



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Девяносто первая сессия
Женева, 8–11 ноября 2011 года
Пункт 7 а) предварительной повестки дня
**Программа работы: программа работы и
двухгодичная оценка**

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

Сто пятьдесят пятая сессия
Женева, 15–18 ноября 2011 года
Пункт 2.3 предварительной повестки дня
**Координация и организация работы –
интеллектуальные транспортные системы (ИТС)**

Проект "дорожной карты" ЕЭК ООН для содействия использованию ИТС – 20 направлений глобальных действий на 2012–2020 годы

Записка секретариата

На своей семьдесят второй сессии Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) был проинформирован о продолжении разработки "дорожной карты" по ИТС. Комитет поддержал необходимость развертывания работы в области ИТС на всех видах транспорта и предложил своим вспомогательным органам содействовать подготовке "дорожной карты" путем включения ИТС в их деятельность по программе (ECE/TRANS/208, пункт 97). Для этой цели секретариат подготовил проект "дорожной карты" ЕЭК ООН для содействия использованию ИТС, в котором определены 20 направлений глобальных действий, которые будут осуществляться в целях внедрения ИТС. Эти 20 направлений действий отражают мнения, полученные от правительств, деловых кругов и научного сообщества в результате проведенных ЕЭК ООН публичных консультаций по ИТС (март–июль 2011 года).

Вопросы, связанные с ИТС и информационными технологиями, рассматривались несколькими рабочими группами в целях усиления интермодальной координации. Во время реорганизации Отдела транспорта в 2008 году был назначен координационный пункт по ИТС. Помощь в проведении работы, связанной с ИТС, оказывалась младшим сотрудником категории специалистов/младшим экспертом, должность которого финансировалась правительством Германии. Подготовка пакета стратегических мер в области ИТС осуществлялась при поддержке правительства Италии.

Секретариат полагает, что меры, предлагаемые в "дорожной карте", по большей части могли бы быть осуществлены без последствий для бюджета по программам, т.е. в пределах выделенного на настоящий момент времени для заседаний КВТ и его рабочих групп и в пределах ресурсов персонала, выделенных на настоящий момент Отделу транспорта ЕЭК ООН. Рабочим группам предлагается проверить правильность этого предположения в том, что касается их текущей и будущей деятельности в области ИТС.

Для направлений действий 18 и 19 потребуются, однако, дополнительные ресурсы (из регулярного бюджета или внебюджетные). Любое расширение или ускорение нормоустановительной работы, в особенности работы, связанной с взаимодействием между WP.29 и WP.1, потребует дополнительных ресурсов.

Приведенный ниже проект "дорожной карты" направляется всем соответствующим рабочим группам, в частности Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), Рабочей группе по перевозкам опасных грузов (WP.15), Рабочей группе по внутреннему водному транспорту (SC.3), Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), Рабочей группе по железнодорожному транспорту (SC.2), Рабочей группе по безопасности дорожного движения (WP.1), Рабочей группе по автомобильному транспорту (SC.1) и Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), для рассмотрения и формулирования замечаний перед окончательным представлением КВТ для утверждения.

Обоснование "дорожной карты" ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам (ИТС)

1. Интеллектуальные транспортные системы все чаще рассматриваются как одна из составляющих частей решения текущих и будущих проблем в области транспорта. Они становятся широко признанным инструментом для достижения эффективной, безопасной и всесторонней устойчивой мобильности и в то же время для содействия улучшению качества жизни. Еще в 2003 году Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН определил использование телематики и интеллектуальных транспортных систем (транспортные средства, инфраструктура) как вопрос, решение которого может стать важнейшей задачей на будущее или, возможно, изменить направление его работы. Этот вывод привел к организации в 2004 году под эгидой Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств "круглого стола" по интеллектуальным транспортным системам, который внес свой вклад в подготовку стратегии ЕЭК ООН по разработке нормативной основы и практическому внедрению ИТС.

