулись в ходе выполнения одного из наших коллективных обязательств в рамках Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). Дорожно-транспортные происшествия стали «невидимой пандемией», от последствий которой гибнут миллионы людей во всем мире, причем именно молодое поколение испытывает на себе ее наиболее разрушительное воздействие, поскольку эти происшествия стали одной из основных причин гибели детей и молодых людей. В этом отношении статистические данные, характеризующие положение в Армении, также вызывают тревогу, поскольку на дорогах нашей страны ежегодно гибнет более 300 человек. Каждая авария или несчастный случай — это история потерь и поломанных жизней.

Функционирование системы безопасности в Армении сопряжено с многочисленными трудностями, связанными с воздействием, в том числе, таких факторов, как развитие инфраструктуры, оказание помощи после дорожно-транспортного происшествия, обеспечение функционирования системы управления базами данными о дорожно-транспортных происшествиях, укрепление законодательства в области безопасности дорожного движения и контроль за соблюдением установленных норм, безопасность транспортных средств, эффективность планирования и управления транспортными системами в интересах находящихся в уязвимом положении участников дорожного движения, наращивание институ-

ционального потенциала, небезопасное поведение участников дорожного движения, обусловленное, в частности, незнанием правил дорожного движения, превышение скорости и вождение в состоянии алкогольного опьянения. Эти проблемы, а также резкий рост числа дорожно-транспортных происшествий требуют принятия безотлагательных мер. Правительство Армении, пойдя навстречу требованиям общественности, определило обеспечение безопасности дорожного движения в качестве одной из важных, первоочередных задач.

В настоящее время Армения делает все для достижения намеченной Организацией Объединенных Наций конечной цели, состоящей в выходе к 2050 году на нулевые показатели в том, что касается смертности и тяжелого травматизма на дорогах, а также для достижения промежуточной цели по сокращению вдвое количества смертельных случаев на дорогах к 2030 году. Эти цели положены в основу нашей национальной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, в рамках которой определены комплексная стратегия и ряд конкретных мер для реализации в течение следующих 20 лет.

Несмотря на проделанную большую работу и многочисленные достижения, в числе которых можно отметить внедрение камер контроля скорости, системы обязательного страхования, внесение изменений в нормативные акты, относящиеся к сферам дорожного строительства, дорожной разметки, использования устройств безопасности и организации регулярных проверок безопасности дорожного движения, а также целый ряд других мер, Армении еще предстоит пройти долгий путь, прежде чем мы сможем выйти на уровень мировых лидеров по показателю сокращения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Пример многих стран, успешно справляющихся с этой задачей, должен стать для нас ориентиром и источником вдохновения при разработке стратегий на национальном уровне. Он также должен вдохновлять всех специалистов в области безопасности дорожного движения на выполнение намеченной Организацией Объединенных Наций амбициозной повестки дня и придать новых сил и решимости для осуществления исключительно важной работы по обеспечению безопасности дорожного движения в следующем десятилетии.

Нам необходимо продолжать работу по внедрению и совершенствованию систем безопасности на уровне страны, чтобы таким образом обеспечить безопасность автотранспортных средств, инфраструктуры, использования дорог и повысить качество помощи, оказываемой после дорожно-транспортных происшествий, — все эти меры входят в число давно зарекомендовавших себя и важных компонентов подхода к обеспечению безопасности. В Армении предпринимаемым усилиям в целях повышения безопасности дорожного движения по-прежнему присущи многочисленные недостатки, которые негативно сказываются на эффективности реализации пяти взаимосвязанных основных компонентов Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). По нашему опыту, для успешной реализации системного подхода к обеспечению безопасности необходимо, чтобы все участники действовали скоординированно. Государственные органы, ответственные за выполнение задач по обеспечению безопасности дорожного движения на национальном и местном уровнях, в том числе в контексте транспорта и инфраструктуры, окружающей среды, образования, полиции, здравоохранения, юстиции и туризма, должны тесно сотрудничать между собой на всех уровнях. Кроме того, непременным условием эффективной реализации соответствующих мер является активное и конструктивное участие всех заинтересованных сторон, в том числе неправительственных организаций, школ, исследователей и многих других.

В стремлении содействовать преодолению стоящих перед нами сегодня проблем Армения приступила к проведению многочисленных реформ, предусматривающих создание системы управления дорожной безопасностью и современной организационной структуры, которая будет охватывать и координировать работу по пяти основным направлениям безопасности дорожного движения и, надеемся, будет способствовать формированию надлежащей системы общественных отношений и повышению безопасности дорожного движения. На основе наших программных ориентиров устанавливаются стратегические задачи и цели в области просвещения и повышения уровня информированности населения, в дополнение к которым вводятся строгие и постоянные режимы правоприменения и обеспечения соблюдения норм, поскольку они не-

обходимы для того, чтобы участники движения имели возможность безопасно эксплуатировать дороги и транспортные средства и стремились к этому. Главная цель этих усилий заключается в снижении показателей смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, чему должны способствовать принятие эффективных мер и выделение необходимых финансовых средств, мобилизация политического и общественного признания, внедрение инноваций, обеспечение экономической эффективности и осуществление конкретных действий в соответствующих приоритетных областях.

Цели нашей национальной стратегии, при определении которых для нас служили ориентиром пять основных компонентов стратегии Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, будут охватывать следующие аспекты: создание новой системы управления безопасностью на дорогах и придание ей действенных инструментов и нормативных актов, поощрение установки и использования в транспортных средствах устройств безопасности на базе современных технологий, обеспечение более оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации, возникшие в результате дорожно-транспортного происшествия, повышение безопасности самих дорожных сетей в стране и улучшение их защитных характеристик, особенно в интересах наиболее уязвимых участников дорожного движения, а также разработка комплексных программ по улучшению поведения и расширению знаний участников дорожного движения.

В рамках национального проекта под названием «Переосмысление безопасности дорожного движения в Армении: объединяя данные, людей и стратегии для большей безопасности на дорогах» правительство Армении совместно с представительством Программы развития Организации Объединенных Наций в Армении и ЮНИСЕФ разрабатывает новаторские решения для преодоления наиболее актуальных проблем в области безопасности дорожного движения в нашей стране. Этот проект финансируется Фондом Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и в первую очередь направлен на внедрение в Армении доказательного и эмпирического подходов к обеспечению безопасности дорожного движения на основе использования имеющихся данных и ре-

зультатов исследования поведенческих моделей. Важно отметить, что в рамках проекта будет разработан аналитический инструмент для выявления недостатков в организации дорожной сети Армении и непрерывного изучения причин дорожно-транспортных происшествий.

