|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/2021/14 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General4 January 2021RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Восемьдесят третья сессия**

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 7 d) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной
политики или нормативного характера: интеллектуальные
транспортные системы**

 Ход осуществления «дорожной карты» по интеллектуальным транспортным системам

 Записка секретариата[[1]](#footnote-1)\*

|  |
| --- |
| *Резюме* |
|  В настоящем документе содержится обзор деятельности в 2020 году по стимулированию развития инновационных технологий, влияющих на работу по осуществлению «дорожной карты» на 2012–2020 годы по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), начало которой было положено на семьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). |
|  Комитету предлагается **одобрить** данный обзор. |
|  |

 I. Справочная информация

1. В настоящей записке изложены мероприятия и инициативы по стимулированию применения инновационных технологий в целях осуществления «дорожной карты» Европейской экономической комиссии (ЕЭК) по ИТС. В приложении представлено краткое описание 20 направлений деятельности, предусмотренных «дорожной картой».

 II. Деятельность в 2020 году

 A. Комитет по внутреннему транспорту: выводы, сделанные на восемьдесят второй сессии Комитета относительно ИТС

*Документация:* [ECE/TRANS/294](https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-294r.pdf) и [Add.1](https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-294add1r.pdf), приложения I–VI

2. Восемьдесят вторая сессия КВТ (Женева, 25–28 февраля 2020 года) была открыта сегментом высокого уровня по вопросам политики на тему «Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта», презентацией публикации «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним» и несколькими параллельными мероприятиями с участием министров транспорта стран Африки, Азии, Европы и Ближнего Востока, а также более 350 участников из 72 стран, в том числе 36 стран, не являющихся членами ЕЭК, и глав и высокопоставленных представителей межправительственных и неправительственных организаций и основных заинтересованных сторон, занимающихся внутренним транспортом.

3. В конце совещания министры и главы делегаций сторон из Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Ближнего Востока приняли резолюцию министров «Усиление мер по решению глобальных климатических и экологических проблем на внутреннем транспорте — единый призыв к действиям». В резолюции министров признается, в частности, что поддержка новых технологий в области цифровизации, автоматизации и интеллектуальных транспортных систем может привести к повышению эффективности, способствующему улучшению экологических показателей сектора, и что передача таких технологий развивающимся странам повысит их способность реагировать на климатические и экологические вызовы и вносить вклад в общие глобальные усилия по борьбе с изменением климата.

4. Комитет принял несколько важнейших решений в отношении будущего устойчивого транспорта и мобильности, которые содержатся в документе ECE/TRANS/294 и в неофициальном документе КВТ (2020 год) № 10/Rev.6. К наиболее актуальным для КВТ относятся:

a) решение 16, в котором предлагается продолжить тесное сотрудничество между Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) и Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29);

b) решение 18, призывающее к подготовке обновленной «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам после успешного завершения работы над предыдущей, для возможного принятия на восемьдесят третьей сессии Комитета;

с) решение 50, одобряющее разработку WP.29 рамочного документа по автоматизированным/автономным транспортным средствам и его осуществление главным образом Рабочей группой по автономным/автоматизированным транспортным средствам (GRVA).

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): *2, 3, 4, 5,* ***6****, 9, 15 и* ***17***.

 B. Симпозиум Международного союза электросвязи на тему «Сетевой автомобиль будущего»

*Документация:* <http://itu.int/en/fnc/2020/>

5. ЕЭК совместно с Международным союзом электросвязи (МСЭ) организовала сессию 2020 года на тему «Сетевой автомобиль будущего» в марте 2020 года. Ее проведение было запланировано во время Женевского автосалона, который был отменен в связи с исключительной вспышкой коронавируса за несколько дней до мероприятия. Мероприятие проходило в помещениях МСЭ, и в нем приняли участие эксперты из частного сектора, занимающиеся вопросами телематики, подключенных и автоматизированных транспортных средств и кибербезопасности. Одно из заседаний было посвящено технической деятельности ЕЭК, касающейся технических предписаний для автоматизированных и подключенных транспортных средств. Оно позволило получить представление о текущей разработке технических предписаний для этих транспортных средств.

