



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Восемьдесят первая сессия**  
Женева, 19–22 февраля 2019 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе  
его восемьдесят первой сессии**

**Добавление 1**

**Содержание**

	<i>Стр.</i>
Приложения	
I. Сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему «Автоматизация на транспорте».....	2
II. Доклад девятого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета .....	7
III. Доклад о результатах работы параллельного мероприятия КВТ «Автоматизация на транспорте: безопасное внедрение в практику автоматизированных транспортных средств в условиях движения» .....	11
IV. Доклад о результатах работы параллельного мероприятия КВТ «Цифровизация и электронные документы» .....	13



## Приложение I

### Сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему «Автоматизация на транспорте»

#### I. Введение

1. Для проведения сегмента высокого уровня по вопросам политики в рамках восьмидесятой первой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), посвященного теме «Автоматизация на транспорте» (зал заседаний XVII, Дворец Наций, 19 февраля 2019 года, Женева), собрались министры транспорта из Африки, Азии, Европы и Ближнего Востока и более 400 участников из 75 стран, а также руководители организаций по внутреннему транспорту.

#### II. Открытие заседания

2. Восьмидесятую первую сессию Комитета открыл Председатель КВТ г-н Кристоф Шоккэрт. Исполнительный секретарь ЕЭК г-жа Ольга Алгаерова открыла сегмент высокого уровня по вопросам политики и официально представила доклад о реализации этапа III проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС). Затем выступили директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-н Юйвэй Ли и Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения г-н Жан Тодт.

3. За последние 20 лет в рамках проекта ЕАТС, одного из основных направлений деятельности ЕЭК в области развития транспортной инфраструктуры, были достигнуты впечатляющие результаты, которые помогли заложить основу для создания более эффективной евро-азиатской внутренней транспортной сети, которой мы пользуемся сегодня. Эти результаты включают:

- определение девяти железнодорожных и автомобильных маршрутов, 17 маршрутов внутренних водных путей, 53 портов внутреннего плавания и 70 морских портов;
- установление приоритетности инфраструктурных инвестиционных проектов;
- разработка базы данных Географических информационных систем (ГИС); и
- гармонизация процедур пересечения границ и транзита, а также подготовка общих графиков движения и тарифов.

#### III. Дискуссионные группы высокого уровня

##### A. Группа I: Роль и тенденции в области автоматизации на транспорте: безопасность, эффективность и устойчивость

4. Обсуждения проходили под руководством г-на Ен Те Кима, Генерального секретаря Международного транспортного форума (МТФ).

5. В дискуссионной группе I обсуждался комплексный подход к автоматизации на транспорте как катализатору в деле развития устойчивого транспорта и мобильности и достижения целей устойчивого развития. Особое внимание было уделено управлению, необходимости международной координации и гармонизации в процессе ускоренной разработки и безопасного внедрения технологий автоматизации.

6. С основными докладами выступили

- Ее Превосходительство г-жа Кора ван Ниуэнхёйзен, министр инфраструктуры и по управлению водными ресурсами Королевства Нидерландов, которая

признала, что в ходе глобального обсуждения вопросов внедрения автоматизированных технологий национальные власти обязаны обеспечивать «безопасность на стадии проектирования» и что движущей силой инноваций являются не только технологии, но также безопасность и защищенность. В своем выступлении министр отметила, что безопасность выше других соображений, ведь на счету каждая жертва дорожно-транспортных происшествий.

- Министр развития инфраструктуры Объединенных Арабских Эмиратов Его Превосходительство г-н Абдулла бен Мухаммед Бельхейф ан-Нуайми подчеркнул необходимость глобальных действий для достижения наших общих целей и роль стратегии и решимости Объединенных Арабских Эмиратов как партнера перед лицом глобальных вызовов. Министр ан-Нуайми пояснил, что для достижения всеобъемлющей глобальной устойчивости потребуется коллективный, поистине глобальный подход, охватывающий все регионы и основанный на здоровом партнерстве между государственным и частным секторами, которому в этом отношении отводится решающая роль.
- Европейский координатор по безопасности дорожного движения г-н Мэтью Болдуин подчеркнул, что в более широком контексте автоматизации безопасность является приоритетом номер один и ключевым элементом стратегии ЕС по развитию устойчивой мобильности. Преимущества автоматизации будут проявляться медленно, но в конечном итоге ожидается, что в среднесрочной и долгосрочной перспективе беспилотные транспортные средства позволят кардинально снизить смертность и травматизм. Однако это лишь одно из средств достижения более широкой цели повышения эффективности, пригодности для жизни и безопасности городов, что потребует среди прочего уменьшения зависимости от частного автотранспорта. В заключение г-н Болдуин подчеркнул важность полного осуществления правовых документов, относящихся к сфере компетенции КВТ, в глобальном масштабе.
- Г-н Гуанчжэ Чэнь, старший директор по глобальной практике в области транспорта Всемирного банка, изложил подход Банка, отметив, что автоматизация играет важную роль в обеспечении безопасности в авиации, но пока еще не на автомобильном транспорте. По существу, 93% из 1,35 миллионов случаев гибели людей приходится на страны с низким и средним уровнем дохода, где технологии сами по себе имеют ограничения. Г-н Чэнь подчеркнул потенциал автоматизации с точки зрения не только экономии трудовых ресурсов, но и создания рабочих мест, а также содействия декарбонизации и рассказал об активной работе Банка в этих областях.