Повышенное внимание уделяется гендерным аспектам безопасности дорожного движения. Армения твердо намерена добиваться прогресса в этой области наиболее эффективным образом. В связи с этим в настоящее время совместно с ЮНИСЕФ планируется проведение мероприятий с учетом поведенческих особенностей и гендерных аспектов, в ходе которых будут использованы обширные знания и опыт ЮНИСЕФ в области обучения семей правилам безопасности дорожного движения, причем особое внимание будет уделяться безопасности детей. Эти мероприятия будут в первую очередь проводиться в регионе с высоким уровнем аварийности и будут осуществляться ЮНИСЕФ посредством сети центров обучения родителей в рамках общей программы по социальной мобилизации и просвещению населения, чтобы таким образом способствовать снижению числа детей, погибших или получивших травмы в результате дорожно-транспортных происшествий.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется генеральному секретарю Министерства внутренних дел Республики Молдова Его Превосходительству г-ну Сергею Дьякону.

Г-н Дьякону (Республика Молдова) (*говорит по-английски*): Для меня большая честь представлять правительство Республики Молдова на этом пленарном заседании Генеральной Ассамблеи. Хочу поблагодарить Организацию Объединенных Наций за подготовку и организацию этого совещания высокого уровня по безопасности дорожного движения во всем мире.

В ходе первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) Республика Молдова продемонстрировала непоколебимый настрой на достижение поставленных целей. Смертность на дорогах Молдовы снизилась на 46 процентов, а число травм в результате ДТП — на 39 процентов, и это в период стремительной автомобилизации нашей страны. До 2013 года в Молдове показатели дорожной без-

опасности были одними из самых низких в Европе. В среднем на 100 000 автомобилей приходилось более 100 случаев гибели людей и 855 случаев получения серьезных травм. С внедрением системного подхода к безопасности и благодаря строгому контролю за соблюдением правил безопасного движения, эта картина в корне изменилась. Если в 2012 году около 16 процентов дорожно-транспортных происшествий заканчивались смертельным исходом, то в 2021 году, даже при гораздо большем количестве автомобилей на душу населения, уровень смертности снизился примерно до 9 процентов, что является самым низким показателем за последние 10 лет.

В новом Десятилетии действий Молдова все так же решительно поддерживает усилия по обеспечению безопасности дорожного движения. Мы намерены сделать все возможное для достижения новых согласованных государствами — членами Организации Объединенных Наций глобальных целей по снижению смертности и травматизма на дорогах. Мы приводим наши существующие национальные рамки в соответствие с ценностями и принципами Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), в том числе путем внедрения мер стратегической координации и институционального мониторинга для достижения намеченных в нем амбициозных целей. Мы обратились в Европейскую экономическую комиссию Организации Объединенных Наций с предложением обсудить вопрос о проведении обзора показателей безопасности дорожного движения в Республике Молдова. Это расширит сферу наших действий и создаст гораздо больше возможностей для содействия достижению наших общих целей.

Я рад сообщить, что всего две недели назад правительство Молдовы утвердило новый пакет законодательных поправок. Так, были значительно ужесточены наказания для водителей, систематически нарушающих правила дорожного движения. Мы надеемся снизить количество дорожных столкновений и повысить самоконтроль со стороны водителей, что должно привести к повышению безопасности для всех участников дорожного движения. Вместе с тем мы знаем, что этого будет недостаточно для достижения наших долгосрочных целей. Молдова по-прежнему сталкивается со значительными проблемами в плане смертности и травматизма на

дорогах, и мы будем рады помощи наших международных партнеров в обеспечении проведения всех необходимых преобразований.

В настоящее время Молдова сталкивается с еще одним кризисом, породившим серьезные проблемы, сказывающиеся на положении в сфере безопасности дорожного движения. С начала войны на Украине на территории Республики Молдова оказалось более 500 000 беженцев, которым мы оказали радушный прием. Наша страна принимает больше беженцев на душу населения, чем любая другая европейская страна. Из-за кризиса беженцев возникла большая нагрузка на все наши ресурсы, в том числе связанные с обеспечением безопасности дорожного движения. Наши дороги не приспособлены для такого количества транспорта, которое вызвано притоком беженцев. Наша полиция и службы поддержки семей работают на пределе возможностей, пытаясь обеспечить безопасность находящихся в уязвимом положении перемещенных женщин и детей. Молдова сделает все возможное для выполнения своих обязательств по обеспечению безопасности дорожного движения. Вместе с тем мы рассчитываем на международную помощь в эффективном преодолении многочисленных последствий кризиса беженцев.

Мы все можем внести свой вклад в значительное снижение показателей смертности и травматизма в результате ДТП, которые происходят на наших дорогах. В новом Глобальном плане для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения содержится призыв к каждому правительству взять на вооружение более комплексный подход. Мы должны в ином свете рассматривать вопросы землепользования и смешанных перевозок, должны стремиться сделать наши дороги удобнее для пешеходов и детей, а наши города — более ориентированными на нужды и интересы людей. Акцент на интересах людей, а не на автомобилях, поможет нам достичь многих важных целей в области устойчивого развития, например добиться сокращения выбросов, а также сделать наше общество более открытым, доступным и безопасным для всех.

Хочу подчеркнуть важность привлечения всех заинтересованных сторон к усилиям по обеспечению безопасности дорожного движения. Молдова извлекла огромную пользу из деятельности между-

народных и неправительственных организаций, таких как Всемирная организация здравоохранения, Фонд FIA, Всемирный банк, Восточный альянс за безопасный и экологически безопасный транспорт и «Fire Aid», которые на протяжении многих лет оказывают на содействие в улучшении наших показателей безопасности дорожного движения.

Если таких ощутимых результатов смогла добиться развивающаяся страна, то это сможет сделать и любая другая страна. Настоятельно призываем правительства как можно скорее принять всеобъемлющие и реалистичные планы по обеспечению безопасности дорожного движения. Пора перестать жаловаться на нехватку ресурсов и финансирования и всерьез заняться обеспечением безопасности всех участников дорожного движения, особенно молодежи. Более безопасная дорожная инфраструктура, более высокое качество обучения по вопросам безопасности и разумное правоприменение могут спасти жизни, а будущий инженер, сантехник, учитель, медсестра или полицейский, не пострадавшие в ДТП, смогут помочь построить более счастливое общество, более мощную экономику и более динамично развивающуюся страну. Надеемся, что планомерное выполнение обязательств, принятых в рамках Глобального плана, позволит добиться ощутимых успехов и поможет справиться с текущими проблемами и новыми вызовами.

В заключение я хотел бы подтвердить решимость Республики Молдова добиться достижения целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения с опорой на неопценимую поддержку наших партнеров по развитию.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется заместителю министра транспорта Сальвадора Его Превосходительству г-ну Саулю Антонио Кастелару Контерасу.

