

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят седьмая сессия**

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 4 d) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**Интеллектуальные транспортные системы****Ход осуществления "дорожной карты"
по интеллектуальным транспортным системам****Обзор мероприятий, способствующих внедрению
инновационных транспортных технологий
и интеллектуальных транспортных систем****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе содержится обзор мероприятий по стимулированию развития инновационных технологий, влияющих на реализацию "дорожной карты" по интеллектуальным транспортным системам и услугам (ИТС), о которой было объявлено на семьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту.

Комитету предлагается поощрять инициативы, направленные на регулирование использования автоматизированных транспортных средств. В 2014 году автоматизация транспортных средств стала главным направлением деятельности в области ИТС и телематики и послужила катализатором ускорения предпринимаемых усилий по внедрению ИТС. Содействие регулятивным мерам позволит обеспечить те выгоды, которые могут быть получены в результате внедрения ИТС, в плане безопасности дорожного движения, охраны окружающей среды, энергоэффективности и управления дорожным движением.

GE.14-24415 (R) 060215 090215



* 1 4 2 4 4 1 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Комитету предлагается поощрять деятельность, способствующую мероприятиям по внедрению ИТС, связанным с инфраструктурой и всеми видами транспорта, и рассматривать пути решения проблем, касающихся ИТС, на основе комплексного подхода.

I. Справочная информация

1. Интеллектуальные транспортные системы и услуги (ИТС) означают *любую систему или услугу, делающую передвижение людей или товаров более эффективным и экономичным, т.е. более "интеллектуальным"*. Они являются ключевым элементом, который следует принимать во внимание при решении вопросов будущей мобильности. Благодаря использованию прикладных функций ИТС транспорт станет более эффективным, безопасным и экологичным. Это произойдет только в том случае, если соответствующие технические решения и услуги будут успешно интегрированы в надлежащие стратегические рамки и согласованную политику, с тем чтобы содействовать их эксплуатационной совместимости на национальном и международном уровнях.

2. В знак признания важности инновационных технологий ИТС в решении текущих и будущих проблем транспорта и мобильности сегмент по вопросам политики семьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) был озаглавлен "Инновации для устойчивой мобильности". Это позволило получить ценную информацию о перспективах, которые отрываются в транспортном секторе благодаря инновациям. Обсуждение придало стимулирующий импульс вспомогательным органам КВТ, работающим над вопросами инноваций на разных уровнях.

3. В нижеследующих разделах настоящей записки представлены мероприятия и инициативы по стимулированию применения инновационных технологий в целях осуществления "дорожной карты" ЕЭК ООН по ИТС. Краткое изложение 20 направлений деятельности, предусмотренных "дорожной картой", содержится в приложении I. Обзор направлений действий "дорожной карты", рассмотренных в 2014 году, содержится в приложении II.

II. Мероприятия ЕЭК ООН в 2014 году

A. Сегмент по вопросам политики, посвященный ИТС

Документация: ECE/TRANS/240 и Corr.1, пункт 10 и приложение I

4. В ходе сегмента по вопросам политики семьдесят шестой сессии КВТ (25 февраля 2014 года, Женева) были представлены многочисленные инновационные решения, касающиеся устойчивой мобильности и транспорта. Некоторые из них уже существуют, другие же находятся в стадии реализации. Их можно рассматривать в качестве возможностей, способных революционизировать транспортный сектор и решить вопросы, выходящие за рамки тех, которые напрямую связаны с транспортом, такие как переход к надежному энергоснабжению в будущем.

5. Два участника выступили с сообщениями о новых тенденциях в области автомобильных технологий и выразили две точки зрения о том, как внедрять технологии, связанные с самоуправляющимися транспортными средствами: спомощью "традиционного" подхода, т.е. путем постепенного повышения уровня технологии (интеллекта транспортных средств), и "революционного" подхода, т.е. путем одномоментного внедрения автомобильных инновационных технологий в ближайшем будущем. По мнению обоих выступавших, такое быстрое внедрение технологии позволит получить преимущества в плане безопасности,

а также создать более эффективные и экологичные транспортные средства. Они отметили также, что эти технологии окажут положительное влияние на стареющее общество и облегчат жизнь людей с ограниченными возможностями.

