



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
15 December 2020
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят третья сессия

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 7 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

Записка секретариата

Резюме

В настоящем документе проводится анализ динамики присоединения различных регионов к конвенциям в области транспорта, относящимся к ведению Комитета по внутреннему транспорту. При этом особое внимание уделяется конвенциям, имеющим отношение к облегчению пересечения границ и безопасности дорожного движения, ввиду их высокой политической актуальности в разгар пандемии и в период после ее завершения, а также докладам о прогрессе, достигнутом в ЕЭК и других регионах.

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/2021/11). Присоединение каждой новой страны позволяет сделать транспорт более безопасным, экологичным, дешевым, быстрым или доступным. Поэтому присоединение каждой страны имеет значимость. По состоянию на декабрь 2020 года общее число случаев присоединения отдельных стран к этим правовым документам составляет 1801.



2. Отслеживание числа присоединений является, конечно же, не единственным способом определить, становится ли мировой внутренний транспорт более устойчивым. Например, главным мерилом 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, включая использование согласованных правил и стандартов, а также обеспечение общих рамок, что позволяет с успехом распространять передовой опыт и способствует этому процессу. Аналогичный принцип применим и к другим аспектам внутреннего транспорта, таким как облегчение пересечения границ, перевозка конкретных грузов или обеспечение единого набора стандартов в отношении экологически чистого транспорта.

3. Поэтому в настоящем документе проводится — на макроуровне — анализ динамики присоединения каждого региона 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); и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). Анализом охватываются характеризующиеся наилучшими показателями страны каждого региона, и в нем прослеживается динамика изменения со временем числа присоединений, причем основной акцент делается на двух группах конвенций: касающихся облегчения пересечения границ и безопасности дорожного движения.

4. Вопросам облегчения пересечения границ посвящены 14 конвенций (полный перечень см. URL: <https://unece.org/list-agreements>). Аспекты безопасности дорожного движения охватываются различными правовыми документами и базисными соглашениями в данной области, однако, согласно стратегии КВТ до 2030 года и ряду резолюций Генеральной Ассамблеи, в качестве основных определены семь конвенций¹; именно они и являются предметом анализа по настоящему документу.

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, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан). В указанных двух случаях соответствующие страны учтены в рамках анализа в качестве членов обеих региональных комиссий.

II. Регион Европейской экономической комиссии

6. Из 1801 общего числа случаев присоединения всех договаривающихся сторон ко всем конвенциям 1387 (77%) приходится на 56 государств — членов ЕЭК. Лидерами по числу присоединений к различным конвенциям являются

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

Люксембург (45), Нидерланды (44) и Сербия (42). К числу стран, присоединившихся менее чем к десяти конвенциям, относятся Андорра, Израиль, Исландия, Канада, Монако, Сан-Марино, Соединенные Штаты Америки и Таджикистан.

7. Из 1387 случаев присоединения по линии ЕЭК 229 имели место за период с 2005 года, причем 69 из них — начиная с 2015 года. В 2020 году число случаев присоединения по линии ЕЭК заметно возросло, составив 24, главным образом благодаря многочисленным присоединениям Лихтенштейна (8) и Туркменистана (6).

8. К конвенциям и соглашениям с наибольшим числом индивидуальных договаривающихся сторон из региона ЕЭК относятся Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) и Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ECTP), каждая(ое) из которых насчитывает по 51 договаривающейся стороне — члене ЕЭК. Далее следует Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), число Договаривающихся сторон — членов ЕЭК которого составляет 49.

9. Конвенции по облегчению пересечения границ (377 присоединений) широко применяются в регионе. Что касается безопасности дорожного движения, то 216 случаев присоединения государств — членов ЕЭК распределяются по семи основным конвенциям в данной области, причем наибольшая доля приходится на ДОПОГ, а наименьшая — на Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах.

Диаграмма I

Суммарное число присоединений членов региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по облегчению пересечения границ, временная динамика