7. Затем выступили:

- Министр общественных работ и транспорта Лаосской Народно-Демократической Республики Его Превосходительство д-р Бунчан Синтхавонг
- Министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Его Превосходительство г-н Эмиль Кайкиев
- Помощник министра транспорта Российской Федерации г-н Юрий Петров
- Генеральный директор Центра транспортных исследований для Западного Средиземноморья (СЕТМО) г-н Оскар Оливер
- Генеральный секретарь и технический директор Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) г-н Ив ван дер Страатен
- Исполнительный директор Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ) г-н Эдуард Фернандес
- Генеральный секретарь Конференции руководителей автодорожных администраций европейских стран (СЕДР) г-н Стив Филлипс

- Исполнительный директор Международной дорожной федерации (МДФ) г-жа Сюзанна Заматтаро
- Директор департамента мобильности Европейского инвестиционного банка г-н Гевин Даннетт
- Старший директор по вопросам знаний и инноваций Международного союза общественного транспорта (МСОТ) г-н Умберто Гвида

## **В. Группа II: Вызовы и синергетическое взаимодействие в деле дальнейшей автоматизации для всех видов транспорта**

8. Обсуждения проходили под руководством г-на Умберто де Претто, Генерального секретаря Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

9. Группа II рассмотрела инновационные подходы к автоматизации всех видов транспорта и важность обеспечения открытости, всеохватности и равноправного доступа для достижения устойчивости транспорта во всем мире.

10. С основными докладами выступили

- Министр инфраструктуры Украины Его Превосходительство г-н Владимир Омелян подчеркнул, что новые технологии меняют наше представление о мобильности, и изложил основные компоненты национального подхода, который опирается на цифровую инфраструктуру, безопасность перевозок и интеграцию инновационных видов транспорта и инфраструктурной сети с мировыми транспортными коридорами. Министр Омелян обратил внимание собравшихся на то, что не существует общих правил проверки и эксплуатации автоматизированных систем, которые управляют или будут управлять транспортными средствами. В этой связи министр подчеркнул роль КВТ в определении основных направлений дальнейшего развития устойчивого и экологически безопасного международного транспорта.
- Министр транспорта Таиланда Его Превосходительство г-н Акхом Темпиттайапайсит напомнил, что развитие технологий автоматизации наблюдается во всех секторах, включая транспорт. Идея автоматизации на транспорте заключается в том, что автоматизация может быть полностью и органично интегрирована в повседневную жизнь, что принесет большую пользу обществу, начиная от сокращения числа ДТП и жертв, заканчивая уменьшением заторов и загрязнения и расширением доступности для инвалидов. Министр особо отметил разработку Таиландом Генерального плана по интеллектуальным транспортным системам и подчеркнул важность синергии и координации между странами и основными заинтересованными сторонами. В этой связи г-н Темпиттайапайсит подчеркнул роль КВТ, который превратился в одного из ключевых игроков в поиске технологии обеспечения совместимости будущего транспорта, предоставляя всем странам подходящую платформу для обмена знаниями, опытом и передовой практикой в области автоматизации на транспорте.
- Заместитель министра транспорта Румынии г-н Йон Йордакеску подчеркнул важность работы КВТ, Организации Объединенных Наций, Европейского союза и Румынии как исполняющей обязанности Председателя Европейского совета в обеспечении качественного транспорта за счет использования новых технологий как в производстве и управлении транспортом, так и в управлении дорожным движением и транспортной инфраструктурой. Заместитель министра Йордакеску также подчеркнул необходимость дальнейших действий КВТ/ЕЭК в области стандартизации, защиты данных и кибербезопасности, социального воздействия и этических аспектов, трансграничного тестирования, законодательных изменений и воздействия на транспортных операторов.

- Новый генеральный директор Международного союза железных дорог (МСЖД) г-н Франсуа Давенн рассказал о преимуществах автоматизации в создании системы обмена информацией между различными видами транспорта, и в частности между отдельными транспортными средствами, сетью общественного транспорта и железнодорожной системой. Это, в свою очередь, делает мультимодальность реалистичным вариантом для формирования бесперебойной транспортной сети, которая будет все более эффективной и менее углеродоемкой.