Г-н Кастелар Контерас (Сальвадор) (*говорит по-испански*): От имени правительства Сальвадора я благодарю Председателя Генеральной Ассамблеи за организацию этого заседания высокого уровня по повышению уровня безопасности дорожного движения во всем мире, что является вопросом исключительной важности, учитывая, в частности, что, согласно уже упоминавшимся данным Всемирной организации здравоохранения, за то время, пока я буду выступать с этим заявлением, на дорогах про-

изойдет восемь ДТП со смертельным исходом, и 90 процентов из них произойдут в странах с низким и средним уровнем дохода.

Сальвадор подтверждает свою решимость содействовать ускоренной реализации Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения в рамках усилий по достижению цели сокращения вдвое числа смертей и серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 году, а также усилиям, прилагаемым в целях создания безопасных, приемлемых по стоимости, доступных и экологически устойчивых транспортных систем для всех в соответствии с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Подтверждаем также необходимость реализации концепции «Vision Zero», а именно: к 2050 году добиться нулевого уровня смертности или серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий.

В этой связи рад отметить, что за трехлетний срок работы нашего правительства количество дорожно-транспортных происшествий сократилось более чем на 14 процентов благодаря разработке и реализации нами Национального плана обеспечения безопасности дорожного движения и усилиям Национального центра по контролю за безопасностью дорожного движения, который работает в непривычном для региона формате и вносит важнейший вклад в разработку и корректировку проводимой государством политики в области безопасности дорожного движения, которая призвана придать этой проблеме общенациональное значение.

Хочу также особо отметить ряд принятых нами мер, которые помогли нашей стране достичь указанных успехов и к числу которых относятся увеличение количества проверок на дорогах, налаживание регулярного диалога по вопросам предотвращения аварий и соблюдения сигналов светофора, введение более высоких штрафов за нарушения закона и последовательное утверждение культуры дорожного движения, основанной на уважении. Так, благодаря этим мерам 20 и 21 июня по всей стране не было отмечено ни одного случая гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий, и мы надеемся, что это станет нормой, учитывая, что на дорогах нашей страны каждый день регистрируется в среднем четыре аварии с летальным исходом.

Сальвадор признает важность комплексного решения этой проблемы общественного здравоохранения, которая также имеет социальные и экономические последствия. В этой связи я хотел бы подчеркнуть, что за последние три года мы выделили почти 7 миллионов долларов США на помощь семьям погибших или пострадавших в ДТП, а также разработали комплексную программу реабилитации, чтобы помочь смягчить последствия для этих жертв. Кроме того, мы поддержали инициативу «Улицы для жизни», представленную в рамках шестой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций в 2021 году, и впоследствии приступили к созданию зон с ограничением скорости в 30 км/ч в центральном районе столицы страны, Сан-Сальвадора. В результате в прошлом году была создана первая зона с ограничением в 30 км/ч, а в дальнейшем планируется создать новые такие зоны рядом с больницами и школами, где будет установлено ограничение скорости в 30 километров в час, что позволит защитить наиболее уязвимых участников дорожного движения.

Сальвадор также разрабатывает план мер по модернизации общественного транспорта и оказанию услуг населению на достойном уровне, что позволит решать проблемы с транспортной загруженностью, загазованностью и неэффективностью в соответствии с целями в области устойчивого развития. Кроме того, мы очень гордимся тем, что в 2024 году будем принимать у себя пятый Международный форум по безопасности дорожного движения для детей, и от всей души приглашаем делегации принять участие в этом важном мероприятии.

В заключение Сальвадор призывает к укреплению международного сотрудничества в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, активизации процессов передачи технологий и данных, наращиванию потенциала и распространению передового опыта, в интересах содействия, в том числе, достижению целей Десятилетия действий к 2030 году и инициативы «Vision Zero» к 2050 году. Мы можем достичь этих целей во всем мире, если будем работать над этим вместе.

Исполняющий обязанности Председателя (говорит по-английски): Слово предоставляется заместителю министра внутренних дел Бахрейна Его Превосходительству Шейху Насеру бин Абдулрахману Аль Халифе.

Г-н Аль Халифа (Бахрейн) (*говорит по-арабски*): Я рад присутствовать сегодня в зале Ассамблеи и принимать участие в этом заседании высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. Я хотел бы подчеркнуть готовность Королевства Бахрейн укреплять сотрудничество с другими странами мира в рамках Организации Объединенных Наций в целях повышения безопасности дорожного движения.

Королевство Бахрейн стремится поддерживать все усилия, направленные на повышение безопасности дорожного движения, развитие систем дорожного движения и повышение осведомленности его участников с целью добиться соблюдения ими соответствующих правил и норм. Осведомленность о принципах поведения на дороге и культура дорожного движения служат залогом устойчивого развития, поскольку они позволяют, в частности, сохранить человеческий экономический потенциал, на который могут негативно повлиять дорожно-транспортные происшествия. Поэтому с самого момента зарождения дорожного движения в Бахрейне в 1914 году, когда в стране появился первый автомобиль, соответствующие органы Королевства Бахрейн целенаправленно разрабатывают и реализуют в течение всего года стратегические планы и программы по распространению знаний о поведении на дороге и развитию культуры дорожного движения. Кроме того, мы задействуем все площадки, позволяющие распространять и развивать дорожную культуру среди различных категорий участников дорожного движения, что в значительной степени способствует повышению его безопасности.

Указанные планы и стратегии Королевства Бахрейн оказывают позитивное воздействие на усилия, прилагаемые в целях повышения осведомленности о правилах поведения на дороге и распространения культуры дорожного движения во имя достижения целей в области устойчивого развития, принятых государствами всего мира. В этой связи важно отметить, что согласно прогнозам Всемирной организации здравоохранения и Программы развития Организации Объединенных Наций к 2030 году дорожно-транспортные происшествия станут седьмой основной причиной смерти, если не будут приняты устойчивые меры, в том числе по достижению цели сокращения к 2020 году вдвое во всем мире смертности и травматизма в результате дорожно-

транспортных происшествий. Благодаря использованию такого комплексного подхода нам удалось добиться в 2021 году сокращения числа людей, погибающих или получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, на 60 процентов по сравнению с 2008 годом. Королевство Бахрейн продолжает осуществлять эту стратегию в целях повышения безопасности дорожного движения и создания основ общества, члены которого осознают свою ответственность в качестве участников дорожного движения.

В заключение хочу выразить надежду на успешное проведение этого заседания и выполнение поставленных перед его участниками целей и задач.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется заместителю министра внутренних дел Таиланда Его Превосходительству г-ну Надхапиту Снисдвонгсу.

Г-н Снисдвонгс (Таиланд) (*говорит по-английски*): Прежде всего Таиланд хотел бы выразить признательность Председателю Генеральной Ассамблеи за проведение этого первого заседания высокого уровня Организации Объединенных Наций по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире и за его руководящую роль, благодаря которой сегодня нам удалось принять политическую декларацию (резолюция 76/294).