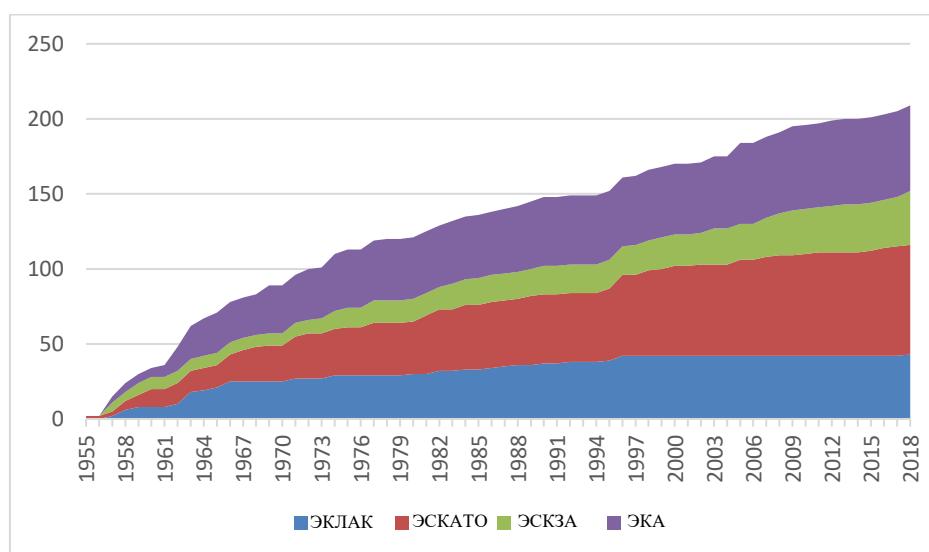
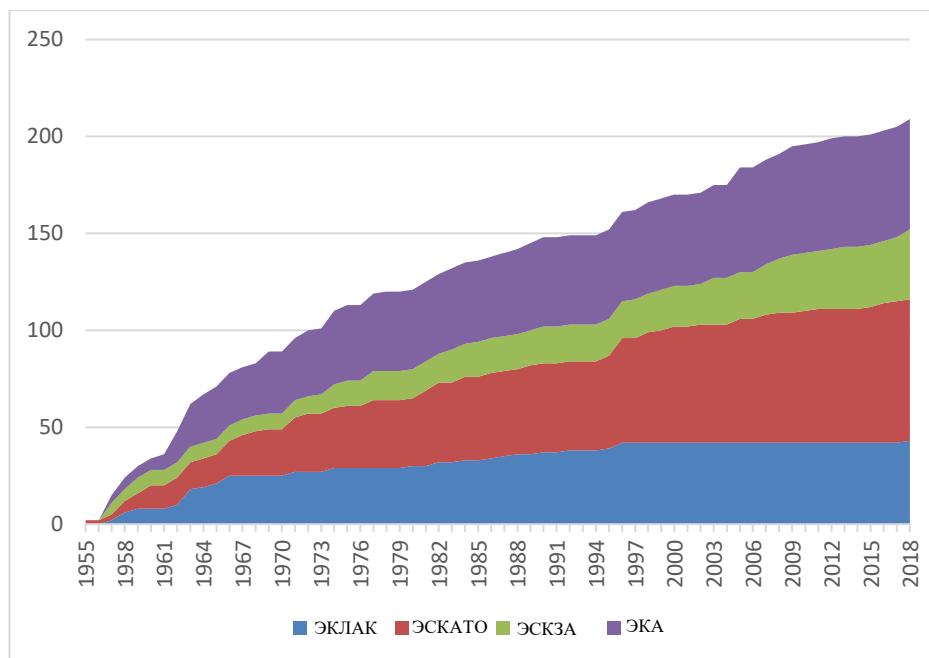


Диаграмма II

Суммарное число присоединений членов региональных комиссий (кроме ЕЭК) к конвенциям по безопасности дорожного движения, временная динамика



III. Регион Экономической комиссии для Латинской Америки

10. Из 33 государств — членов ЭКЛАК к конвенциям ЕЭК по транспорту присоединились лишь 22, т. е. 11 (33%) не подписали ни одну из них. Этими 11 странами, не подпишавшими ни одного соглашения/ни одну конвенцию, являются Белиз, Боливия, Гренада, Доминика, Колумбия, Никарагуа, Панама, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия и Суринам. В сумме на регион приходится 80 случаев присоединения. В последние годы динамика прогресса также характеризовалась резким замедлением, ибо на период после 1987 года приходится лишь девять из этих присоединений.

11. Что касается конвенций по облегчению пересечения границ, то 38 случаев присоединения к ним стран региона свидетельствуют о позитивной тенденции (см. диаграмму I). Следует, однако, отметить, что большинство этих конвенций уходят корнями в 1950-е годы, тогда как Конвенцию МДП 1975 года подписали только три государства региона.

12. Если говорить об основных конвенциях по безопасности дорожного движения, то на страны региона приходится 23 присоединения (см. диаграмму II). Здесь имеется значительный потенциал для роста, ибо 20 из 23 присоединений относятся к конвенциям о дорожном движении 1949 и 1968 годов при нулевом показателе в случае как ДОПОГ, так и основных соглашений, касающихся правил в области транспортных средств. **Принимая во внимание, что, согласно оценкам, в 2016 году на дорогах в регионе погибло 110 000 человек, страны региона, возможно, пожелают рассмотреть две последние тематические области на предмет улучшения соответствующих показателей.**

13. В плане общего числа присоединений лидерами среди стран региона ЭКЛАК являются Куба (15) и Тринидад и Тобаго (7).