6. ЕЭК и МСЭ организуют это ежегодное мероприятие на совместной основе с 2013 года. Оно способствовало объединению на международном уровне двух отраслей промышленности, практикующих различные методы в своей работе. Сектор автомобилестроения строит свою работу на основе технологически нейтрального регулирования для получения доступа к рынку и устранения технических барьеров в торговле, поставляя передовые технологии с точки зрения безопасности и экологических показателей, а сектор информационных технологий и телекоммуникаций — на основе стандартизации с ориентацией на функциональную совместимость. В попытке объединить эти два сектора аналогичные инициативы были реализованы и на региональном уровне. Взаимодействие МСЭ и ЕЭК способствовало достижению результатов на международном уровне.

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): *1,* ***2****, 3, 4,* ***5****,* ***7****, 8, 9, 10, 15, 17 и 19*.

 C. Объединенный Глобальный форум по безопасности дорожного движения — сессия Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств в марте 2020 года

7. 11 марта 2020 года состоялось совместное совещание Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1), посвященное темам, представляющим общий интерес и относящимся к области автоматизированного вождения. Председатели WP.1 и WP.29 открыли совещание и напомнили о сотрудничестве в области автоматизированных транспортных средств, в том числе о недавнем параллельном мероприятии, организованном в ходе недели третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Швеции (февраль 2020 года). Председатель WP.29 выразил признательность за организацию этого совещания.

8. Представитель Франции, являющийся заместителем Председателя WP.1, напомнил о том, что в сентябре 2018 года WP.1 был достигнут первый результат, а именно принятие резолюции, касающейся развертывания систем высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения. Он упомянул о заинтересованности WP.1 в обмене мнениями по другим видам деятельности, помимо управления транспортными средствами, касательно того промежутка времени, который автоматизированные системы вождения уровня 3 оставляют водителю, для того чтобы тот вернул себе контроль за управлением транспортным средством, — в том случае, если транспортное средство просит об этом водителя, — а также внешнего человеко-машинного интерфейса (ЧМИ) таких транспортных средств и доступа к данным, хранящимся в системе хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ). Председатель WP.1 подчеркнул, что осуществляемая деятельность должна быть «значимой». Представитель Японии, являющийся заместителем Председателя GRVA, представил доклад о ходе работы. проводимой WP.29 в области автоматизированных и подключенных транспортных средств (WP.29-180-25), в котором содержится информация о структуре групп, входящих в состав WP.29, о стратегии WP.29 в отношении автоматизированных транспортных средств и о последних достижениях WP.29 в области автоматизированных транспортных средств.

9. Председатель WP.1 положительно оценила многоуровневость представленной структуры. Представитель Соединенных Штатов Америки поблагодарила представителя Канады за представление WP.1 документа, касающегося сотрудничества между WP.1 и WP.29. Она выразила надежду на то, что можно будет повторить такое мероприятие, возможно, даже сделать его ежегодным либо, если это невозможно, обмениваться информацией между группами с помощью кратких документов (одна–две страницы). Представитель Германии, являющийся Председателем GRVA, подчеркнул необходимость сотрудничества. Он отметил завершение работы GRVA по разработке текстов правил ООН, касающихся автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств (АСУП), кибербезопасности и обновлений программного обеспечения. Он приветствовал сообщение представителя Соединенных Штатов Америки и поддержал проведение обменов мнениями на регулярной основе. Представитель Канады упомянул о вопросах, находящихся на стыке деятельности двух групп, включая проблематику ЧМИ и выработку общей терминологии. Он подчеркнул центральную роль неофициальной рабочей группы (НРГ) GRVA по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (ФТАТ) и неофициальной группы экспертов WP.1 по автоматизированному вождению (НГЭАД).