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире может внести важный вклад в обеспечение устойчивого развития и достижение целей в области устойчивого развития (ЦУР). Задача 3.6 целей в области устойчивого развития направлена на сокращение вдвое во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий в мире, а задача 11.2 — на обеспечение безопасных, недорогих, доступных и экологически устойчивых транспортных систем.

Повышение безопасности дорожного движения является одним из национальных приоритетов Таиланда, в рамках которого поставлена задача добиться снижения смертности и травматизма на дорогах по меньшей мере на 50 процентов к 2030 году, в соответствии с глобальными целями, намеченными в рамках второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Для этого наша стратегия по обеспечению безопасности дорожного движения была разработана с опорой на

системный подход, а также цели в области устойчивого развития. Кроме того, в интересах достижения этой общей цели правительство тесно сотрудничает с частным сектором и гражданским обществом. В период с 2020 года по настоящее время число летальных исходов в результате дорожно-транспортных происшествий в Таиланде сократилось с 27,2 до 22,8 на 100 000 населения. За этот двухлетний период удалось спасти более 5000 жизней.

В ближайшее время Таиланд приступит к реализации пятого Национального генерального плана по повышению безопасности дорожного движения на 2022–2027 годы, основная цель которого заключается в снижении смертности в результате дорожно-транспортных происшествий до 12 случаев летального исхода на 100 000 населения к 2027 году. В Генеральном плане будут подробно рассмотрены основные элементы системного подхода к обеспечению безопасности, причем основное внимание будет уделяться таким ключевым вопросам, как снижение количества дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклистов, контроль скоростного режима, реализация стратегий с использованием имеющихся на местах механизмов, позволяющих обеспечить эффективность мониторинга, повышение потенциала правоохранительных органов, строгое соблюдение стандартов безопасности транспортных средств и транспортных систем и эффективное оказание помощи после дорожно-транспортного происшествия. Кроме того, в нем придается большое значение сбору и анализу данных, а также использованию технологий и инноваций в целях предотвращения и сокращения количества дорожно-транспортных происшествий.

Таиланд также твердо убежден в том, что основную роль в обеспечении безопасности дорожного движения должны играть местные сообщества, поскольку, согласно нашей статистике, более 60 процентов травм и смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий во время длинных выходных дней приходится на местные дороги, а не на автомагистрали. Поэтому нужно начинать с основ. В качестве механизма сотрудничества государственных учреждений, частного сектора и партнерских организаций наше правительство создало оперативные центры обеспечения безопасности дорожного движения на уровне местных административных органов.

Таиланд решительно настроен во взаимодействии с другими странами и партнерами добиваться достижения глобальных целей по обеспечению безопасности дорожного движения к 2030 году, что будет иметь важное значение для достижения всех других ЦУР, в том числе применительно к ликвидации нищеты, охвату услугами здравоохранения и устойчивости городов и в конечном счете обеспечению безопасности людей.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется государственному секретарю по внутренним делам Анголы Его Превосходительству г-ну Жозе Бамокина Зау.

Г-н Бамокина Зау (Ангола) (*говорит по-французски*): Прежде всего позвольте от имени правительства Анголы и нашей делегации поблагодарить Председателя Генеральной Ассамблеи за организацию этого важного заседания высокого уровня, позволяющего нам поделиться достигнутым скромным прогрессом и накопленным страной опытом применительно к повышению глобальной безопасности дорожного движения.

Как мы все знаем и как говорится в концептуальной записке, согласно международной статистике, дорожно-транспортные происшествия ежегодно являются причиной смерти и травм миллионов людей по всему миру, унося жизни детей, женщин и молодых людей. Это мрачная и ужасающая статистика, которой вполне можно было бы избежать или которую можно было по меньшей мере сократить вдвое. К сожалению, во многих странах система автомобильного транспорта остается одной из самых опасных для людей систем, которые они используют в повседневной жизни.

Правительство Республики Ангола и ее президент привержены этой цели и делают все возможное для создания условий, необходимых для повышения безопасности дорожного движения на всей территории нашей страны, способствуя тем самым снижению числа смертельных исходов дорожно-транспортных происшествий (ДТП). В 2013 году мы создали Национальный совет по вопросам общественного транспорта — консультативный орган, который наделен исполнительной властью и в своих действиях руководствуется нашей Национальной стратегией в области предотвращения ДТП на 2019–2022 годы. В настоящее время мы находимся на заключительном этапе разработки этой важной рамочной политики в

области безопасности дорожного движения, несмотря на то, что существует ряд ограничений, обусловленных экономическими и финансовыми трудностями, которые усугубились в результате пандемии коронавирусной инфекции и в последующем негативно сказались на реализации многих других проектов. И все же нам удалось добиться следующих целей.

Мы утвердили ряд документов, дополняющих дорожный кодекс, в том числе План национальной дорожной сети — важный документ, благодаря которому можно будет составить карту всей сети автомобильных дорог страны. Мы сформировали новую инфраструктуру с использованием передовых технологий, с тем чтобы усовершенствовать механизмы оценки кандидатов в ходе экзаменов по вождению, а также постепенно создаем центры обязательного технического осмотра транспортных средств. Кроме того, мы организовали обучение и переподготовку сотрудников дорожной полиции по вопросам безопасности дорожного движения и предотвращения ДТП. Что касается предотвращения ДТП и борьбы с ними, а также борьбы с преступностью на дорогах, то создание в столице и ряде городов в некоторых провинциях страны комплексных центров обеспечения общественной безопасности позволило укрепить уже существующие механизмы контроля дорожного движения, в том числе посредством установки систем видеонаблюдения.

В заключение следует отметить, что правительство Республики Ангола подтверждает свою приверженность постоянному повышению безопасности дорожного движения и укреплению системы безопасного общественного транспорта на всей территории страны, с тем чтобы достичь цели 11.2 в области устойчивого развития, касающейся усиления мер по обеспечению безопасности дорожного движения, а также цели 10 Повестки дня Африканского союза на период до 2063 года, касающейся создания на всем континенте инфраструктуры мирового класса.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово генеральному директору по вопросам дорожного движения Испании г-ну Пере Наварро Оливелье.

Г-н Наварро Оливелья (Испания) (*говорит по-испански*): От имени Испании я приветствую инициативу Генеральной Ассамблеи по содействию обеспечению безопасности дорожного движения.

В Испании мы утвердили национальную стратегию по обеспечению безопасности дорожного движения на период до 2030 года, которая отвечает цели Организации Объединенных Наций к концу этого десятилетия сократить вдвое количество смертельных случаев и серьезных травм на дорогах. Мы также хотели бы отдельно отметить, что в нашей стране в рамках Национальной ассамблеи создана комиссия по безопасности дорожного движения, которая позволила нам привлечь к реализации указанной стратегии все политические партии и проводить политику обеспечения безопасности дорожного движения на государственном уровне. Кроме того, в нашей стране существует национальный центр наблюдения за безопасностью дорожного движения, который занимается сбором данных и определением контрольных показателей. Без таких данных разработка политики обеспечения безопасности дорожного движения не представляется возможной. Мы не можем совершенствовать то, что не можем оценить. Поэтому крайне важно иметь возможность оценивать и отслеживать реализацию мер после их принятия.

