



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят четвертая сессия

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 9 b) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера:

**Осуществление международных конвенций и соглашений
Организации Объединенных Наций в области внутреннего
транспорта (заявления делегатов)**

Динамика присоединения различных регионов к конвенциям и соглашениям Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта — Юбилейное издание

Записка секретариата

Резюме

В настоящем документе проводится анализ динамики — в исторической перспективе — присоединения различных регионов к конвенциям в области транспорта, относящимся к ведению Комитета по внутреннему транспорту. При этом особое внимание уделяется основным правовым документам по безопасности дорожного движения ввиду их высокой актуальности в связи с тем, что в 2020 году Генеральная Ассамблея объявила о начале второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а в 2021 году завершила работу над Планом действий и приступила к его реализации в соответствии с резолюцией A/RES/74/299.

I. Справочная информация и сфера охвата

1. Разработанные и обслуживаемые по линии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) 59 конвенций Организации Объединенных Наций в области внутреннего транспорта обеспечивают жизненно важный инструментарий для развития устойчивых транспортных систем на региональном и глобальном уровнях. В настоящее время действуют 49 из них (более подробную информацию см. в документе ECE/TRANS/2022/12). Присоединение каждой новой страны позволяет сделать транспорт более безопасным, экологичным, дешевым, быстрым или более доступным. Поэтому присоединение каждой страны имеет значимость. По состоянию



на декабрь 2021 года общее число присоединившихся стран к этим правовым документам составляет 1807.

2. Отслеживание числа присоединений является, конечно же, не единственным способом определить, становится ли мировой внутренний транспорт более устойчивым. Например, главным мерилем прогресса в области безопасности дорожного движения служит не число участников конвенций по безопасности дорожного движения, а снижение уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Тем не менее численность присоединившихся стран выступает мощным стимулирующим фактором или ключевым индикатором будущего прогресса в сфере безопасности дорожного движения по ряду причин, в том числе ввиду использования согласованных правил и стандартов, а также обеспечения общих рамок, которые позволяют с успехом распространять передовой опыт. Аналогичный принцип применим и к другим аспектам внутреннего транспорта, таким как облегчение пересечения границ, перевозка тех или иных видов грузов или обеспечение единого набора стандартов в отношении экологически чистого транспорта.

3. Поэтому в настоящем документе проводится — на макроуровне — анализ динамики присоединений по каждому региону мира, причем исходя из регламентируемого членства в региональных комиссиях Организации Объединенных Наций. К числу таких региональных комиссий относятся следующие: Европейская экономическая комиссия (ЕЭК); Экономическая комиссия для Латинской Америки (ЭКЛАК); Экономическая комиссия для Африки (ЭКА); Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА); Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

4. Анализ охватывает характеризующиеся наилучшими показателями страны в каждом регионе и прослеживает динамику изменения со временем числа присоединений, причем акцент сделан на основных конвенциях, касающихся облегчения пересечения границ и безопасности дорожного движения¹.

5. При отнесении стран к членам соответствующей региональной комиссии важно учитывать членство многих из них в нескольких региональных комиссиях. В отдельных случаях прослеживается четкая географическая связь таких стран с одной региональной комиссией, а посему им приписывается членство только в этой комиссии. В то же время имеются две основные зоны, характеризующиеся взаимным наложением сфер действия различных региональных комиссий: Северная Африка/Западная Азия (охватываемые страны: Алжир, Марокко, Тунис, Мавритания, Ливия, Египет, Судан) и Центральная Азия (Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан). В указанных двух случаях соответствующие страны учтены в рамках анализа в качестве членов обеих региональных комиссий.

II. Историческая динамика по всем конвенциям

6. Анализ в первую очередь затрагивает все конвенции, относящиеся к компетенции КВТ, при уделении пристального внимания динамике по десятилетиям, а также динамике в отдельных регионах.

7. В 1950-х годах к правовым документам по транспорту, относящимся к ведению КВТ, присоединилось двести пятьдесят три страны, из которых 73 % пришлось на страны региона ЕЭК. Лидерами по числу присоединений являлись Франция

¹ Основные конвенции Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения: Конвенция о дорожном движении 1949 года; Конвенция о дорожном движении 1968 года; Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года; Соглашение о правилах ООН, касающихся официального утверждения типа транспортных средств, 1958 года; Соглашение о периодических технических осмотрах 1997 года; Соглашение о глобальных технических правилах ООН, касающихся конструкции транспортных средств, 1998 года; Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года (ДОПОГ).