10. Председатель WP.29 рассказал о дискуссии в отношении общей терминологии. Представитель Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, являющийся сопредседателем НРГ по ИТС, представил документ WP.29-180-26 с глоссарием терминов и определений, используемых WP.1 и WP.29. Он привел три примера, которые демонстрируют наличие несоответствий в точных определениях, но при отсутствии прямых противоречий. Секретарь WP.1 представил документ, где особое внимание отведено определениям, содержащимся в Правилах № 79 ООН, которые WP.1, безусловно, сформулировала бы по-другому. Эксперт от МСЭ сообщил о деятельности его организации в контексте ЦУР 3.6, а также о том, как оценивается стиль вождения. Он подчеркнул заинтересованность его организации в работе по таким вопросам, как требования в отношении всего срока службы, периода эксплуатации и мониторинга соблюдения. Он отметил, что в конвенциях о дорожном движении подразумевается, что все водители являются водителями 5-го уровня и что водители могут переносить навыки, полученные при обучении в одних условиях вождения, на другие условия, чего нельзя сказать об автоматизированных системах вождения. По его мнению, наблюдается тенденция к созданию двойной системы регулирования: одни нормы относятся к водителям, управляющих транспортными средствами в ручном режиме, а другие — к автоматизированным системам вождения. Он заявил, что, по его мнению, искусственный интеллект не должен управлять транспортными средствами небрежно, опасно или неосторожно. Напротив, он должен быть осторожным, разумным и осмотрительным водителем. Он должен быть осведомлен о ситуации, готов к необходимым действиям и способен их совершать.

11. Заместитель Председателя WP.1 подчеркнул необходимость принятия решений в поддержку сотрудничества. Представитель Соединенных Штатов Америки напомнила о приглашении Председателя GRVA. Она заявила о важности более глубокого понимания перспектив работы обеих групп. Она подчеркнула, что делегатам обеих групп должно быть удобно участвовать во всех совещаниях GRVA (и ее подгрупп). Представитель Канады выразил надежду на то, что оба эти форума согласятся: i) проводить регулярные совещания; ii) работать над терминологией и, таким образом, дать возможность ФТАТ и НГЭАВ собираться вместе и совместно работать над осуществлением амбициозного плана работы; а также iii) взять
на себя обязательство делиться — по запросу — соответствующими документами, рассматривать их и направлять замечания в разумные сроки. Председатель WP.1 предложила делегатам WP.29 присоединиться к дискуссии по пункту 11, с тем чтобы подготовить проект выводов в конце недели. Представитель Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) приветствовал обмен мнениями и предложил назначить нового представителя по координации между WP.1 и WP.29, поскольку г-н Асплунд (Финляндия) больше не участвует в работе WP.1 и WP.29.

12. Делегат WP.1 от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии задал вопрос о возможности обсуждения документа, касающегося создания новой группы экспертов WP.1 по новой конвенции. Председатель WP.1 пояснила, что этот документ, как ожидается, будет обсуждаться в рамках WP.1 на следующий день. Она заявила, что ответ на этот вопрос содержится в решении 35 КВТ.

13. Председатель WP.29, завершая сессию, отметил, что, по его впечатлению, совместное совещание было полезным и его можно было бы повторить. Он упомянул о потенциальной полезности работы над терминологией, и заявил, что идея обмена документами, информирующими о последних изменениях, является продуктивной. Председатель WP.1 предложила делегатам от Соединенных Штатов и Канады подготовить проекты соответствующих пунктов для доклада WP.1.

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): ***20***.

 D. Рабочие группы

 1. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

14. Развитие технологий речных информационных служб (РИС), а также автоматизированное и «умное» судоходство остались ключевыми темами в повестке дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) и ее вспомогательного органа — Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) — на 2020 год.

 a) Речные информационные службы

15. В 2020 году SC.3/WP.3 в тесном сотрудничестве с председателями соответствующих временных групп экспертов Рабочей группы по информационным технологиям Европейского комитета по разработке стандартов в области
внутреннего судоходства (CESNI/TI) подготовила второй пересмотренный вариант Международного стандарта для систем обнаружения и отслеживания судов (VTT) на внутренних водных путях (приложение к пересмотренной резолюции № 63) и Международного стандарта для систем электронных судовых сообщений (ERI) во внутреннем судоходстве (приложение к резолюции № 79). На своей шестьдесят четвертой сессии SC.3 приняла 2-й пересмотренный вариант Международного стандарта VTT в качестве Резолюции № 100 и 1-й пересмотренный вариант Международного стандарта ERI в качестве Резолюции № 101.