В основе стратегии лежит принцип, согласно которому мы не желаем идти на компромиссы в области безопасности дорожного движения, жертвуя человеческими жизнями. В сфере организации дорожного движения обеспечению его безопасности необходимо отдавать приоритет перед любыми иными соображениями. Эта стратегия позволяет обеспечить взаимосвязь между безопасностью дорожного движения и устойчивой мобильностью. Мы знаем, что если такая политика мобильности работает, то мы можем обеспечить безопасность дорожного движения, если же политика мобильности не работает, то безопасность дорожного движения, разумеется, не может быть гарантирована. Для обеспечения безопасной мобильности мы отдаем предпочтение использованию железнодорожного транспорта для путешествий на средние и дальние расстояния и общественного транспорта для передвижения в пределах городов нашей страны.

Стратегия предусматривает, что обеспечение соблюдения правил дорожного движения — это наиболее эффективный способ сокращения количества как ДТП, так и их трагических последствий. Развертывание дорожной полиции, использование новых технологий для осуществления наблюдения и контроля, а также регулирование штрафных

мер — таковы основополагающие и определяющие элементы нашей политики в области безопасности дорожного движения. В стратегии также сделан акцент на скорости как факторе риска. Мы утвердили ограничение скорости в 30 километров в час для всех однополосных дорог в городах нашей страны, потому что только такая скорость может гарантировать безопасное сосуществование различных видов транспорта и способов передвижения по городу.

В стратегии приоритетное внимание уделяется защите участников дорожного движения, находящихся в уязвимом положении, с учетом того, что с 2019 года в 53 процентах случаев жертвы дорожно-транспортных происшествий относились именно к этой категории, то есть более половины жертв ДТП были пешеходами, велосипедистами или мотоциклистами. Что касается пешеходов, то мы придаем первостепенное значение мерам по снижению интенсивности движения посредством введения в наших городах ограничения скорости 30 километров в час. Для велосипедистов мы в приоритетном порядке создаем отдельные велосипедные дорожки. Что же касается мотоциклистов, то мы уделяем первоочередное внимание курсам безопасного вождения и использованию мотоциклистами на дорогах жилетов со встроенными подушками безопасности. В рамках этой стратегии также выражается твердая приверженность продвижению подключенных транспортных средств — эта система позволяет передавать информацию на устройства дорожной инфраструктуры и другим транспортным средствам, с тем чтобы даже в том случае, если водитель допустит ошибку, была возможность не допустить смертельного исхода в результате дорожно-транспортного происшествия.

Что касается обучения в области безопасности дорожного движения, то стратегия направлена на то, чтобы после окончания школы молодежь имела представление о правилах безопасности дорожного движения, и прежде всего о том, как не нарушать правила дорожного движения в качестве пешеходов и велосипедистов. Основное внимание в стратегии уделяется пострадавшим, в результате чего обеспечиваются учет их мнений и их видимость, усиливается значимость их свидетельств и гарантируется получение ими надлежащей помощи после ДТП. В Испании имеется специальный прокурор по делам о нарушении правил безопас-

ности дорожного движения, задача которого — защищать и отстаивать интересы пострадавших в рамках уголовных процессов.

Наконец, мы считаем, что этический и моральный долг стран, добившихся ощутимых результатов, — делиться с другими государствами своими знаниями и опытом. Именно так мы поступаем в Испании, в том числе на основе сотрудничества с нашими друзьями в Латинской Америке и Магрибе. Мы знаем, чего добились, к чему мы стремимся и как этого достичь. Именно поэтому мы по-прежнему убеждены в том, что сумеем достичь целей, определенных Организацией Объединенных Наций для текущего десятилетия.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово директору департамента международных организаций Министерства иностранных дел Российской Федерации г-ну Петру Ильичеву.

Г-н Ильичев (Российская Федерация): Россия приветствует проведение первого в истории заседания высокого уровня Генеральной Ассамблеи по улучшению безопасности дорожного движения. Удовлетворены тем, что выдвинутая нашей страной инициатива о его созыве получила единогласную поддержку. Рассчитываем, что это придаст стимул реализации второго Десятилетия действий Организации Объединенных Наций в данной области и выведет профильное международное сотрудничество на новый уровень.

Рассматриваем предотвращение дорожно-транспортных происшествий как важный фактор устойчивого развития и неотъемлемую часть Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Снижение смертности и аварийности на дорогах должно оставаться нашим бесспорным приоритетом. Эффективному решению этой задачи способствует системный межотраслевой подход, где центральным звеном выстраивания дорожной безопасности является человек. Именно на таких принципах построен Глобальный план осуществления второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), которому мы выражаем поддержку. Принятая нами политическая декларация (резолюция 76/294) задает четкие ориентиры для его реализации.

Ведущую роль в содействии странам призвана оказать Всемирная организация здравоохранения в партнерстве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и Специальным посланником Генерального секретаря по безопасности дорожного движения. Для предотвращения дорожно-транспортных происшествий необходимо налаживание комплексного регулирования, модернизация дорожной сети и улучшение инфраструктуры, внедрение интеллектуальных транспортных систем, развитие культуры безопасности и соблюдения правил дорожного движения. Успех этой работы зависит от устойчивого финансирования на всех уровнях. Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения стал уникальным механизмом для ресурсной поддержки целевых проектов, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов. Россия является крупнейшим донором Фонда: с 2018 года мы перечислили в него 4 млн долл. США.

Наша страна стояла у истоков включения этой проблематики в повестку дня Организации Объединенных Наций и в 2009 году приняла в Москве первую Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения. Для нас это приоритет как на международном, так и на национальном уровне. Основой нашей работы стали Стратегия безопасности дорожного движения в России на 2018–2024 годы и профильный федеральный проект с целевыми показателями. За последнее десятилетие в нашей стране количество дорожно-транспортных происшествий сократилось более чем на треть, а число погибших в них — в два раза. Подробные данные о нашей работе представлены в видеообращении первого заместителя министра внутренних дел России генерал-полковника полиции Александра Горового по случаю нынешнего заседания. Это выступление размещено на сайте Постоянного представительства России при Организации Объединенных Наций.

В заключение хотел бы вновь подчеркнуть, что снижение травматизма и спасение жизней на дорогах входят в число первоочередных государственных задач. Надеемся, что в ходе промежуточного обзора реализации Десятилетия действий в 2026 году Генеральная Ассамблея сможет зафиксировать позитивные подвижки на этом направлении без какой-либо политизации, чего, к сожалению, не удалось достичь при подготовке к нынешнему заседанию. Со

своей стороны, Россия продолжит конструктивную работу, в том числе разработку профильной резолюции Генеральной Ассамблеи, и открыта к сотрудничеству, к чему мы призываем и другие страны.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется старшему полицейскому инспектору первого ранга, заместителю главы департамента дорожного движения в Генеральном полицейском управлении при Министерстве внутренних дел Турции г-ну Зеки Балью.