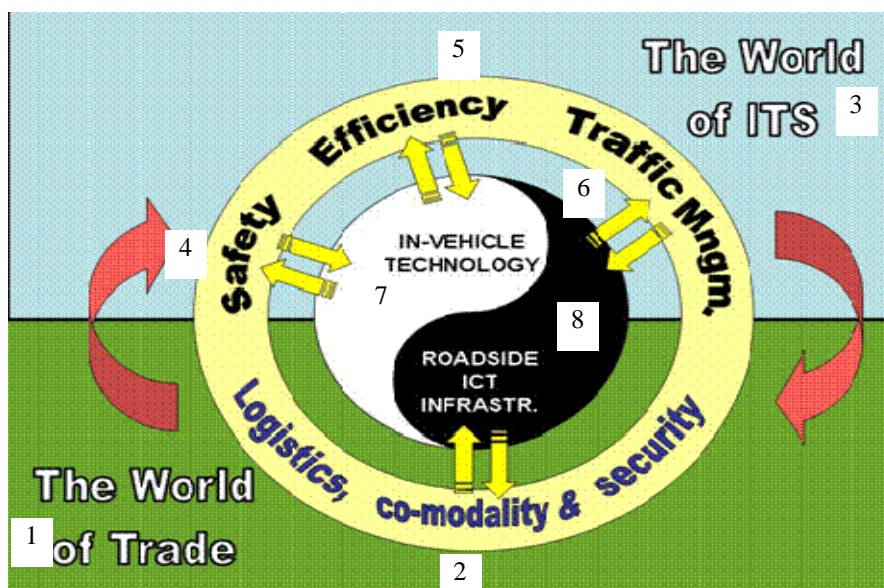
2. На рисунке 1 в упрощенном виде показано взаимодействие между приложениями ИТС и реальным миром. На нем также отображен широкий круг приложений ИТС в плане решений и выгод для различных аспектов транспортных услуг (надежность, эффективность, управление движением). Он также служит иллюстрацией того, что ИТС являются технологией, ведущей к решениям в области транспортной политики (эффективность, управление движением и т.д.). Однако речь идет о чем-то большем, поскольку эта технология требует новых учреждений, новых способов обеспечения мобильности и транспортных услуг. Помимо этого, как промышленный продукт эта технология является частью и объектом международной торговли, и в то же время – при достижении гармонизации – она является средством четкого управления логистикой и цепями поставок.

3. ИТС часто рассматриваются как новый вид транспорта или по крайней мере интегратор различных видов транспорта, который способен повысить эффективность традиционного транспорта и укрепить его позиции в устойчивом развитии.

4. Несмотря на выгоды, использование разнообразных решений на основе ИТС по-прежнему сталкивается с различными препятствиями. Было сочтено, что для преодоления этих препятствий в качестве следующего шага необходимо сформулировать общую стратегию для будущей реализации решений в области ИТС.

Рис. 1

Процесс развития ИТС – интеграция с другими транспортными услугами



1. Мир торговли
2. Логистика, комодальность и безопасность
3. Мир ИТС
4. Надежность
5. Эффективность
6. Управление движением
7. Бортовая технология
8. Придорожная инфраструктура ИКТ

5. Основная задача Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) заключается в содействии экономической интеграции. Она объединяет 56 стран: стран – членов Европейского союза (ЕС), а также стран Западной и Восточной Европы, не являющихся членами ЕС, и стран-членов из Юго-Восточной Европы, Центральной и Западной Азии и Северной Америки. Комитет по внутреннему транспорту был создан в 1946 году для облегчения международных пассажирских и грузовых перевозок различными видами внутреннего транспорта, повышения безопасности, улучшения охраны окружающей среды, повышения энергоэффективности и общей безопасности в транспортном секторе до уровней, которые реально способствуют обеспечению устойчивого развития. Кроме того, в ведении ЕЭК ООН находятся соглашения ООН в области внутреннего транспорта и транспортных средств, имеющие глобальный охват. **Выполняя свою задачу, КВТ и секретариат ЕЭК ООН приступили к стратегическому обзору того, каким образом интеллектуальные транспортные системы могут способствовать достижению этой цели и каким образом ЕЭК ООН может содействовать использованию решений в области ИТС.** Программа обзора включает следующее:

- справочный документ, главная цель которого заключается в распространении информации (включая передовую практику) и повышении информированности о той пользе, которую могут принести решения в области ИТС;

- стратегическую записку, в которой предпринята попытка определить основные пробелы и препятствия на пути широкого использования и быстрого распространения приложений ИТС независимо от того, какие организации, учреждения или органы могут или будут устранять эти пробелы; и
- настоящую "дорожную карту", в которой описываются области и перечисляются направления деятельности, которую может осуществлять ЕЭК ООН в продолжение текущих задач или в качестве новых инициатив.

6. Проект стратегической записки стал объектом публичных консультаций, и замечания, полученные от правительств, деловых кругов и научного сообщества, включены теперь в окончательный вариант записки, а также в настоящую "дорожную карту".

20 направлений глобальных действий в целях содействия использованию ИТС

Направление действий 1

Принятие общего определения для ИТС

7. Применение информационных технологий на внутреннем транспорте в целом обозначается как "интеллектуальные транспортные системы" (ИТС). Однако рамки ИТС, которые обеспечивают возможности для сбора, организации, анализа, использования и передачи информации о транспортных системах, имеют неодинаковые границы. Различные приоритеты правительств и учреждений в области экономики и развития ориентируют внедрение ИТС в разных направлениях. Соответственно это приводит к недостаточно ясному пониманию, и поэтому требуется принятие единого согласованного определения ИТС.