 b) Автоматизация и «умное» судоходство

16. В 2020 году SC.3 продолжила обсуждение вопросов об автоматизированном и «умном» судоходстве на внутренних водных путях в соответствии со стратегической рекомендацией № 6, содержащейся в Белой книге о прогрессе, достижениях и будущем устойчивого внутреннего водного транспорта, и Резолюцией № 95 «Укрепление международного сотрудничества в поддержку развития “умного” судоходства на внутренних водных путях». На своей шестьдесят четвертой сессии SC.3 продолжила обсуждение вопроса об автоматизации внутреннего судоходства: i) информации о последних изменениях и текущей деятельности в области автоматизации во внутреннем судоходстве и «умном» судоходстве в Европе, вызовах и критических проблемах в связи с автоматизацией, переданной странами на
основе вопросника, подготовленного секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/2020/12); ii) обновленной информации из Бельгии о текущих испытаниях автоматизированных и беспилотных судов во Фландрии и о проекте «АУТОШИП» (Инициатива в области автономного судоходства на европейских водных путях) и iii) определений для автоматизации и «умного» судоходства. SC.3 приняла к сведению текущую работу

Центральной комиссии судоходства по Рейну над нормативной базой и решение о продлении срока действия существующих определений до 31 декабря 2022 года и о продолжении работы над этим вопросом.

 с) Обновления к «дорожной карте» ЕЭК по ИТС

17. В соответствии с резолюцией № 95 SC.3 предложила включить вопросы автоматизации в пересмотренную «дорожную карту» ЕЭК по ИТС, которая должна быть принята в 2021 году.

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): *1,* ***2****,* ***3****, 4,* ***5****, 6, 7, 9,* ***10****, 11, 13,* ***14****, 15, 16, 17, 18 и 19*.

 2. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

18. Совместное совещание Комиссии экспертов по Правилам международной перевозки опасных грузов по железной дороге (МПОГ) и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) завершило — в рамках своей неофициальной рабочей группы по телематике — свою работу над приложениями ИТС, предназначенными, в частности, для повышения оперативности и эффективности реагирования на чрезвычайные ситуации, связанные с опасными грузами на транспорте.

19. В 2019 году WP.15 и Комитет экспертов МПОГ решили опубликовать руководящие принципы на веб-сайтах ОТИФ и ЕЭК. Было также достигнуто согласие в отношении того, что эти руководящие положения могут применяться на добровольной основе и отдельно к каждому виду транспорта. Однако в тех случаях, когда они будут использоваться, они должны будут применяться последовательно.

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): *1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11,* ***12****, 13, 15, 16, 17,
18 и 19*.

 3. Глобальный форум по безопасности дорожного движения

20. Глобальный форум по безопасности дорожного движения остается единственным постоянным органом в системе Организации Объединенных Наций, который занимается вопросами повышения уровня безопасности дорожного движения. Его главная функция заключается в том, чтобы служить хранителем правовых документов Организации Объединенных Наций, направленных на согласование правил дорожного движения. [Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года](https://unece.org/index.php?id=26749) и другие правовые документы ЕЭК ООН, касающиеся основных факторов дорожно-транспортных происшествий, вносят ощутимый вклад в повышение безопасности дорожного движения. Многие страны во всем мире стали сторонами этих правовых документов и получают выгоду от их осуществления. Эти стороны являются также ключевыми движущими силами, обеспечивающими актуальность этих международных конвенций по безопасности дорожного движения путем участия в сессиях WP.1. В 2020 году WP.1 приняла важное предложение по поправкам к Конвенции 1968 года о дорожном движении, которое направлено на облегчение внедрения автоматизированных транспортных средств в дорожное движение (в частности, путем определения автоматизированных систем вождения и динамического управления). В дальнейшем WP.1 рассчитывает продолжить свое участие в обеспечении того, чтобы новые автомобильные технологии, при необходимости, сопровождались новыми правилами дорожного движения.

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): *1, 2,* ***3****, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10*.

 4. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств и его неофициальная рабочая группа по интеллектуальным транспортным системам/автоматизированному вождению

21. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) посвятил значительную часть своей повестки дня управлению деятельностью, связанной с автоматизацией транспортных средств, и дал руководящие указания своей Рабочей группе по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) относительно путей выполнения ее программы работы.