Г-н Баль (Турция) (*говорит по-английски*): Дорожное движение — явление, которое во многих отношениях находится в центре нашей жизни, — к сожалению, определяется рядом международных организаций как глобальная проблема в области общественного здравоохранения. Считается, что дорожно-транспортные происшествия являются причиной в среднем 1,3 миллиона предотвратимых случаев гибели людей и 50 миллионов случаев травматизма в год. Благодаря руководящей роли нашего президента, г-на Реджепа Тайипа Эрдогана, на государственном уровне была установлена цель — сократить смертность в результате дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов в период с 2011 по 2020 год, что стало твердым обещанием нашему народу и всему миру. По этой причине указом премьер-министра были введены в действие Стратегия и План действий по обеспечению безопасности дорожного движения на период 2011–2020 годов, а также проведено множество ориентированных на результат многоаспектных исследований в рамках Политики Министерства внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения — документа, принятого в 2017 году.

Хотя в течение первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения количество транспортных средств увеличилось примерно на 60 процентов, число водителей — на 45 процентов, а численность населения — на 13 процентов, смертность в результате дорожно-транспортных происшествий сократилась на 56 процентов, с 13,4 до 5,8 на 100 000 человек. Таким образом, Турецкая Республика достигла очень важного результата, выполнив задачу по сокращению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов в период с 2011 по 2020 год. В соответствии с резолюцией 74/299 и

принципами концепций безопасных систем и нулевой смертности на дорогах, согласно которым человеку отводится центральное место в транспортной экосистеме, мы, опираясь на указ президента, обнародовали в 2021 году Стратегию обеспечения безопасности дорожного движения на период 2021–2030 годов и План действий по обеспечению безопасности дорожного движения на период 2021–2023 годов, предусматривающие сокращение вдвое числа смертельных случаев на дорогах к 2030 году и достижение нулевой смертности к 2050 году.

В этой связи указом президента была создана надежная структура. Для обеспечения координации усилий различных ведомств и проведения исследований на межсекторальной, междисциплинарной и многосторонней основе мы создали Совет по координации осуществления стратегии обеспечения безопасности дорожного движения, работающий под председательством министра внутренних дел. Кроме того, в целях мониторинга деятельности и исследований мы учредили Исполнительный совет по контролю за реализацией стратегии обеспечения безопасности дорожного движения, который работает под председательством заместителя министра. В рамках этого Совета мы сформировали экспертные группы, в том числе с участием экспертов из заинтересованных организаций, по таким приоритетным направлениям, как управление безопасностью движения, дорожная инфраструктура и окружающая среда, транспортные средства, обучение и профессиональная подготовка, обеспечение соблюдения правил дорожного движения и меры по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

Как подчеркнул наш министр внутренних дел г-н Сулейман Сойлу в своем видеообращении к Генеральной Ассамблее 3 декабря 2021 года, опираясь на наши достижения в области безопасности дорожного движения и учитывая наши предыдущие успехи, мы твердо верим в то, что нам удастся достичь соответствующих целей на 2030 и 2050 годы и что этому будут способствовать наше глобальное и региональное сотрудничество и обмены под эгидой Организации Объединенных Наций.

Я хотел бы засвидетельствовать свое почтение родственникам тех, кто погиб в дорожно-транспортных происшествиях, и выразить им свои соболезнования. Я хотел бы пожелать членам Организации всяческих успехов в их работе и напомнить

девиз, под которым прошла не одна кампания по обеспечению безопасности дорожного движения в нашей стране: «Мы все вместе находимся на пути к обеспечению безопасности дорожного движения».

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется секретарю Национального комитета по безопасности дорожного движения при Министерстве внутренних дел Катара г-ну Мохаммеду Абдулле аль-Малики.

Г-н аль-Малики (Катар) (*говорит по-арабски*): Сегодня мы собрались на этом заседании высокого уровня Генеральной Ассамблеи, чтобы обсудить наиболее важные задачи, стоящие перед нашими странами и народами в области повышения безопасности дорожного движения, как это предусмотрено в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Мы проводим это заседание и для того, чтобы заинтересованные стороны могли начать обсуждения в целях достижения дальнейших положительных результатов, а также содействия налаживанию интерактивного диалога по вопросам инвестирования в безопасность дорожного движения и обмена нашим опытом и извлеченными уроками для устранения остающихся пробелов в реализации задач второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы).

Как известно членам Ассамблеи, обеспечение безопасности дорожного движения является коллективной ответственностью, которую разделяют все страны мира, поскольку она считается одним из ключевых факторов развития и прогресса.

Поэтому Государство Катар принимает участие в этом заседании высокого уровня, посвященном обсуждению наиболее важных коллективных вопросов, затрагивающих как страны, так и народы, и проблем, с которыми мы сталкиваемся в связи с дорожно-транспортными происшествиями, представляющими наибольшую угрозу для социально-экономического развития стран, учитывая, что их жертвами ежегодно становятся миллионы людей, от случаев со смертельным исходом до постоянной инвалидности, от них страдают множество семей по всему миру, особенно в развивающихся странах с плохо развитой дорожной инфраструктурой вследствие отсутствия адекватных стандартов безопасности, необходимых для обеспечения безопасности и защиты участников дорожного движения.

Государство Катар придает большое значение вопросу повышения безопасности дорожного движения, и нами накоплен в этой области уникальный для стран ближневосточного региона и развивающихся стран опыт. Обеспечение безопасности дорожного движения и сохранение жизни людей являются приоритетной задачей в рамках проводимой нашей страной социально-экономической политики. Именно поэтому мы создали новаторский Национальный комитет по безопасности дорожного движения, который отвечает за разработку общей политики в области безопасности дорожного движения, предлагает инженерные, технические и кадровые решения, направленные на повышение уровня безопасности дорожного движения по всей стране. С момента своего создания Комитет играет активную роль в повышении уровня безопасности дорожного движения и реализации мер, которые уже привели к положительным результатам в этой области.

Государство Катар, как представитель стран Арабского региона, входящих в состав Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА), в Консультативном совете Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, хотело бы обратить внимание Ассамблеи на ситуацию с безопасностью дорожного движения в Арабском регионе и проблемы, возникающие в этой области. Статистика свидетельствует о высоком уровне смертности в регионе, что требует от нас оказания необходимой поддержки для противостояния этим проблемам и ограничения их опасных последствий, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, которые не в силах сами обеспечивать безопасность дорожного движения и нуждаются в помощи, для того чтобы быть в состоянии достичь целей, установленных в рамках провозглашенного Организацией Объединенных Наций второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). Эти страны также нуждаются в помощи в достижении целей в области устойчивого развития и в создании устойчивого потенциала для разработки и реализации основанных на фактических данных политики, стратегий и планов действий с целью повышения безопасности дорожного движения эффективным и действенным образом.