6. Было подчеркнуто, что секретариат ЕЭК ООН может сыграть важную роль в распространении передового опыта и обмене информацией в целях содействия разработке и внедрению ИТС.

7. В развитие импульса, заданного сегментом по вопросам политики и КВТ в целом, в ЕЭК ООН и за ее пределами было организовано несколько мероприятий и совещаний, посвященных вопросам автоматизации транспортных средств и связи между транспортными средствами.

Направление действий "дорожной карты": 2.

В. Симпозиум Международного союза электросвязи на тему: "Сетевой автомобиль будущего"

Документация: <http://itu.int/en/fnc/2014/>

8. После сегмента по вопросам политики в 2014 году совместно с Международным союзом электросвязи (МСЭ) ЕЭК ООН организовала симпозиум на тему: "Сетевой автомобиль будущего". Симпозиум состоялся во время Женевского автосалона и поэтому собрал большую аудиторию специалистов. Его участники пришли к выводу, что для достижения выгод от ИТС важно решать вопросы, касающиеся, в частности, стандартов, кибербезопасности, надежности программного обеспечения, информирования и воспитательных мер, правовых основ и ответственности, на основе комплексного подхода с широким кругом участников. Ко всем сторонам, представляющим интересы автомобильной отрасли и сектора информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), учреждениям и организациям, занимающимся регулятивными, правовыми вопросами и проблемами стандартизации, был обращен призыв сотрудничать в деле подготовки "дорожной карты", которая облегчила бы переход к координируемому на глобальном уровне процессу развертывания таких систем до 2020 года, так как к этому времени автоматизированные транспортные средства уже поступят в продажу.

Направления действий "дорожной карты": 2, 3, 4, 5, 8, 9 и 17.

С. Ежегодный "круглый стол" по интеллектуальным транспортным системам и услугам (ИТС)

Документация: www.unecsc.org/index.php?id=36646#/

9. Ежегодный круглый стол по ИТС, организованный ЕЭК ООН совместно с правительством Бельгии (17–18 ноября 2014 года, Брюссель), был назван "На пути к новой культуре перевозок: технологические инновации для безопасной, эффективной и устойчивой мобильности". Участники этого основного ежегодного рабочего совещания, являющегося одним из мероприятий, предусмотренных "дорожной картой" ЕЭК ООН для продвижения ИТС, рассмотрели широкий спектр глобальных действий – от согласования политики по улучшению безопасности дорожного движения до обеспечения безопасности данных. Конференция собрала специалистов по ИТС, обсудивших вопрос о том, как инновации, базирующиеся на информации и коммуникации, могут помочь сформировать такую культуру вождения и перевозок, которая способствовала бы

безопасной, эффективной и устойчивой мобильности. Участники рабочего совещания пришли к выводу, что ключевые возможности кроются в повышении безопасности дорожного движения и управлении мобильностью. На конференции был определен ряд приоритетных областей: разработка автономных автомобилей и автоматизированных транспортных средств, безопасность на перекрестках и железнодорожных переездах, рациональные дорожные сборы и высокотехнологичный электронный сбор платы за проезд, а также управление дорожным движением и знаки с изменяющимся сообщением (ЗИС).

Направления действий "дорожной карты": 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19 и 20.

D. Рабочие группы Комитета по внутреннему транспорту

a) Специальная сессия ЕЭК ООН "Транспорт и загрязнение воздуха"

Документация: ECE/EB.AIR/WG.5/112, приложение II

10. 3 июля 2014 года совместно с Отделом транспорта ЕЭК ООН была организована специальная сессия Рабочей группы по стратегиям и обзору – органа, созданного в рамках Конвенции ЕЭК ООН о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния, которая была посвящена теме транспорта и загрязнения воздуха. Были представлены многочисленные инновации для устойчивого развития транспорта в области сокращения выбросов. Рабочая группа отметила предполагаемое позитивное воздействие интеллектуальных инноваций и обмена опытом в области политики, стратегий и мер, направленных на снижение загрязнения воздуха (в том числе сокращение выбросов парниковых газов) в различных секторах внутреннего транспорта.