(девятнадцать) и Австрия со Швецией (по четырнадцать), в то время как среди стран, не входящих в ЕЭК, на первом месте находилась Камбоджа (шесть), а также Египет, Гана и Гаити (по пять). Наибольшее число присоединений получила Конвенция о дорожном движении 1949 года (девятнадцать), за ней следовала Конвенция о таможенных льготах для туристов 1954 года (четыре).

8. В **1960-х годах** присоединились триста восемь стран, причем доля стран региона ЕЭК (61 %) уменьшилась по сравнению с предыдущим десятилетием. На этот раз лидером стала Румыния (четыре), за ней следовали Финляндия, Германия и Ирландия (по одиннадцать). Среди стран, не входящих в ЕЭК, больше всего присоединений было у Кубы (восемь), Алжира и Сьерра-Леоне (по семь). По числу присоединений лидировала Конвенция о дорожном движении 1949 года, за ней следовала Конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств 1954 года.

9. В **1970-х годах** было зафиксировано двести пять присоединений (71 % из них пришелся на страны региона ЕЭК). В регионе ЕЭК наибольшее число присоединений продемонстрировали Венгрия (двенадцать), Болгария (одиннадцать) и Германия (десять); среди стран за пределами региона ЕЭК наибольшее число присоединений было зафиксировано у Сенегала (пять) и у Барбадоса, Туниса, Фиджи и Чили (по четыре). На этот раз наибольшую популярность набрала Конвенция о дорожном движении 1968 года.

10. В **1980-х годах** было зафиксировано сто девяносто присоединений, причем 77 % пришлось на государства — члены ЕЭК. Наибольшую динамику продемонстрировали одновременно Греция, Дания, Польша и Российская Федерация (по десять присоединений). Ведущей конвенцией на этот раз стала Конвенция МДП 1975 года, за ней следовала Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года. Среди стран, не входящих в ЕЭК, самыми результативными стали Марокко и Соломоновы Острова (по пять присоединений) и Кувейт (три присоединения).

11. В **1990-х годах** было зафиксировано триста семьдесят восемь присоединений, причем наибольшей популярностью пользовался Протокол 1993 года к ДОПОГ (24 присоединения), а 94 % присоединений пришлось на страны региона ЕЭК. Лидерами по числу присоединений стали Чехия, Словакия и Босния и Герцеговина, а среди стран, не входящих в ЕЭК, лидировали Куба, Иран, Япония и Монголия. В этом десятилетии была зафиксирована наибольшая доля присоединений стран региона ЕЭК: на страны, не входящие в ЕЭК, пришлось лишь 6 % присоединений.

12. В **2000-е годы** было отмечено триста восемь присоединений, из которых 92 % пришлось на государства — члены ЕЭК. Здесь лидерами стали Сербия (38), Черногория (37) и Албания (24). Наибольшую популярность набрало Соглашение о глобальных правилах для транспортных средств 1998 года. Среди стран, не входящих в ЕЭК, наиболее результативными стали Либерия (десять присоединений), Тунис (восемь) и Объединенные Арабские Эмираты (пять).

13. За десятилетие **2010-х годов** к конвенциям присоединились сто двадцать шесть стран, из которых 73 % пришлось на государства — члены ЕЭК. Лидерами стали Республика Молдова (восемь присоединений), Нигерия (семь присоединений — это позволило Нигерии впервые стать страной, которая, не являясь членом ЕЭК, вошла в тройку лидеров), а также Казахстан, Таджикистан и Турция (по шесть). Наибольшее число присоединений набрал Дополнительный протокол к КДПГ 2008 года, касающийся электронной накладной (e-CMR).

III. Анализ специфики динамики развития конвенций по безопасности дорожного движения

14. После выявления вышеуказанных тенденций в том, что касается общего числа присоединений к правовым документам в области транспорта, был проведен специальный анализ применительно к основным конвенциям по безопасности