8. Существует и используется большое число различных вариантов определения этого термина. Как глобальный партнер ЕЭК ООН стремится содействовать диалогу по вопросам внедрения ИТС, который призван привести к выработке общего определения, используемого всеми заинтересованными сторонами. Это определение должно быть сформулировано на основе комплексного подхода.

Направление действий 2

Согласование политики

9. Отсутствие согласованной политики в области внедрения ИТС на глобальном и особенно общеевропейском уровне препятствует реализации уже существующих решений. В этом контексте через свои межправительственные структуры (такие как Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств и другие рабочие группы) ЕЭК ООН обеспечивает удобную платформу для руководства работой и сотрудничества в разработке ключевых стратегий в области ИТС, таких как согласование и внедрение.

10. В этих рамках инфраструктура и услуги ИТС могут более эффективно планироваться, координироваться и реализовываться как в плане технических правил, так и в плане правовых документов. Если общая стратегия внедрения

ИТС будет разработана на основе согласованной национальной политики, она будет более эффективно обеспечивать надежность, безопасность и бесперебойность как грузовых, так и пассажирских перевозок на глобальном уровне.

Направление действий 3

Налаживание международного сотрудничества

11. Анализ и оценка результатов, полученных в ходе публичных консультаций ЕЭК ООН по вопросам ИТС, ясно указывают на то, что правительства и заинтересованные стороны поддерживают усилия ЕЭК ООН в этой области, в особенности ее деятельность по разработке правил. Кроме того, ее объединяющая функция платформы для международного сотрудничества в области транспорта, в частности со странами, не являющимися членами ЕС, рассматривается в качестве дополнительного преимущества.

12. Международное сотрудничество считается необходимым для успешного перехода к учету будущих потребностей в мобильности. ЕЭК ООН рекомендуется продолжать работать в тесном сотрудничестве с Европейским союзом, международными организациями и другими соответствующими заинтересованными сторонами.

Направление действий 4

Облегчение эксплуатационной совместимости и архитектура ИТС

13. Разработка и создание инновационных технологий в различных областях транспорта осуществляются стремительными темпами. Учитывая, что цикл проектирования и промышленной разработки инновационных технологий короче, чем цикл разработки политики, национальные регулирующие органы зачастую опаздывают в своих действиях, но с особой очевидностью это происходит на международном уровне. Это обстоятельство приводит к технической разрозненности и возможным проблемам с эксплуатационной совместимостью внутри стран и между странами. Поэтому необходимы усилия по ускорению разработки и применения правил и соглашений в области технической и технологической совместимости.

14. Некоторые страны, например Япония и Соединенные Штаты Америки, сделали выбор в пользу такой архитектуры ИТС, которая позволяет избежать проблем, связанных с отсутствием эксплуатационной и функциональной совместимости, и в то же время обеспечить необходимую свободу для инноваций и предпринимательских инициатив. Архитектура ИТС предлагает нейтральную с точки зрения технологии карту услуг, включающую нынешние системы в будущие стратегии. С помощью надлежащим образом разработанной и внедренной архитектуры правительства и заинтересованные стороны могут определять как услуги, требуемые пользователями, так и источники данных для этих услуг. Такая архитектура может также описывать методы того, как оптимизировать, координировать, структурировать и совместно использовать источники данных и информационные услуги для общей выгоды пользователей.

15. Кроме того, благодаря совместному использованию данных, услуг и информации сокращаются общие издержки и издержки, связанные с обеспечением каждого компонента системы. Способность частного сектора эффективно

функционировать повышается, поскольку уже имеющиеся данные, полученные от существующих систем, могут совместно использоваться при более низком уровне издержек.

16. Европейский союз (ЕС) начал реализацию крупных инициатив, направленных на преодоление медленного и фрагментарного освоения и развертывания ИТС в сфере автомобильного транспорта. План действий Европейской комиссии в области ИТС и специальное законодательство ЕС по ИТС в форме директивы по ИТС в совокупности составляют согласованные рамки политики, направленной на ускорение внедрения ИТС во всех странах Европы. Теперь, когда имеются эти два дополнительных элемента, "дорожная карта" ЕС приобрела четко определенную форму, и существуют инструменты для развертывания ИТС в новых условиях, когда интегрированные и интероперабельные системы и бесперебойные транспортные услуги становятся нормой для системы автомобильного транспорта в Европе. В 2010 году была принята и позднее в том же году вступила в силу директива 2010/40 Европейского парламента и Совета о рамках для развертывания интеллектуальных транспортных систем в сфере автомобильного транспорта и для взаимодействия с другими видами транспорта. В качестве крайнего срока для ее включения в национальное законодательство государств-членов был определен февраль 2012 года.