Направление действий "дорожной карты": 17.

b) Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3)

Документация: ECE/TRANS/SC.3/197

11. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту продолжила работу над приложениями ИТС в электронных судовых сообщениях и над гармонизацией Общеввропейской речной информационной службы (РИС).

Направление действий "дорожной карты": 14.

c) Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15)

12. Совместное совещание Комитета экспертов по перевозке опасных грузов по железным дорогам (МПОГ) и WP.15, в частности ее неофициальной рабочей группы по телематике, продолжило работу над приложениями ИТС, в том числе над разработкой мер по более оперативному и эффективному реагированию на чрезвычайные ситуации, связанные с опасными грузами на транспорте.

Направление действий "дорожной карты": 12.

d) Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/145 и Согг.1 (пункты 21 и 22)

13. Рабочая группа по безопасности дорожного движения завершила часть своей работы над поправками к Венской конвенции 1968 года. Эти поправки были приняты с целью i) гарантировать, чтобы правила безопасности не препятствовали распространению и использованию новых технологий, направленных

ных на повышение безопасности дорожного движения, и ii) устранить любые возможные несоответствия между Конвенцией и соглашениями 1958 и 1998 годов, касающимися правил в области транспортных средств.

Направление действий "дорожной карты": 10.

e) Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

Документация: неофициальный документ GRRF-76-43, видеофильм (video)

14. На семьдесят шестой сессии GRRF в феврале 2014 года были сделаны сообщения по вопросу о подключенных транспортных средствах и перспективном применении этой технологии, а именно "Движения автомобильных колонн" (GRRF-76-43). Электронные и подключенные автопоезда, или колонны, создают значительные возможности как для рационализации перевозок, так и для повышения энергетической эффективности и безопасности транспортных средств внутри колонны. Сейчас осуществляется несколько программ, а именно проект "САПТРЕ" (SARTRE Project) или проект "Компэнион" (Companion project). По мнению GRRF, этот тип технологии обладает значительными потенциальными возможностями с точки зрения экономии топлива и безопасности дорожного движения, но сегодня эти возможности ограничены в силу действия национальных и международных правил дорожного движения, предусматривающих, например, требование к водителю сохранять контроль над транспортным средством и соблюдать дистанцию безопасности между транспортными средствами (вытекающее из толкования статьи 13 Венской конвенции 1968 года).

Документация: неофициальные документы GRRF-78-31 и WP.29-164-27

15. На семьдесят восьмой сессии GRRF в сентябре 2014 года представитель Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей выступил с сообщением (GRRF-78-31) по вопросу о существующих и будущих технологиях: автоматизированной парковочной системе и дорожном автопилоте. После этого обсуждалось предложение о том, чтобы исключить из правил положения, фактически разрешающие эксплуатацию автоматически управляемых транспортных средств. Было сочтено, что недавние дискуссии с WP.1 по вопросу о Венской конвенции имеют непосредственное отношение к внедрению данного вида технологии. Судя по всему, необходима стратегическая директива для поддержки принципиальных соображений и последующей нормативной деятельности. GRRF решила отложить принятие решения по этому предложению в ожидании указаний от директивных органов (WP.29-164-27).

Направления действий "дорожной карты": 2, 3, 4, 5, 8, 9 и 17.

f) Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)

16. В 2013 году GRSG начала работу над автоматическими системами вызова экстренных оперативных служб (АСБЭС), или так называемыми системами e-Call. По мнению многих экспертов, регулирование использования систем спутниковой навигации и телекоммуникационных систем в целях обеспечения безопасности транспортных средств является значительным шагом вперед и позволит регулирующим органам получить передовые ноу-хау. Не следует недооценивать и пользу от работы над системами связи между транспортными средствами. Многие конференции по системам связи между транспортными средствами и автоматизации транспортных средств, проведенные в 2014 году, продемонстрировали заинтересованность органов по стандартизации в регламентационной деятельности, а также существующее отставание в стандартизации и гармонизации телекоммуникаций для обеспечения систем связи между транспортными средствами. Эта ситуация была сочтена неудовлетворительной,

так как в распоряжении регламентирующих органов нет четких и согласованных на глобальном уровне стандартов. Председатель неофициальной рабочей группы по АСВЭС взял на себя выполнение сложной задачи по разработке в сжатые сроки первых правил, касающихся систем связи между транспортными средствами.