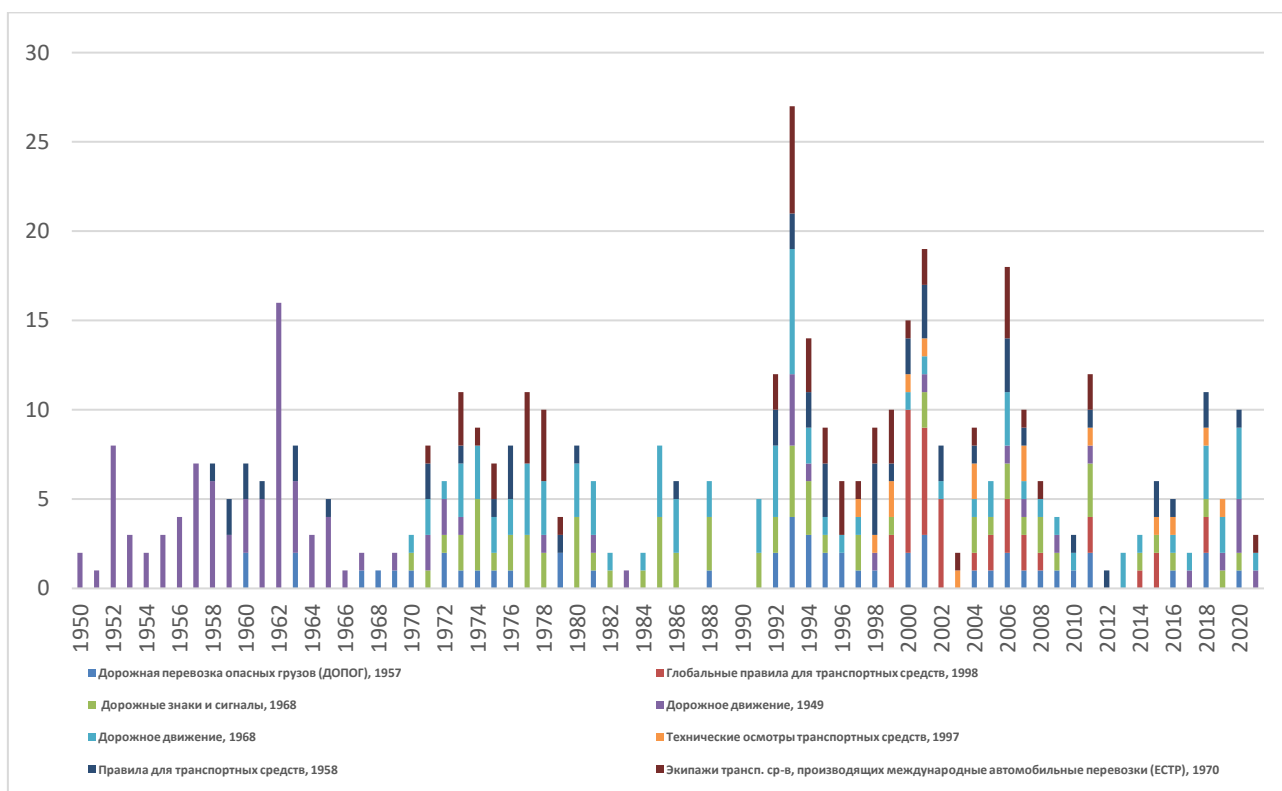
дорожного движения. Данный анализ охватил семь основных конвенций Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и соглашение 1970 года, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)².

15. Проведенный анализ был посвящен динамике присоединений к означенным восьми конвенциям и охватил 467 присоединений, совершенных 140 различными договаривающимися сторонами.

16. Шесть государств-членов: Венгрия, Нидерланды, Российская Федерация, Румыния, Сан-Марино и Финляндия — присоединились к каждой из этих восьми конвенций. Сорок семь стран региона ЕЭК присоединились к четырем или более конвенциям; ведущими странами, не входящими в ЕЭК, по числу присоединений к конвенциям в области безопасности дорожного движения являются Нигерия и Тунис (по семь присоединений, причем обе эти страны не присоединились к ЕСТР). Среди других стран, не входящих в ЕЭК, только Марокко и Южная Африка имеют по четыре или более присоединений.

Рис. 1

Присоединение к основным конвенциям по безопасности дорожного движения в разбивке по годам и конвенциям



Историческое развитие

17. На следующем этапе анализа рассматривалась историческая динамика присоединений к каждой конвенции в области безопасности дорожного движения. Среди всех конвенций по безопасности дорожного движения, представленных в означенном наборе данных, наибольший рост числа участников продемонстрировала Конвенция о дорожном движении 1949 года (см. рис. 1).