17. Это событие является обнадеживающим шагом вперед в направлении систематического и всеобъемлющего применения ИТС в странах – членах ЕС. Однако полный эффект и выводы от внедрения ИТС могут быть получены и усилены только в том случае, если для всех остальных стран – членов ЕЭК ООН, не входящих в ЕС, будет разработана дополнительная стратегия на общеевропейском уровне. Как раз для этой цели и разрабатываются "дорожная карта" и стратегия ЕЭК ООН по содействию использованию ИТС, чтобы согласовать и обеспечить полный охват и осуществление общепринятой стратегии во всех ее 56 странах-членах.

Направление действий 5 Обеспечение защиты данных

18. Потенциальными препятствиями на пути развертывания ИТС могут стать проблемы, связанные с защитой данных и конфиденциальностью. Потери данных и опасность кражи персональных данных способны снизить потенциальную эффективность ИТС и выгоды от их использования. ИТС должны внедряться на основе жизнеспособных экономических обоснований, которые требуют последовательных стандартов и правил в области ответственности и высоких уровней защиты персональных данных. Будущие нормативные положения ЕЭК ООН в области ИТС будут обеспечивать конфиденциальность и защиту данных.

Направление действий 6 Расширение масштабов работы в области ИТС во всех рабочих группах Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН

19. В транспортном секторе направления работы, связанные с интеллектуальными транспортными системами, нуждаются в укреплении. Задача Отдела транспорта будет заключаться в улучшении доступа к высококачественной ин-

формации об имеющихся ИТС и их конструктивной интеграции в работу межправительственных органов, например через передовую практику. Всем рабочим группам Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) рекомендуется включить в свои повестки дня вопросы, связанные с ИТС.

20. Всем рабочим группам ЕЭК ООН следует продолжать:

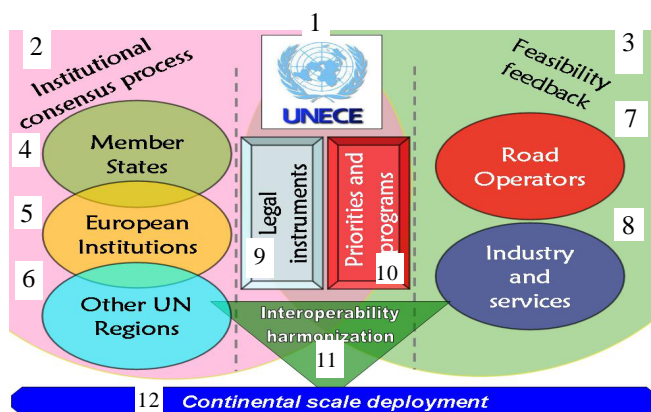
а) согласовывать свою работу с принципами устойчивой мобильности, которые включают безопасные, эффективные, экологически чистые и доступные транспортные услуги;

б) определять, каким образом соответствующие решения в области ИТС могли бы способствовать достижению этой цели.

21. На рисунке 2 указаны основные ценности ЕЭК ООН, которые могут быть использованы для содействия использованию ИТС (способность мобилизации ресурсов, правовые документы, деятельность по согласованию и т.д.). Он также показывает положение ЕЭК ООН как одну из ключевых заинтересованных сторон, с которой предусматривается тесное сотрудничество во избежание дублирования усилий и в целях максимального использования деятельности и результатов работы игроков, правительств, правительственных органов, отраслей и научного сообщества. Действительно, ЕЭК ООН может открыть путь для внедрения ИТС и стать всемирным институциональным форумом по ИТС.

Рис. 2

ЕЭК ООН как всемирный институциональный форум по ИТС



1. ЕЭК ООН
2. Процесс институционального консенсуса
3. Отклики в отношении по осуществимости
4. Государства-члены
5. Европейские учреждения
6. Другие регионы ООН
7. Дорожные операторы
8. Промышленность и услуги
9. Правовые документы
10. Приоритеты и программы
11. Согласование эксплуатационной совместимости
12. Развертывание в масштабах континента

Направление действий 7

Содействие развитию систем связи между транспортными средствами и инфраструктурой

22. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) вводит технические инновации на транспортных средствах путем принятия правил, применяемых во всемирном масштабе.

23. В качестве базовой инновации совместной системы используют интеллектуальные транспортные устройства, связанные с инфраструктурой и транспортным средством, которые активно функционируют и "сотрудничают" друг с другом с целью выполнения общей задачи. Вследствие этого в рамках совместных систем связь может существовать между транспортными средствами или между транспортным средством и инфраструктурой.

2.4 Технологии современных систем содействия водителю (СССВ) являются важным шагом вперед в обеспечении безопасности транспортных средств, и оптимизация потенциальных выгод от их использования имеет важнейшее значение. В 2002 году WP.29 создал неофициальную группу по ИТС для рассмотрения потребности в нормативных рамках для СССРВ, которые все шире применяются на транспортных средствах.