Направления действий "дорожной карты": 3, 4, 5, 7 и 9.

г) Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1110, пункт 16
ECE/TRANS/WP.29/1112, пункт 21

17. На своей сессии в июне 2014 года WP.29 отметил стремительное развитие технологий, о чем свидетельствует несколько проведенных на ряде автосалонов презентаций концептуальных моделей, в том числе передовых систем автоматического управления автомобилями. WP.29 напомнил, что на своей сессии в апреле 2014 года WP.1 согласилась внести поправки в Венскую конвенцию 1968 года. Принимая во внимание важность этих изменений, WP.29 решил переориентировать некоторые направления действий. На сессии WP.29 в ноябре 2014 года Всемирному форуму был представлен доклад о ходе осуществления соответствующих видов деятельности. WP.29 одобрил "дорожную карту" в отношении действий, призванных урегулировать проблемы, связанные с автоматизацией транспортных средств, путем пересмотра круга ведения своей "неофициальной рабочей группы по ИТС", которая будет преобразована в "Неофициальную рабочую группу по автоматизированному вождению".

III. Выводы, сделанные по результатам деятельности, осуществленной в 2014 году, и следующие шаги

A. Подключенные транспортные средства

18. Под эгидой ЕЭК ООН были начаты многие виды деятельности в целях продвижения инновационных технологий и выполнения "дорожной карты" по ИТС, одобренной на семьдесят четвертой сессии КВТ. Развертывание ИТС наталкивается на многочисленные препятствия, замедляющие их внедрение на всех видах транспорта, и одним из таких препятствий является фрагментация. В 2014 году наиболее значительные результаты в деятельности по ИТС были достигнуты в области автоматизированных и подключенных транспортных средств.

19. В прошлом водители получали информацию о загруженности дорог, несчастных случаях и опасностях по радио (канал автодорожных сообщений (ТМС) или сводка новостей). ИТС позволили внедрить ЗИС. Благодаря современной технологии портативные системы позиционирования и смартфоны (использующие, например, GoogleMaps, INRIX, Tele Atlas и NAVTEQ для информирования о дорожном движении на основе сведений, собранных с помощью смартфонов и других датчиков) позволяют получать оперативную и более полную информацию. В ближайшем будущем подключенные автомобили, оснащенные системами связи между транспортными средствами (V2V) и системами связи между транспортными средствами и инфраструктурой (V2I), сделают возможным более систематическое использование информации и взаимодействия, а также более сложное и активное управление дорожным движением,

решение таких вопросов, как безопасность на дорогах, энергоэффективность и выброс загрязняющих веществ. Кроме того, эти технологии могут расширить возможности, связанные с перераспределением перевозок по видам транспорта, и оптимизировать решения, касающиеся интермодальных перевозок.

20. Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) при Министерстве транспорта Соединенных Штатов Америки уже издала предварительное уведомление о предполагаемой разработке новых правил по коммуникационной технологии V2V, и продолжается работа над следующим этапом нормотворчества (уведомление о предполагаемой разработке новых правил в 2016 году).

21. Все преимущества использования V2V и V2I, такие как система помощи при пересечении перекрестка, система помощи при повороте налево и предупреждающий сигнал о риске проезда на красный свет, станут заметны, как только будет достигнута достаточная степень проникновения на рынок. (*Примечание:* по статистике, в Соединенных Штатах Америки средний возраст легковых автомобилей составляет 11 лет, а в Европейском союзе – 9 лет). Пока критическая рыночная масса не достигнута, подключаемые транспортные средства и соответствующие цифровые технологии, которые получают все более широкое распространение в современных обществах, можно с выгодой использовать в переходный период для организации перевозок и дорожного движения.

22. Однако необходимо предпринять действия в нормативно-правовой сфере на различных уровнях для количественного определения преимуществ таких технологий и решения проблем, связанных с информационной безопасностью.