22. Административный комитет Соглашения 1958 года (АС.1) принял на своей июньской сессии 2020 года три новых правила ООН (№ 155, 156 и 157) в этой области.

23. НРГ по ИТС провела свою вторую сессию 6 ноября 2020 года. Она рассмотрела проект пересмотренной «дорожной карты» ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам и рекомендовала WP.29 одобрить его; она обсудила предложение ЕЭК ООН и Международного союза электросвязи (МСЭ) об организации в 2021 году первой сессии по сетевым автомобилям будущего, которая будет посвящена нормативной деятельности в области автоматизированных и подключенных транспортных средств; и она ознакомилась с презентацией по вопросам коммуникации между транспортными средствами и всеми другими дорожными объектами (V2X) в целях разработки совместной системы автоматизации управления транспортными средствами, которая была проведена экспертом от Японии г-ном Н. Огавой, занимающимся исследованиями в области ИТС в Отделе технических исследований в штаб-квартире компании «Мазда мотор корпорейшн» в Токио и участвующим в одном из проектов правительства Японии — инициативе «Автоматизированная система управления для универсального обслуживания» (АДУС) в рамках Программы содействия стратегическим инновациям (ПСИ) (ECE/TRANS/WP.29/1155).

24. Секретариат НРГ по ИТС сообщил о текущей деятельности по подготовке проекта пересмотренной «дорожной карты» ЕЭК по ИТС в сотрудничестве с рабочими группами КВТ. WP.29 рассмотрел этот проект и одобрил проект пересмотренной «дорожной карты» ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), отметив, что в нее будут внесены дополнительные незначительные поправки.

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): ***1****,* ***2****,* ***3****, 4,* ***5****, 7,* ***8****, 9, 10, 11, 16, 17 и 19*.

 5. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам

25. После принятия рамочного документа четыре неофициальные рабочие группы GRVA работали в соответствии с планом работы. Этим четырем группам было поручено проводить работу по следующим аспектам:

a) функциональным требованиям для автоматизированных транспортных средств,

b) проверке ездового потенциала автоматизированных транспортных средств,

с) кибербезопасности и обновлениям программного обеспечения,

d) системам хранения данных для автоматизированного вождения (и регистраторам данных об авариях).

26. На своей февральской сессии 2020 года GRVA приняла технические положения, касающиеся подключенных транспортных средств, т. е. положения, касающиеся обновлений программного обеспечения и системы управления обновлениями программного обеспечения (включая беспроводное обновление программного обеспечения). На своей сессии в марте 2020 года GRVA приняла положения, касающиеся кибербезопасности и систем обеспечения кибербезопасности, а также положения, касающиеся автоматизированных систем удержания в полосе движения. Эти три проекта были приняты WP.29 и АС.1 в июне 2020 года.

27. GRVA обсудила искусственный интеллект, следуя рекомендациям AC.2. GRVA согласилась с важностью соответствующих определений и обсудила необходимость сужения этого вопроса до конкретных аспектов, имеющих отношение к GRVA. GRVA также обсудила вопрос о том, будет ли достаточно положений о технологической нейтральности, чтобы охватить эту технологию, или же конкретные аспекты технологии потребуют особого внимания. GRVA согласилась с тем, что на данном этапе, возможно, преждевременно разрабатывать нормативные положения, конкретно касающиеся такой новой технологии. Председатель предложил делегациям подготовиться к обсуждению этого вопроса на февральской сессии 2021 года и подумать над тем, какие принципы можно было бы при необходимости разработать в качестве справочного или руководящего документа.

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): *1,* ***2****, 3, 4,* ***5****, 6, 8,* ***9****, 15 и 17*.

 6. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

28. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) на своей шестьдесят третьей сессии (Женева, 28–30 октября 2020 года) решила уделять больше внимания оцифровке транспортных документов, регулярно обмениваться информацией в этой области и более тщательно изучить возможности поддержки усилий государств-членов по оцифровке.

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): *1, 2, 3, 4, 5, 6,* ***13****,* ***15****, 16, 17, 18 и 19*.