IV. Регион Экономической комиссии для Африки

14. Страны — члены ЭКА присоединились к конвенциям по транспорту в 153 случаях. 35 стран присоединились по крайней мере к одной конвенции, т. е. 19 (35%) — ни к одной.

15. С течением времени прогресс несколько замедлился, ибо на период с 2000 года приходится лишь 37 из этих 153 присоединений.

16. На конвенции по облегчению пересечения границ приходится 57 присоединений (см. диаграмму I), причем на Конвенцию МДП — лишь 4 из них. Что касается семи основных конвенций по безопасности дорожного движения, то странами региона было подписано 61 отдельное соглашение, из которых 40 — в рамках конвенций по безопасности дорожного движения, и лишь 3 — в рамках ДОПОГ (см. диаграмму II).

17. К числу стран, характеризующиеся наилучшими показателями в плане присоединения, относятся Тунис (18), Марокко (15), Либерия и Нигерия (обе по 10).

V. Регион Экономической и социальной комиссии для Западной Азии

18. Двадцать стран — членов ЭСКЗА присоединились к различным конвенциям по транспорту в 89 случаях. 15 из этих 20 государств подписали как минимум одну конвенцию, тогда как 5 (Алжир, Ливия, Мавритания, Сомали и Йемен) — вообще ни одной. К странам — лидерам региона по числу присоединений относятся Тунис (18), Марокко (15) и Иордания (9).

19. С течением времени темпы присоединения варьировались: от 20 до начала 1960-х годов до 13 в 1970-е. Далее прослеживается следующая хронология: 8 — в 1980-х, 6 — в 1990-х, 24 — в 2000-х, в затем 17 — после 2010 года. К конвенциям с наибольшим количеством участников из числа стран региона относятся Конвенция МДП (11 присоединений), за которой следует Конвенция 1968 года о дорожном движении (10 присоединений).

20. По аналогии с регионом ЭКЛАК все еще имеется значительный потенциал для дальнейшего роста числа присоединений к правовым документам по безопасности дорожного движения. Насчитывается 29 случаев присоединения стран региона к 7 основным конвенциям, из которых на ДОПОГ приходятся лишь 7, а на соглашения, касающиеся правил в области транспортных средств, — 4.

VI. Регион Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана

21. Из 48 государств — членов ЭСКАТО на долю 36 государств региона приходится 265 случаев присоединения. Иными словами, 12 стран (или 25%) не являются участниками ни одной конвенции по транспорту. Лидерами по числу присоединений являются Российская Федерация (33), Казахстан (18) и Грузия (17), причем все они также относятся к государствам — членам ЕЭК.

22. К числу конвенций с наибольшим числом участников из числа стран региона ЭСКАТО относятся Конвенция 1949 года о дорожном движении (25 присоединений) и Конвенция МДП 1975 года (17 присоединений).

23. Что касается конвенций по облегчению пересечения границ, то на долю стран региона приходится 86 случаев присоединения; более высокими показателями характеризуется лишь регион ЕЭК. Странам — лидерам по числу присоединений являются — абстрагируясь от факта их членства в ЕЭК — Австралия и Исламская Республика Иран (см. диаграмму I).

24. На долю стран региона приходится 85 случаев присоединения к основным конвенциям по безопасности дорожного движения, в том числе 52 — к конвенциям о дорожном движении или дорожных знаках и сигналах, лишь 6 — к ДОПОГ и 15 — к правилам, касающимся транспортных средств (см. диаграмму II).

VII. Общие выводы

25. Из приведенного выше анализа динамики присоединения различных регионов вытекает ряд общих тенденций. Во-первых, активность регионов в плане присоединения варьируется. Если страны региона ЭКЛАК, как представляется, отстают в деле присоединения как к конвенциям по облегчению пересечения границ, так и конвенциям по безопасности дорожного движения, то число присоединений со стороны государств — членов ЭСКАТО, по всей видимости, увеличивается более динамичными темпами. Во-вторых, по общему числу присоединений, особенно что касается двух важнейших областей — безопасности дорожного движения и облегчения пересечения границ, — страны, не являющиеся членами ЕЭК, явно уступают странам — членам ЕЭК.

26. Как следует из анализа, многое еще предстоит сделать 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/2021/13).

27. 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.

28. 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.