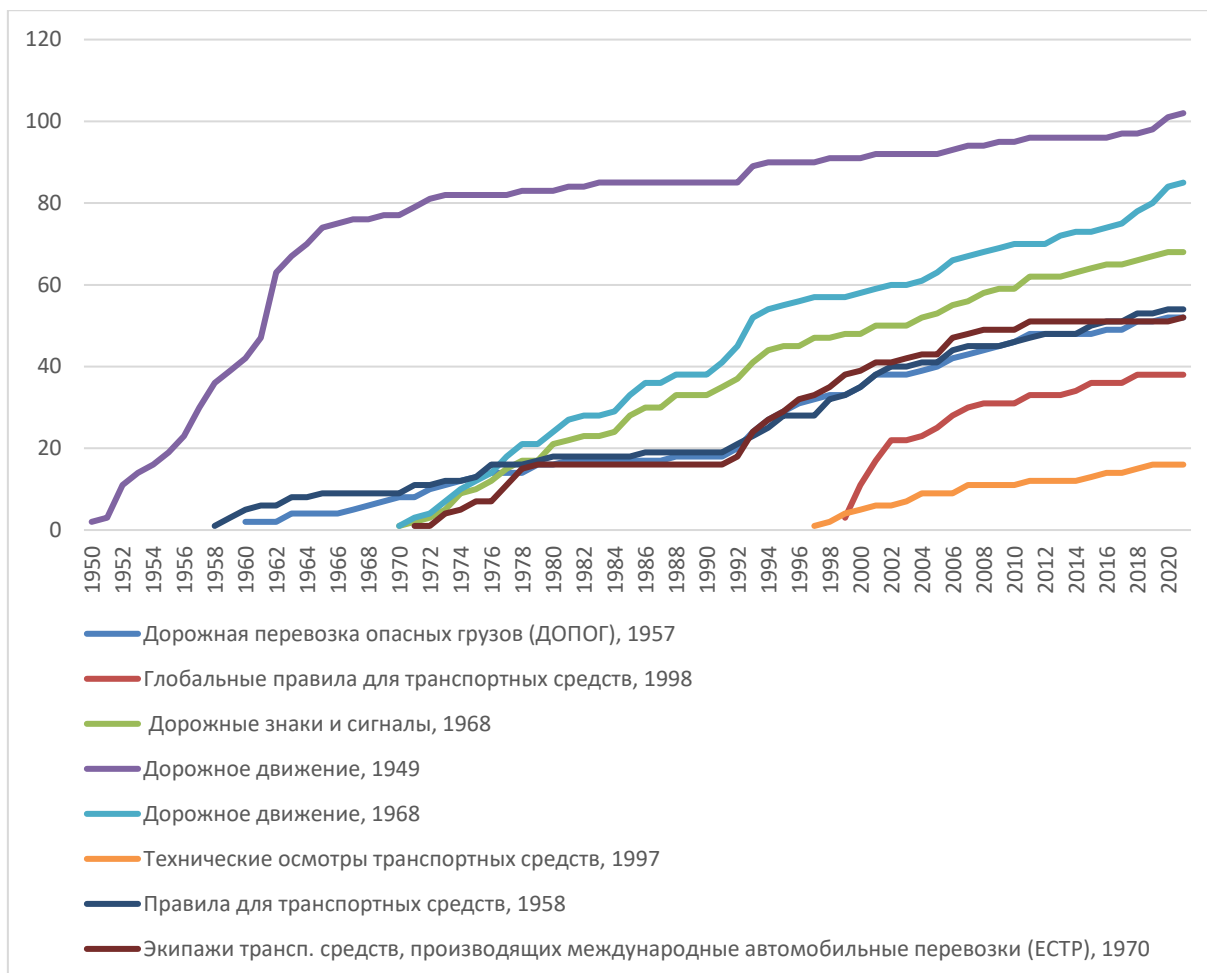
18. Если ранжировать эти конвенции в зависимости от срока, который потребовался для присоединения 25 договаривающихся сторон, то быстрее всего (за восемь лет) такое количество присоединений набрало Соглашение о глобальных

² Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

правилах для транспортных средств 1998 года, за которым следует Конвенция о дорожном движении 1949 года и Конвенция о дорожном движении 1968 года. Эти тенденции отражены на рис. 2.