В. Автоматизированные транспортные средства

23. Работа, проделанная в различных вспомогательных органах КВТ, показала, что в настоящее время разрабатываются и находят рынок сбыта инновации в области ИТС, связанные с автоматизацией. Автоматическое управление и автоматический контроль рассматривались в прошлом как системы для повышения комфортности и не требовали никаких действий со стороны властей. В 2014 году выяснилось, что автоматизация не является обособленным объектом исследований, но основана на новых понятиях, связанных с эволюцией цифровых и развитием других сопутствующих технологий, таких как системы позиционирования (ГНСС, ЭРА ГЛОНАСС и ГАЛИЛЕО), карты высокой четкости, методы измерения параметров состояния окружающей среды и технические средства обработки данных (искусственный интеллект). Оказалось также, что автоматизация стала предметом конкуренции между странами.

24. Для продвижения вперед и стимулирования применения этих интеллектуальных транспортных систем необходимо разработать определения и классификации. Эту работу согласился выполнить Всемирный форум (WP.29). На прошлой сессии КВТ в ходе сегмента по вопросам политики представители отрасли обозначили два подхода, поэтому директивным органам, возможно, потребуются заняться вопросами, связанными с технологиями частичной автоматизации и автоматизированной системы управления. Однако вызывают неопределенность i) сроки появления этих нововведений на рынке и ii) оценки безопасности и надежности этих относительно неизвестных и непроверенных новых технологий.

25. Директивные органы должны будут оценить и учитывать побочные эффекты внедрения этих технологий, в частности последствия для i) системы страхования; ii) оценки ответственности в случае аварии; iii) правил дорожного движения, которые, возможно, придется адаптировать; iv) инфраструктуры в том случае, если подключаемость транспортного средства будет считаться необходимым условием внедрения некоторых типов автоматизации.

26. На своей сессии в июне 2014 года Всемирный форум принял решение заняться организацией и координацией необходимой работы в рамках своего мандата. На сессии в ноябре 2014 года один из его вспомогательных органов задал несколько вопросов, а именно: следует ли рассматривать эти технологии вместе с традиционными технологиями или отдельно? Должны ли правила активно направлять технологические разработки (полный набор требований на базе эксплуатационных характеристик) или гибко дополнять их (требуются только минимальные положения о мерах безопасности)?

27. WP.29 решил рассмотреть эти вопросы и в 2015 году предоставить своим вспомогательным органам ответы на некоторые из них во избежание блокирования процесса нормотворчества в области этих технологий.

С. Интеллектуальные транспортные системы и услуги на всех видах транспорта, включая их инфраструктуру

28. В 2014 году основное внимание уделялось вопросам, связанным с подключаемостью и автоматизацией транспортных средств, и традиционным видам деятельности в области ИТС на всех видах транспорта, включая их инфраструктуру. ЕЭК ООН продолжила усилия по содействию их осуществлению и выполнению "дорожной карты" по ИТС, в частности в отношении перевозки опасных грузов и ЗИС. Руководящий комитет проекта Трансьевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) (10-11 апреля 2014 года, Варшава) решил работать над организацией дорожного движения и совместимостью ИТС стран ТЕА с учетом общей архитектуры (проект FRAME), созданной Европейским союзом.

29. В 2014 году в рассмотрении популярных вопросов автоматизации транспортных средств, первоначально не связанных с подключаемостью автомобилей, наступил переломный момент. Они стали главным направлением деятельности в области ИТС. При решении вопросов автоматизации многие заинтересованные стороны способствовали также развитию технологий подключаемости транспортных средств. Подключенный автомобиль стал катализатором для развития многих видов деятельности в области ИТС, в том числе для стимулирования применения традиционных ИТС на всех видах транспорта и в их инфраструктуре. Таким образом, работа по автоматизации транспортных средств создает возможности для ускоренного осуществления прошлых и нынешних мероприятий в области ИТС.

Направления действий "дорожной карты": 2, 7, 13 и 15.

Д. Следующие шаги

30. Комитету предлагается содействовать проведению мероприятий по ИТС, связанных с инфраструктурой и всеми видами транспорта, и рассматривать пути решения проблем в области ИТС на основе комплексного подхода.

Приложение I

"Дорожная карта" ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам (ИТС)

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

Приложение II

Обзор направлений действий "дорожной карты", предпринятых в 2014 году

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