 7. Рабочая группа по железнодорожному транспорту

29. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) продолжает свою деятельность в области ИТС путем регулярного обновления деятельности центра мониторинга железнодорожной безопасности и создания новой инновационной платформы в соответствии с мандатом, сформулированным на семьдесят третьей сессии Рабочей группы, в целях выявления ключевых областей, в которых ИТС могут повысить конкурентоспособность железнодорожного сектора, после успешного проведения рабочего совещания по этому вопросу на ее семьдесят второй сессии. Рабочая группа также продолжает свою работу в области безопасности движения железнодорожного транспорта, начатую на семьдесят третьей сессии, рассматривая вопрос о том, как аспекты ИТС повышают безопасность на железных дорогах с помощью таких систем, как Европейская система управления железнодорожным движением (ЕСУЖД). К сожалению, из-за ресурсных ограничений, введенных ЮНОГ в 2020 году, эти вопросы не были в достаточной степени рассмотрены в ходе сессии Рабочей группы 2020 года.

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): *1, 2, 3, 4, 5, 6,* ***13****,* ***15****, 16, 17, 18 и 19*.

 8. Рабочая группа по автомобильному транспорту

 Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR)

30. В течение года к e-CMR присоединились Соединенное Королевство, Швеция, Украина, Норвегия, Оман и Узбекистан, в результате чего общее число сторон достигло 29. На своей последней сессии Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) одобрила руководящую записку на «беспристрастной» основе по правовым аспектам e-CMR (ECE/TRANS/SC.1/2018/1/Rev.1) и поручила секретариату разместить ее на английском, русском и французском языках на веб-сайте SC.1. На своей 115-й сессии секретариат подтвердил, что это было сделано и что с руководящей запиской можно ознакомиться в онлайновом режиме (см. ссылки ниже). Кроме того, на прошлой сессии SC.1 учредила неофициальную группу экспертов в составе представителей Германии, Латвии, Российской Федерации, Словении (Председатель), Турции, МСАТ и Европейской комиссии с целью подготовки проекта для рассмотрения в SC.1 на нынешней сессии. На своей восемьдесят первой сессии в феврале 2019 года КВТ просил подготовить документ с подробным изложением исследований и других рекомендованных мер. Председатель неофициальной группы экспертов представил обзор работы, сроки и информацию о прогрессе, достигнутом неофициальной группой на данный момент. Он внес также на рассмотрение предложенное содержание проекта документа (неофициальный документ № 1). Председатель призвал неофициальную группу добиться прогресса в своей работе и представить официальный документ для рассмотрения SC.1 на следующей сессии. Секретариат проинформировал SC.1 о своем участии в проекте Исламского банка развития по поощрению присоединения к e-CMR и его введения в действие в Азербайджане, Афганистане, Иране (Исламская Республика), Казахстане, Кыргызстане, Пакистане, Таджикистане, Туркменистане, Турции и Узбекистане.

 Цифровая/«умная» дорожная инфраструктура

31. Также на 115-й сессии SC.1 Лихтенштейн сделал краткое сообщение об управлении сроком эксплуатации транспортного средства при помощи технологии блокчейн. Из-за нехватки времени полная презентация этого вопроса была отложена до следующей сессии.

Ссылки на публикации:

[<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc1/eCMR_Brochure_EN.pdf>, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc1/eCMR_Brochure_FR.pdf>, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc1/eCMR_Brochure_RU.pdf>.](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc1/eCMR_Brochure_EN.pdf)

*Затронутые направления действий «дорожной карты»* (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): *1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10,* ***15*** *и 19*.

 9. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

32. 8 сентября 2020 года в связи с тридцать третьей сессией Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) был проведен «круглый стол» на тему «Интеллектуальные транспортные системы и кибербезопасность». Это мероприятие было приурочено к серии мероприятий, которые организуются совместно Отделом устойчивого транспорта ЕЭК — в рамках его ежегодного Дискуссионного форума по безопасности на внутреннем транспорте — и Бюро координатора экономической и экологической деятельности ОБСЕ (БКЭЭД)[[2]](#footnote-2).