Рис. 2

Историческая динамика присоединений к конвенциям по безопасности дорожного движения



19. В регионе ЕЭК в 1950-х годах было зафиксировано 23 присоединения к конвенциям по безопасности дорожного движения, в 1960-х — 22, в 1970-х — 53, в 1980-х — 23, в 1990-х — 90, в 2000-х — 68 и в 2010-х — 32. Таким образом, для региона ЕЭК самым динамичным десятилетием стали 1970-е годы.

20. В регионе ЭКА в 1950-х годах отмечено пять присоединений, в 1960-х — шестнадцать, в 1970-х — девять, в 1980-х — семь, в 1990-х — два, в 2000-х — двенадцать и в 2010-х — десять. Для региона ЭКА наиболее динамичное десятилетие пришлось на 1960-е годы.

21. В регионе ЭСКАТО (за исключением нерегиональных членов) в 1950-х годах было зафиксировано одиннадцать присоединений, в 1960-х — три, в 1970-х — одиннадцать, в 1980-х — пять, в 1990-х — двадцать три, в 2000-х — двадцать четыре и в 2010-х — двадцать. Регион ЭСКАТО наибольшую динамику продемонстрировал в 2000-е годы.

22. В регионе ЭСКЗА в 1950-х годах четыре страны присоединились к основным конвенциям по безопасности дорожного движения, в 1960-х — две, в 1970-х — две, в 1980-х — пять, в 1990-х — ноль, в 2000-х — девять и в 2010-х — шесть. Таким образом, для региона ЭСКЗА самым динамичным десятилетием стали 2000-е годы.

23. В регионе ЭКЛАК (за исключением нерегиональных членов) в 1950-х годах четыре страны присоединились к конвенциям по безопасности дорожного движения, в 1960-х — восемь, в 1970-х — пять, в 1980-х — две, в 1990-х — одна, в 2000-х — две и в 2010-х — ноль. **Таким образом, для региона ЭКЛАК наиболее динамичное десятилетие пришлось на 1960-е годы.**

IV. Общие выводы

24. Из приведенного выше анализа динамики присоединения различных регионов вытекает ряд общих тенденций. Во-первых, в 2021 году динамика присоединений — вероятнее всего, из-за последствий вспышки вируса COVID-19 — значительно снизилась по сравнению с предыдущими годами. Во-вторых, по общему числу присоединений страны, не являющиеся членами ЕЭК, явно уступают странам региона ЕЭК. Тем не менее треть новых присоединений в 2021 году пришлось на государства, не являющиеся членами ЕЭК, включая Эфиопию, которая стала тридцать шестым государством — членом ЭКА и 151-м государством — членом ООН, присоединившимся к одному из указанных правовых документов. За период с 2019 года 30 % от общего числа присоединений пришлось на государства, не являющиеся членами ЕЭК.

25. Как следует из представленного анализа, многое еще предстоит сделать — после того как разрушительные последствия вспышки вируса COVID-19 со временем улягутся — с целью повышения привлекательности и актуальности конвенций, относящихся к ведению Комитета по внутреннему транспорту, для всех регионов. Несмотря на сохраняющуюся неопределенность в отношении развития пандемии и динамики изменений в период после ее завершения, эмпирические данные свидетельствуют о том, что страны, характеризующиеся наилучшими показателями в плане присоединения к конвенциям по безопасности дорожного движения, лучше подготовлены к преодолению текущего кризиса в области безопасности дорожного движения. Странам же с более высоким уровнем присоединения к конвенциям по облегчению пересечения границ — хотя населению многих из них пришлось столкнуться с весьма серьезными эпидемиологическими последствиями — удалось гораздо успешнее справиться с трансграничными товарными потоками в период чрезвычайной ситуации, обусловленной пандемией, и связанными с нею трудностями (см. также документ ECE/TRANS/2022/14).

26. В свете вышеизложенного Комитет, **возможно, пожелает принять во внимание** настоящий анализ тенденций и динамики присоединения различных регионов к ключевым кластерам конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту.

27. Учитывая также, что повышение эффективности осуществления означенных правовых документов во всем мире является одним из ключевых элементов Стратегии КВТ и его видения на период до 2030 года, Комитету предлагается **принять к сведению** данную информацию, причем Комитет, возможно, пожелает **дать секретариату руководящие указания** относительно путей стимулирования присоединения к этим правовым документам и их осуществления, по мере того как будут наращиваться усилия по послепандемийному восстановлению, а глобальные экономические перспективы приведут к повышенному спросу на то, чтобы вновь активизировать процесс перехода к устойчивому транспорту и мобильности.