25. Разработка положений для СССРВ, таких как системы предупреждения о выходе за пределы полосы движения (СПВП) и передовые системы экстренного торможения (ПСЭТ), действующие только в аварийных ситуациях, приведет, как ожидается, к появлению проектов предложений по нормативным текстам, которые примут форму новых отдельных правил ЕЭК ООН в рамках Соглашения 1958 года. Согласно оценке воздействия, проведенной Европейской комиссией, обязательные меры, предусмотренные этими системами, могут предотвратить гибель порядка 5 000 человек и 35 000 случаев причинения серьезных травм в год в 27 странах – членах ЕС.

26. Кроме того, Всемирный форум предложил форуму ЕЭК ООН по безопасности дорожного движения (Рабочей группе по безопасности дорожного движения – WP.1) и Рабочей группе по автомобильному транспорту (SC.1) уделить особое внимание и придать ускорение их работе в таких направлениях, как:

- повышение информированности в вопросах безопасности и о возможностях, упущенных из-за отсутствия связи с инфраструктурой;
- разработка стандартов в области инфраструктуры с целью содействия внедрению систем связи между транспортным средством и инфраструктурой и между транспортными средствами (СМА, Конвенция о дорожных знаках и сигналах).

Направление действий 8

Содействие развитию технологий связи между транспортными средствами

27. Связь между транспортными средствами (V2V) можно определить как взаимный обмен данными между транспортными средствами с использованием беспроводной технологии с целью повышения безопасности дорожного движения, мобильности и эффективности, а также оптимизации использования пропускной способности автодорог.

28. Совместные системы, как ожидается, будут использовать новейшие средства связи, чтобы обеспечить водителю доступ ко всей дорожной информации и информации о движении.

29. Представьте себе, что на вашем транспортном средстве используется одно единое бортовое устройство, к которому вы можете подключиться и синхронизировать с ним свой мобильный телефон, iPad или портативный компьютер и получить доступ ко всей соответствующей информации через одно приложение. Необходимо тесное сотрудничество между ЕЭК ООН, Международным союзом электросвязи (МСЭ) и Международной организацией по стандартизации (ИСО), и в дальнейшем оно будет расширяться в таких областях, как частоты и международные стандарты.

30. Еще предстоит определить тот компетентный орган ЕЭК ООН, который правительства и глобальные игроки будут просить предпринимать требуемые действия в отношении совместных систем в области информационных технологий.

Направление действий 9

Борьба с кризисом в области безопасности дорожного движения

31. ЕЭК ООН активно участвует в осуществлении на региональном и глобальном уровнях резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи, озаглавленной "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире", и имеет далеко идущие планы в отношении ряда действий в области безопасности дорожного движения, направленных на просвещение, повышение информированности, стимулирование действий и выработку динамичных и эффективных реакций на кризис в области безопасности дорожного движения. Эти действия будут осуществляться в первую очередь форумом по безопасности дорожного движения (Рабочей группой по безопасности дорожного движения – WP.1) и Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), но не только ими и будут включать усилия по содействию присоединению к правовым документам ЕЭК ООН и, при необходимости, более эффективному применению этих документов во всемирном масштабе.

Направление действий 10

Решение проблем ответственности

32. Конвенция о дорожном движении 1968 года гласит следующее: "*Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством...*". Каким образом решения в области ИТС связаны с вопросом об ответственности? Уже существуют устройства, оказывающие водителю помощь в безопасном вождении. ЕЭК ООН сыграла решающую роль в их разработке. Некоторые из этих технологий (например, навигационные системы, регуляторы скорости и системы, используемые для оптимизации торможения транспортных средств) уже широко применяются и способствуют сокращению числа ДТП и более эффективному потреблению топлива.

33. Другие бортовые системы находятся на различных стадиях разработки и будут включены в правила ЕЭК ООН в области транспортных средств на более позднем этапе. Устройства ИТС также широко применяются в сфере управления и контроля дорожного движения с использованием, например, знаков с изменяющимся сообщением, видеокамер, фиксирующих нарушение скоростного режима, электронных систем обнаружения транспортных средств и взимания дорожных сборов и систем определения местонахождения и отслеживания транспортных средств.

34. Нынешняя важнейшая дискуссия касается устройств, которые действуют от имени водителя и даже отменяют решения водителя. Несмотря на то, что системы содействия водителю способствуют интеллектуальной и эффективной мобильности, а также эффективному и безопасному дорожному движению, они также создают новые проблемы. Например, кто по закону несет ответственность в случае сбоя в системе и дорожно-транспортного происшествия? В некоторых европейских странах, например, закон четко предусматривает в этой связи, что ответственность за управление транспортным средством по-прежнему несет исключительно водитель.

35. WP.1 и WP.29 уже тесно сотрудничают в этом вопросе и в ближайшем будущем представят решения, в частности в случае систем СССВ.

36. Решению этой проблемы способствует формирующееся согласие в отношении следующего важнейшего принципа: вождение при помощи ИТС соответствует действующим правовым документам, хотя большинство правительств не готовы принять ИТС, которые заменяют решения, принимаемые водителем.