33. Участники согласились с тем, что ввиду имеющихся сложностей при работе над вопросами кибербезопасности необходимо принимать во внимание следующие аспекты:

a) в силу характера кибербезопасности как таковой правила в этой сфере в основном базируются на принципе снижения (или смягчения) риска, а не его устранения;

b) меры должны не только касаться конструкции изделий, но и учитывать соответствующие процессы и действия людей; таким образом, при оценке рисков следует учитывать как риски, имеющие отношение к конструкции транспортных средств, так и более широкие, внешние риски, например риски, связанные с интеллектуальными транспортными системами;

с) по мере того как транспортные средства становятся более автоматизированными и все больше зависят от внешних источников данных и линий связи, безопасность этих внешних факторов будет иметь столь же важное значение, как и безопасность самого транспортного средства. Поэтому транспортные средства должны проектироваться (и обслуживаться) с учетом их зависимости от указанных внешних факторов, а также способов снижения связанных с этими факторами рисков; и

d) лица, ответственные за разработку интеллектуальных транспортных систем, должны исходить из необходимости обеспечения безопасности абсолютно всех элементов этих систем, а также учитывать последствия для безопасности и функционирования транспортных средств, которые являются пользователями этих систем.

34. Участники признали ценность разрабатываемых WP.29 правил, которые призваны служить руководящими указаниями для транспортной отрасли, с тем чтобы она вносила свой вклад в обеспечение кибербезопасности. Вместе с тем была отмечена также важная роль действий самих государств в этой области. Участники согласились с тем, что создание комплекса обязательных норм кибербезопасности потребует активного межправительственного диалога и политической воли, а также общего понимания существующих проблем, действий и векторов угроз и готовности к поиску соглашения о модели деятельности в области киберзащиты на внутреннем транспорте.

35. Со всеми сообщениями, сделанными в ходе рабочего совещания,
включая записку с концепцией «круглого стола», можно ознакомиться по следующему URL: <https://unece.org/transport/events/round-table-intelligent-transport-systems-and-cyber-security>.

36. **Публикация «Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах: мобильность как услуга (февраль 2020 года)». «Мобильность как услуга» (МКУ)** — это новая концепция мобильности, приобретающая популярность во многих городах мира. Ее ценность как предложения касается интеграции мобильных услуг, которая реализуется посредством планирования поездок и единовременной оплаты проезда для пользователя через единую платформу. Поскольку МКУ только зарождается, анализ ее реального использования все еще носит ограниченный характер, и поэтому данные о потенциальных выгодах от внедрения этой концепции носят неполный и несистемный характер. Вместе с тем растет количество изданий, в которых документально подтверждается, что MКУ является многообещающей концепцией мобильности, при этом ожидается,
что она принесет ряд экономических, социальных, связанных с транспортом и экологических выгод. В этой публикации представлены тенденции и экономика для МКУ, и она доступна для скачивания, по следующему URL: <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-04/Mobility%20Management_WEB.pdf>.

37. Создание международного центра по мониторингу транспортной инфраструктуры. Признавая, что финансирование евро-азиатских транспортных связей по-прежнему сопряжено с серьезными проблемами, ЕЭК ООН берет на себя ведущую роль в создании международного центра по мониторингу транспортной инфраструктуры. Центр создается в рамках внебюджетного проекта, членами которого являются страны — бенефициары Организации экономического сотрудничества (ОЭС) в Центральной Азии и на Южном Кавказе. Проект полностью финансируется Исламским банком развития. Центр задуман как онлайн-платформа, с помощью которой а) государства могут найти все соответствующие данные для подготовки, сопоставления и представления своих проектов транспортной инфраструктуры
и b) финансовые учреждения могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной/международной точки зрения и отбирать проекты для финансирования.

38. В 2020 году создание Центра достигло завершающей стадии:

a) При поддержке старшего эксперта по ГИС в настоящее время разрабатываются карты ГИС, отображающие реальные сети автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей и интермодальной инфраструктуры.

b) Были подготовлены различные профили пользователей: например, организации регионального сотрудничества, международные финансовые учреждения, правительства и широкая общественность — все они имеют доступ к конкретным, специализированным функциям платформы ГИС в соответствии со своими потребностями и ожиданиями.