Переходя к опыту Катара в области безопасности дорожного движения, я хотел бы подчеркнуть следующее.

Во-первых, при разработке нашей рассчитанной на 10-летний период национальной стратегии безопасности дорожного движения мы исходили из целей, намеченных в рамках первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (2011–2020 годы) и включенных в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В реализации этой стратегии, которая способствовала снижению уровня смертности с 13 смертей на 100 000 населения в 2013 году до менее чем 5 смертей на 100 000 населения в 2021 году, были задействованы все соответствующие сектора. Достигнутые весьма положительные результаты превзошли наши ожидания и позволили Катару выйти на одно из первых мест в мире в области безопасности дорожного движения.

Во-вторых, нами была также разработана базовая учебная программа по безопасности дорожного движения, которая преподается в школах на всех уровнях, от детских садов до учреждений довузовского образования, во всех учебных заведениях по всей стране с целью привития и распространения основ культуры дорожного движения среди всех слоев общества.

В ноябре 2015 года в Государстве Катар прошел двадцать четвертый Всемирный конгресс Международной ассоциации дорожно-транспортной медицины, на котором рассматривались вопросы оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Достигнутые по итогам работы конгресса результаты и вынесенные рекомендации стали важным вкладом в развитие здравоохранения в нашей стране, о чем свидетельствует тот факт, что нам удалось сократить количество смертельных исходов при дорожно-транспортных происшествиях. Наша страна также выступила организатором первой Международной конференции по безопасности дорожного движения в ноябре 2018 года, участники которой получили возможность для диалога и обсуждения на глобальном уровне всех вопросов, касающихся нынешнего положения дел в области безопасности дорожного движения и перспектив на будущее. В ходе ее работы заинтересованным лицам также была предоставлена возможность высказать свои мнения относительно поиска решений проблем в области безопасности дорожного движения на институциональном и индивидуальном уровнях и

обсудить, как лучше воплотить идеи в стратегии на местах и извлечь из них пользу для достижения безопасности дорожного движения.

Одним из наиболее значительных достижений Государства Катар в ходе реализации Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы, в соответствии с нашей национальной стратегией безопасности дорожного движения на 2013–2022 годы, стало снижение числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий до 49 на 100 000 населения. Сокращение среднего времени ответа на экстренные вызовы до менее пяти секунд и сокращение среднего времени реагирования машин скорой помощи и аварийных служб, прибывших на место происшествия, до менее восьми минут способствовало спасению жизни нескольких пострадавших и, соответственно, снижению уровня смертности.

В-третьих, мы также усовершенствовали, модернизировали и расширили нашу дорожную сеть, чтобы обеспечить самые высокие стандарты безопасности дорожного движения, и создали почти 300 километров пешеходных и велосипедных дорожек, что привело к снижению количества дорожно-транспортных происшествий.

В-четвертых, мы также работали над повышением уровня осведомленности среди нашего населения, запустив ряд программ по повышению осведомленности в период с 2010 по 2020 год, что способствовало улучшению поведения участников дорожного движения, включая водителей, пассажиров и пешеходов, и снижению тем самым количества дорожно-транспортных происшествий. Наше правительство также приняло к исполнению все соответствующие резолюции Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и цели в области устойчивого развития.

Что касается наших нынешних планов и планов на будущее, то Государство Катар намерено реализовать ряд проектов и программ для повышения уровня безопасности дорожного движения в нашей стране. Одним из наиболее важных среди этих проектов является запуск национальной стратегии безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы, которая будет согласована с Глобальным планом осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы)

Организации Объединенных Наций. Мы будем работать над достижением заявленных в нем целей, чтобы к 2030 году сократить число случаев летального исхода и травм в результате дорожно-транспортных происшествий по меньшей мере на 50 процентов.

В трех арабских странах — Государстве Катар, Ливане и Тунисе — реализуется еще один проект ЭСКЗА, направленный на усиление мер, основанных на фактических данных, с целью повышения уровня безопасности дорожного движения в Арабском регионе путем повышения эффективности сбора, обработки и анализа данных, что подготовит почву для создания Арабского регионального комплексного центра сбора данных о безопасности дорожного движения.

Мы также намерены организовать в марте 2023 года вторую Международную конференцию по безопасности дорожного движения, целью которой будет укрепление сотрудничества между странами мира в области безопасности дорожного движения и проведение которой позволит экспертам и специалистам в этой области, в частности из стран, добившихся больших успехов в повышении безопасности дорожного движения и снижении аварийности на дорогах, обменяться положительным опытом и знаниями.

Основываясь на своем опыте повышения безопасности дорожного движения, Государство Катар предлагает и рекомендует всем странам сотрудничать и работать сообща в целях достижения целей второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), учитывая важность безопасности дорожного движения для достижения целей в области устойчивого развития; учредить секретариат по координации работы организаций гражданского общества, региональных и национальных органов с целью усиления их роли и предоставления им возможности играть активную роль в усилиях по повышению безопасности дорожного движения; сформировать под эгидой Организации Объединенных Наций техническую группу экспертов и специалистов в области безопасности дорожного движения с целью оказания бедным странам технической поддержки и помощи в повышении уровня безопасности дорожного движения; а также создать эффективный механизм для обмена информацией и опытом в целях повышения и улучшения безопасности дорожного движения во всех странах.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется государственному советнику в канцелярии премьер-министра Румынии г-ну Михне Друме.

Г-н Друмя (Румыния) (*говорит по-английски*): Румыния присоединяется к заявлению, которое будет сделано от имени Европейского союза. От имени премьер-министра Румынии я хотел бы высказать ряд замечаний в своем национальном качестве.

Сегодняшнее заседание посвящено внедрению международных, региональных и национальных стандартов в области безопасности дорожного движения. Как государство — член ЕС, заинтересованное в обеспечении безопасных условий передвижения для всех участников дорожного движения, Румыния присоединяется к европейским усилиям по достижению цели сокращения числа смертей и серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов в период 2022–2030 годов. В этой связи я с удовлетворением сообщаю Ассамблее, что наше правительство недавно приняло национальную стратегию повышения безопасности дорожного движения на период 2022–2030 годов и планы последующих действий. Эта стратегия была принята в дополнение к другим государственным стратегиям Румынии в области цифровизации, городской мобильности, энергетики и изменения климата. Кроме того, ее принятие крайне своевременно, если учесть, что в Румынии в связи с войной на Украине значительно увеличились объемы автодорожной транзитной перевозки людей и товаров.