Направление действий 11

Согласование знаков с изменяющимся сообщением

37. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) создала специальную группу экспертов по знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС). Ее более широкие задачи заключаются в анализе новых технологических разработок, повышающих безопасность дорожного движения, и подготовке предложений по включению этих разработок в соответствующие правовые документы Организации Объединенных Наций.

38. Группа экспертов по ЗИС предлагает WP.1 рассмотреть вопрос об изменении структуры Конвенции о дорожном движении 1968 года в соответствии со следующей классификацией:

- разметка дорог;
- обычные стационарные знаки;
- электронные знаки.

39. Смысл этого предложения заключается в том, чтобы *обеспечить упорядоченные нововведения для сохранения унифицированности* дорожных знаков независимо от их типа, будь то обычные стационарные или электронные знаки (форма, конструктивное решение, содержание). Как выяснилось на примере ЗИС, учитывая применение разных форматов различными европейскими администрациями, сегодня опасность состоит в том, что конкурирующие отрасли, исходя из маркетинговых интересов, могут использовать сферу дорожной информации для продвижения своих торговых марок (более модно, эстетично и т.д.).

40. В принципе электронная сигнализация связана с использованием:

- светофоров;
- дорожной сигнализации;
- ЗИС.

41. Необходимо достичь консенсуса по всем типам дорожных знаков в качестве основы для нынешней и будущей работы. На более позднем этапе потребуется согласовать программу осуществления. Это предполагает: а) проведение поэтапной реформы и б) рассмотрение главных задач и основных пиктограмм, разработку предложений и т.д.

Направление действий 12

Уменьшение степени опасности перевозок опасных грузов

42. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) будет продолжать рассматривать вопрос о том, каким образом приложения ИТС, например телематика, могут быть использованы для повышения степени надежности и безопасности и облегчения перевозки опасных грузов путем использования систем мониторинга и отслеживания, объединяющих грузоотправителей, операторов перевозок, аварийные службы, правоприменительные и контролирующие органы и регулирующие органы.

Направление действий 13

Интеграция с железнодорожным транспортом

43. Ключом к усовершенствованию железнодорожной инфраструктуры и повышению тем самым эффективности железнодорожных перевозок является эксплуатационная совместимость. Она обеспечит возможности для внесения железнодорожным сектором вклада в обеспечение устойчивости перевозок в одинаковых для всех видов транспорта условиях конкуренции.

44. В пересмотренных генеральных планах проектов ТЕА (Трансъевропейская автомагистраль Север–Юг) и ТЕЖ (Трансъевропейская железнодорожная магистраль) ЕЭК ООН, опубликованных осенью 2011 года, целая глава посвящена автодорожному и железнодорожному ИТС и содержит резюме нынешнего положения дел с их осуществлением, а также информацию об их предполагаемом будущем развитии. В ней также сообщается об опыте, накопленном отдельными странами – участниками проектов ТЕА и ТЕЖ в этих областях. Как ожидается, работа в этом направлении будет продолжена.

Направление действий 14

Интеграция с внутренним водным транспортом

45. В публикации ЕЭК ООН "Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе" речные информационные системы (РИС) определяются в качестве одной из семи стратегических областей развития внутреннего водного транспорта. В соответствии со стратегической рекомендацией № 3 "Белая книга" призывает правительства, комиссии речного судоходства, международные организации и отрасль внутреннего судоходства к "стимулированию использования речной информационной службы и других

информационно-коммуникативных технологий (ИКТ)". В ней предлагается ряд направлений действий ЕЭК ООН в этой области, включая оказание поддержки общеевропейскому диалогу по внедрению и дальнейшему развитию РИС и стимулирование других видов применения ИКТ для облегчения перевозок на ВВТ и освидетельствования судов внутреннего плавания. Эта работа будет осуществляться Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3) ЕЭК ООН.

Направление действий 15

Усиление роли ИТС как интегратора различных видов транспорта

46. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), а также Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) будут прилагать усилия в направлении упрощения правил и требований в области международных автомобильных и интермодальных перевозок и соответствующих административных процедур и документации.

47. Интеграция различных видов транспорта и их информационных систем позволит включать электронную информацию об автомобильных грузовых перевозках в цепи интермодальных перевозок и поставок, обеспечивая более высокий уровень интеграции и автоматизации логистических систем и систем безопасности, повышая тем самым эффективность и безопасность административных процедур.