 10. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

39. Международная система eTIR. 5 февраля 2020 года Административный комитет Конвенции МДП (AC.2) принял предложения о внесении поправок в различные положения основной части Конвенции МДП 1975 года и о введении нового приложения 11, которое обеспечивает правовую основу для долгожданной процедуры eTIR. Хотя новое приложение 11 обеспечивает правовую основу процедуры eTIR, оно опирается на так называемые «спецификации eTIR» для прояснения концептуальных, функциональных и технических аспектов. В соответствии с просьбой Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и одобрением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Исполнительный комитет Европейской экономической комиссии (Исполком) принял 20 мая 2020 года решение преобразовать GE.1 в официальную «Группу экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП» (WP.30/GE.1).

40. В ходе осуществления своего мандата WP.30/GE.1 сосредоточит свои усилия на окончательной доработке версии 4.3 спецификаций eTIR в ожидании официального учреждения так называемого Органа по техническому осуществлению (ОТО), который проведет переговоры и подготовит дополнительные варианты спецификаций. WP.30/GE.1 должна разработать такой вариант спецификаций, который будет полностью функциональным и согласованным с положениями приложения 11, поскольку он заложит конкретную основу, на которой будут осуществляться операции eTIR начиная с момента вступления в силу 25 мая 2021 года приложения 11.

41. 7 апреля 2020 года Исполнительный секретарь ЕЭК направил письмо всем сторонам Конвенции МДП с предложением связаться с секретариатом МДП в том случае, если они заинтересованы в подключении своей национальной таможенной системы к международной системе eTIR в рамках подготовки к вступлению в силу приложения 11. Интерес к такому проекту подключения проявили следующие страны: Азербайджан, Армения, Грузия, Израиль, Индия, Иран (Исламская Республика), Катар, Ливан, Марокко, Пакистан, Республика Молдова, Тунис, Турция, Украина и Черногория. На сегодняшний день начальные совещания по проекту были организованы с Азербайджаном, Грузией, Ираном (Исламская Республика), Пакистаном, Республикой Молдова, Тунисом и Турцией. Кроме того, секретариат работает с Европейской комиссией и некоторыми государствами — членами Европейского союза над проверкой концепции НКТС[[3]](#footnote-3)–еTIR в целях выявления наиболее эффективного метода подключения таможенных администраций Европейского союза к международной системе eTIR.

Приложение

 «Дорожная карта» ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам 2020 года

|  |  |
| --- | --- |
| **Направление действий 1**Принятие общего определения для ИТС | **Направление действий 11**Согласование знаков с изменяющимся сообщением |
| **Направление действий 2**Согласование политики | **Направление действий 12**Сокращение рисков, связанных с перевозками опасных грузов |
| **Направление действий 3**Налаживание международного сотрудничества | **Направление действий 13**Интеграция с железнодорожным транспортом |
| **Направление действий 4**Облегчение эксплуатационной совместимости и архитектура ИТС | **Направление действий 14**Интеграция с внутренним водным транспортом |
| **Направление действий 5**Обеспечение защиты данных | **Направление действий 15**Усиление интегрирующей роли ИТС в развитии различных видов транспорта |
| **Направление действий 6**Расширение масштабов деятельности в области ИТС во всех рабочих группах КВТ | **Направление действий 16**Разработка методологий оценки экономической эффективности |
| **Направление действий 7**Содействие развитию систем связи между транспортными средствами и инфраструктурой | **Направление действий 17**Содействие смягчению последствий изменения климата и адаптации к нему |
| **Направление действий 8**Содействие развитию технологий связи между транспортными средствами | **Направление действий 18**Проведение аналитической работы |
| **Направление действий 9**Борьба с кризисом в области безопасности дорожного движения | **Направление действий 19**Содействие наращиванию потенциала, просветительской работе и повышению информированности с уделением особого внимания странам с формирующейся экономикой |
| **Направление действий 10**Решение проблем ответственности | **Направление действий 20**Организация ежегодного «круглого стола» Организации Объединенных Наций по ИТС |

1. \* Настоящий документ было решено издать после установленной даты его опубликования в связи с обстоятельствами, не зависящими от стороны, представившей документ. [↑](#footnote-ref-1)
2. Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). [↑](#footnote-ref-2)
3. Новая компьютеризированная транзитная система. [↑](#footnote-ref-3)