Приоритетной задачей для правительства Румынии является повышение безопасности дорожного движения путем снижения количества аварий и смягчения их последствий, поэтому мы применяем комплексный подход, осуществляя действия и меры, направленные на развитие инфраструктуры, улучшение технического состояния транспортных средств, изменение поведения людей и оказание помощи после аварий. Для этого наше правительство уделяет особое внимание профилактической информационно-просветительской работе. По всей стране для конкретных групп населения проводятся кампании по повышению осведомленности в области дорожного движения и другие профилактические мероприятия, в рамках которых задействуются традиционные СМИ и социальные сети,

организуются посвященные правилам дорожного движения уроки для молодежи в школах, распространяются листовки и проводятся уличные мероприятия, в том числе при поддержке гражданского общества.

Пандемия коронавирусного заболевания преподала нам ценный урок, и теперь мы инвестируем средства в реализацию разнообразных мер по организации более безопасных парковочных мест для профессиональных водителей. В частности, мы стремимся снизить степень угрозы их безопасности, а также создавать условия, способствующие повышению качества вождения профессиональных водителей, что является одной из мер, непосредственно сказывающихся на безопасности дорожного движения.

Что касается цифровых технологий, то министерство транспорта и инфраструктуры Румынии стремится использовать новые и передовые технологические решения в области безопасности дорожного движения в целях внедрения системы 2+1 с полосой для реверсивного движения и улучшения понимания всеми участниками дорожного движения принципов использования соответствующей инфраструктуры, что обеспечивается дорожными службами при помощи сообщений и информационных знаков, касающихся ее правильного и надлежащего использования. Кроме того, более широкое использование автоматизированных систем управления дорожным движением облегчит видеонаблюдение за ситуацией на дороге, что позволит более оперативно направлять аварийные бригады или службы, занимающиеся уборкой снега или восстановлением надлежащего функционирования дороги, а также, среди прочего, проводить качественный и количественный анализ дорожного движения и автоматически распознавать номерные знаки.

В заключение хотел бы затронуть вопрос о финансовых последствиях отсутствия безопасности на дорогах для нашей страны. К сожалению, экономические и социальные потери, вызванные дорожно-транспортными происшествиями, оцениваются примерно в 1,5 процента от валового внутреннего продукта Румынии. В связи с этим в национальную стратегию повышения безопасности дорожного движения были включены положения о развитии административного потенциала и межведом-

ственного сотрудничества в целях расходования сметных средств и сертификации приоритетных проектов для их эффективной реализации.

Поскольку время выступления ограничено, мы представим более длинную версию этого заявления в письменном виде.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется директору департамента наземного транспорта Министерства энергетики и инфраструктуры Объединенных Арабских Эмиратов г-ну Саифу Саиду Гобашу.

Г-н Гобаш (Объединенные Арабские Эмираты) (*говорит по-арабски*): Для меня большая честь и удовольствие принимать участие в этом заседании высокого уровня Генеральной Ассамблеи, посвященном вопросу безопасности дорожного движения во всем мире.

Дороги являются неотъемлемой частью нашей повседневной жизни. Мы все пользуемся ими ежедневно, и все мы должны вносить свой вклад в повышение безопасности дорожного движения. За последние десятилетия стало ясно, что эффективные и комплексные стратегии обеспечения безопасности дорожного движения могут снизить количество смертельных случаев на дорогах, несмотря на увеличение объемов дорожного движения. Сейчас наступила самая беспокойная эпоха в истории транспорта и мобильности. Поэтому наша общая цель заключается в создании устойчивой транспортной сети, обеспечивающей безопасное будущее для последующих поколений.

Объединенные Арабские Эмираты приступили к реализации Национальной стратегии интеллектуальной мобильности, руководствуясь стремлением войти к 2030 году в число ведущих стран мира в области интеллектуальной мобильности применительно к смешанным перевозкам. В число основных целей и задач нашей национальной стратегии входит обеспечение безопасности и устойчивости дорожного движения. Мы поставили перед собой цель к 2030 году снизить ежегодное число жертв дорожно-транспортных происшествий с 440 до нуля, тем самым сократив количество погибающих в авариях людей на 100 процентов. Кроме того, мы стремимся как можно скорее обеспечить всеобщий доступ к безопасным, устойчивым и не-

дорогим транспортным перевозкам, что позволит устранить в нашей системе проблему социального неравенства, присущую транспортным системам во всем мире.

Наша стратегия направлена также на внедрение автомобилей с нулевым уровнем выбросов, чтобы способствовать реализации поставленной нашей страной цели по достижению нулевого уровня вредных выбросов к 2050 году. За последние 15 лет Объединенные Арабские Эмираты инвестировали 40 млрд долл. США в развитие чистой энергетики, что, по словам нашего руководства, свидетельствует о решительном настрое нашей страны использовать любую возможность для закрепления своей ведущей роли в борьбе с изменением климата в регионе Ближнего Востока и Северной Африки, тем самым способствуя обеспечению развития и роста, созданию новых рабочих мест, и продвигая при этом нашу экономику и страну по пути к достижению чистого нулевого баланса выбросов.

Стоит отметить, что автономные транспортные средства могут помочь обеспечить и безопасность, и устойчивость транспортной системы. Более того, автоматизация может способствовать уменьшению количества столкновений, предотвращению травм и спасению жизней благодаря снижению потенциальных рисков, связанных с человеческой ошибкой. Развитие автомобильных технологий повысит также уровень социальной справедливости, снизит уровень загрязнения воздуха и предотвратит возникновение пробок на дорогах, а также расширит доступ населения к транспорту. В связи с этим Национальная стратегия интеллектуальной мобильности Объединенных Арабских Эмиратов направлена на обеспечение того, чтобы к 2030 году 25 процентов всех поездок в стране совершались с использованием автономных транспортных средств.

Система автомобильного транспорта является одной из самых опасных для человека. Поэтому, наряду с необходимостью повысить эффективность инфраструктуры в целях безопасности нужно также повышать осведомленность людей, поскольку осторожность и внимательность сегодня могут помочь им выжить завтра.

Я хотел бы поблагодарить Организацию Объединенных Наций за проделанную совместно с представителями всех государств-членов и экспертами,

выступавшими с заявлениями и участвовавшими в обсуждении, работу, позволившую нам обменяться множеством идей, касающихся такого важнейшего вопроса, как обеспечение безопасности дорожного движения. Подтверждаем готовность Объединенных Арабских Эмиратов взаимодействовать со всеми представленными здесь странами сегодня, для того чтобы обеспечить более безопасную и спокойную обстановку на дорогах завтра.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Мы заслушали последнего оратора на этом утреннем заседании. Пленарная часть заседания Ассамблеи высокого уровня продолжится в 15 ч 00 мин в этом зале, в ходе которой мы заслушаем оставшиеся заявления.

Заседание закрывается в 13 ч 00 мин.