Направление действий 16

Разработка методологий оценки экономической эффективности

48. Отсутствие гармонизированной методологии анализа экономической эффективности ИТС препятствует внедрению инновационных решений, приносящих максимальную общую выгоду для общества, и может стимулировать применение других, менее выгодных решений, требующих от клиентов дополнительных затрат. В этой области необходимо располагать большей информацией, поскольку общепризнано, что анализы затрат и выгод оказывают сильное влияние на перспективное устойчивое планирование в области транспорта. Эти анализы являются инструментом, представляющим особый интерес для правительств и тех, кто разрабатывает политику. Речь идет о сфере, в которой ЕЭК ООН и в особенности WP.5 также призваны активизировать свою работу и предоставлять рекомендации, опираясь на предшествующие достижения и техническую помощь в разработке методологии оценки инвестиций. Помощь могут оказать Министерство транспорта Канады и Министерство транспорта Соединенных Штатов, поскольку они располагают современными знаниями и опытом в этой области.

Направление действий 17

Содействие смягчению последствий изменения климата

49. Важное значение имеет потенциальный вклад ИТС в сокращение загрязнения и заторов. В январе 2011 года Отдел транспорта ЕЭК ООН приступил к реализации проекта в области изменения климата и транспорта, который финансируется из средств Счета развития Организации Объединенных Наций. Цель состоит в разработке и реализации механизма мониторинга и оценки выбросов CO₂ на внутреннем транспорте в целях содействия смягчению последствий изменения климата. Свободный доступ к этому механизму будет обеспечен для всех государств – членов Организации Объединенных Наций. Он обеспечит прочную основу для анализа различных сценариев устойчивого развития транспорта, предлагая стратегии развития транспорта, в том числе дальнейшего развития ИТС. Проект предназначен для оказания помощи правительствам в разработке стратегий смягчения последствий.

Направление действий 18

Проведение аналитической работы

50. Каждая услуга ИТС зависит от наличия базовой сети информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и вспомогательных систем, которые составляют ядро инфраструктуры ИКТ.

51. Успех внедрения ИТС тесно связан с наличием инфраструктуры ИКТ. Способность предоставлять услуги ИТС не растет линейно с увеличением имеющихся технологий, и в случае большинства услуг ИТС для выполнения широкого круга задач требуется минимальная критическая масса.

52. Необходимо проведение ЕЭК ООН дополнительных исследований и анализа в этой области – очевидно за счет эффективного использования выгод от межучрежденческого сотрудничества – в целях оказания помощи правительствам и предоставления консультативных услуг.

Направление действий 19

Содействие наращиванию потенциала, просвещению и повышению информированности с уделением особого внимания странам с формирующейся экономикой

Оказание помощи правительствам

53. Главная задача ЕЭК ООН заключается в содействии экономической интеграции. С этой целью она предоставляет правительствам результаты анализов, рекомендации по вопросам политики и помощь; она поддерживает глобальные мандаты Организации Объединенных Наций в экономической области в сотрудничестве с другими глобальными партнерами и основными заинтересованными сторонами. В контексте этого мандата Отдел транспорта располагает необходимым опытом и готов оказывать помощь правительствам и заинтересованным сторонам в развертывании ИТС. Эта задача может решаться с помощью рабочих совещаний по наращиванию потенциала и в сотрудничестве с другими региональными комиссиями (Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономической комиссией для Латинской Америки

и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономической комиссией для Африки (ЭКА) и Экономической и социальной комиссией для Западной Азии (ЭСКЗА)).

54. Продолжается значительный рост автомобильного транспорта, особенно в странах с формирующейся экономикой. В условиях экономического и финансового кризиса этот рост сопровождается стремительной урбанизацией, которая, как ожидается, продолжится и в будущем. Увеличивающаяся концентрация населения в городах сопровождается ростом социальных проблем, таких как ухудшающаяся ситуация с транспортными заторами, увеличение загрязнения воздуха и рост числа дорожно-транспортных происшествий. Однако эти явления наблюдаются не только в городских районах. Рост автомобильного транспорта превышает пропускную способность существующей инфраструктуры и требует проведения реформ в сфере современных методов управления транспортом. Во всех этих областях ИТС предлагают практически осуществимые решения.

55. Ключом к инновациям в транспортном секторе являются просвещение и повышение информированности. Необходимо информировать население о том, какой должна быть мобильность в будущем, для того чтобы формировать новую культуру, держать население в курсе происходящих изменений, разъяснять их и добиваться их принятия и поддержки.

Рывок вперед

56. Платформа ЕЭК ООН может использоваться для распространения знаний и передовой практики и может стать механизмом для скоординированных стратегических действий в области интеллектуальных транспортных систем во всем мире.

57. Развивающиеся страны могут осуществить рывок вперед к созданию инфраструктуры на основе ИТС гораздо быстрее и с меньшими затратами, чем развитые страны. Важная роль ЕЭК ООН в усилении интеграции регионов, не имеющих выхода к морю (например, Центральной Азии), может быть укреплена путем создания новых возможностей для более эффективной интеграции более широкого круга стран с формирующейся экономикой, содействия экономии за счет масштабов и усиления способности к сотрудничеству и обмену информацией.

Направление действий 20

Организация ежегодного "круглого стола" Организации Объединенных Наций по интеллектуальным транспортным системам

58. Под эгидой ЕЭК ООН все страны будут иметь возможность принять участие в диалоге и развитии сотрудничества по вопросам ИТС в рамках ежегодных дискуссий "за круглым столом".

59. Результаты таких дискуссий "за круглым столом" будут служить руководством и направлять работу соответствующих органов ЕЭК ООН, в которых соответствующие действия будут инициированы правительствами, другими основными заинтересованными сторонами и глобальными игроками, включая деловые круги.

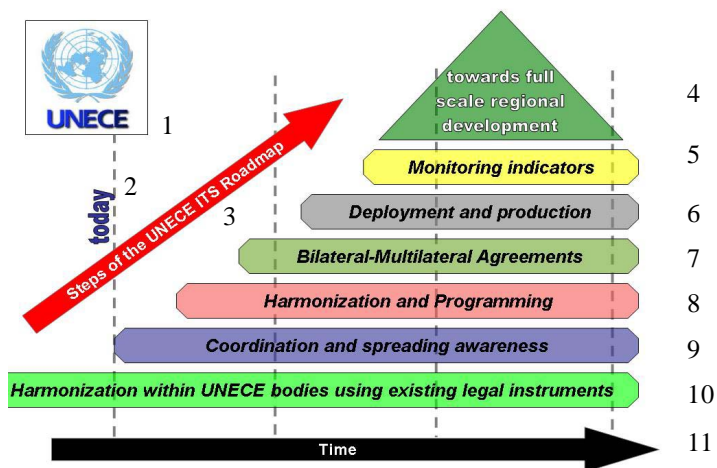
60. Отдел транспорта ЕЭК ООН будет обеспечивать платформу для обмена мнениями, готовить аналитические материалы, рекомендации по вопросам политики и предоставлять помощь правительствам, а также будет обеспечивать дальнейшее выполнение глобального мандата Организации Объединенных Наций в области транспорта.

Каким образом будет применяться "дорожная карта" и осуществляться предусмотренные ею действия?

61. Планируемые действия можно сгруппировать следующим образом: i) действия глобального характера (например, достижение общего согласия в отношении определения), которые охватывают весь диапазон направлений работы и соответствующих учреждений (например, налаживание международного сотрудничества); ii) действия, которые являются прямым или косвенным продолжением текущей деятельности рабочих групп и секретариата ЕЭК ООН (например, связь между транспортными средствами) и как таковые могут проявляться либо в изменении правовых документов, либо через посредство руководящих принципов или рекомендаций для правительств; iii) действия, которые способствуют формированию общего мышления посредством тематической аналитической работы в целях создания пакета последующих мер по выработке решений; iv) и, наконец, действия, направленные на передачу знаний и наращивание потенциала. Ежегодный "круглый стол" по вопросам ИТС будет посвящен самой важной конкретной теме года, с тем чтобы итоги "круглого стола" способствовали нахождению приемлемого для всех решения.

Рис.3

Этапы реализации "дорожной карты" ЕЭК ООН по ИТС



1. ЕЭК ООН
2. Сегодня
3. Этапы реализации "дорожной карты" ЕЭК ООН по ИТС
4. К полномасштабному региональному развитию
5. Показатели для мониторинга
6. Развертывание и производство
7. Двусторонние/многосторонние соглашения
8. Согласование и программирование
9. Координация и повышение информированности

10. Согласование в рамках органов ЕЭК ООН с использованием существующих правовых документов

11. Время

62. Как показано на рисунке 3, уже предпринимаемые действия направлены на согласование в рамках органов ЕЭК ООН с использованием существующих правовых документов. Эти действия будут не только продолжены, но и распространены на все соответствующие темы и все рабочие группы. Будет осуществляться более широкая межправительственная и межучрежденческая координация в целях эффективного использования ресурсов. По мере того, как некоторые действия будут приносить плоды, повысится эффективность согласования и в рамках своих программ работы Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы, рабочие группы, а также административные комитеты различных правовых документов, вероятно, расширят и/или сфокусируют свою деятельность по содействию использованию ИТС. Далее, вероятнее всего, потребуется изменение существующих многосторонних конвенций, соглашений и других правовых документов в области транспорта. На нынешнем этапе преждевременно думать о разработке какого-либо правового документа ООН по ИТС, хотя этого нельзя исключать. Важной частью осуществления действий является обеспечение информирования правительств и всех остальных заинтересованных сторон о достигнутых результатах. И наконец, осуществление и его влияние будут на регулярной основе контролироваться, и секретариат будет сообщать об этом своим руководящим органам, прежде всего Комитету по внутреннему транспорту. После принятия настоящей "дорожной карты" будут разработаны и согласованы соответствующие показатели для мониторинга осуществления.