11. Затем выступили:

- Министр транспорта Республики Ирак Его Превосходительство г-н Абдалла Луайби
- Заместитель министра промышленности и коммуникации Туркменистана г-н Баймурат Аннамамедов
- Г-н Франсуа Гав, заместитель Постоянного представителя, Постоянное представительство Франции при Отделении ООН в Женеве
- Генеральный секретарь Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) г-н Михаил Христидис
- Руководитель Сектора логистического обеспечения торговли ЮНКТАД г-н Ян Хоффман
- Директор Бюро стандартизации электросвязи Международного союза электросвязи (МСЭ) г-н Чхе Суб Ли

### **С. Принятие резолюции «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте»**

12. В конце совещания министрам и главам делегаций договаривающихся сторон будет предложено принять резолюцию «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте», в которой будет подчеркнута значимость Комитета в обеспечении того, чтобы ускорение темпов инновационных процессов в области автоматизации и цифровизации на транспорте характеризовалось согласованностью и функциональной совместимостью, а также безопасностью, равной доступностью и интеграцией различных видов транспорта в качестве необходимых предварительных условий для достижения целей Повестки дня в области устойчивого развития. В целом эта резолюция посвящена необходимости усиления сотрудничества в области автоматизации на транспорте, с тем чтобы обеспечить максимально широкое распределение выгод и избежать появления раздробленных и функционально несовместимых систем.

13. Резолюция министров и перечень стран, принявших ее, содержатся в приложении к докладу о работе восьмидесяти первой пленарной сессии КВТ (ECE/TRANS/288, приложения I и II соответственно).

## **IV. Выводы и роль Комитета в содействии автоматизации на транспорте**

14. С момента своего создания в 1947 году КВТ играет ведущую роль в разработке согласованных международных правил и положений в целях обеспечения высокого уровня эффективности, безопасности и экологичности международных перевозок автомобильным, железнодорожным, внутренним водным и интермодальным транспортом. Достижения Комитета за прошедшие 70 лет показывают, что его регулятивная работа оказывает непосредственное влияние на связанную с предложением и предоставлением услуг деятельность предприятий и отраслей в глобальном масштабе, что в свою очередь позволяет резко улучшить повседневную

жизнь людей и общин во всем мире. Результаты длительных и последовательных усилий Комитета обеспечивают прочную основу для его текущей и будущей роли в «Укреплении сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху автоматизации на транспорте».

15. В ходе тематических обсуждений подчеркивалась важность вопросов автоматизации и согласования для устойчивого внутреннего транспорта в рамках глобальной повестки дня и рассматривались проблемы, связанные с будущей автоматизацией, а также стратегическая роль Комитета как платформы для всестороннего сотрудничества в целях выработки согласованных решений и укрепления международного сотрудничества.

16. Автоматизация на транспорте имеет ключевое значение для реализации глобальных усилий по обеспечению всеобщего доступа к устойчивой мобильности для граждан во всем мире и достижения целей устойчивого развития к 2030 году.

17. На основе докладов, выступлений и обсуждений в ходе сегмента высокого уровня по вопросам политики Комитет **приветствовал и одобрил** резолюцию министров «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте», **заявил о своей приверженности осуществлению** содержащихся в этой резолюции решений **и постановил включить эту резолюцию министров** в качестве приложения к докладу о работе своей восьмьдесят первой сессии.

## Приложение II

### **Доклад девятого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета**

**Представлено Председателем Комитета по внутреннему транспорту**

#### **I. Введение**

1. Девятое совещание только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета состоялось 19 февраля 2019 года.
2. На совещании присутствовали председатели и заместители председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту, члены Бюро и делегаты от правительств договаривающихся сторон, участвовавших в работе сессии Комитета. В общей сложности в нем приняли участие представители 75 стран, включая 34 государства, не являющиеся членами ЕЭК, Европейскую комиссию и 17 председателей и заместителей председателей.
3. В этом году основное внимание на совещании было уделено принятию Стратегии КВТ до 2030 года, содержащей будущие направления работы Комитета.
4. Обсуждения проводились на основе документа ECE/TRANS/2019/R.1 (документ для ограниченного распространения). В соответствии с решениями состоявшегося в 2017 году совещания министров на тему: «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности» (ECE/TRANS/270, пункт 13 и приложение I) и его решениями, принятыми на восьмидесятой сессии (документ ECE/TRANS/274, пункт 17), в ходе совещания только для правительственных делегатов восемьдесят первой сессии у Комитета была возможность обсудить проект стратегии КВТ, план действий и пересмотренный круг ведения (КВ) КВТ (документ ECE/TRANS/2019/R.1).
5. В настоящем приложении приведены резюме и выводы совещания, сформулированные на основе состоявшегося обмена мнениями.
6. Участники совещания согласились с тем, что после одобрения делегатами, присутствовавшими на этом заседании с ограниченным участием, резюме обсуждения будет изложено в виде записки Председателя, которая будет прилагаться к докладу КВТ.

#### **II. Стратегия до 2030 года: процесс и содержание**

##### **A. Разработка стратегии: всеохватный процесс**

7. Участники заседания с ограниченным участием выразили признательность за всеохватный и транспарентный процесс, который привел к разработке Стратегии. Он включал в себя обширные консультации и обзор проектов стратегии, в том числе:
  - Консультации с заинтересованными сторонами: обследование (2016 год) и двусторонние консультации с правительствами и международными организациями.
  - Обширные презентации для рабочих групп в 2017 и 2018 годах.
  - Обсуждение на заседаниях с ограниченным участием на семьдесят девятой и восьмидесятой годовых сессиях.

- Обзор КВТ дискуссионного документа (21 февраля 2018 года).
- Консультации рамках отделов с участием членов Бюро (5 марта 2018 года).
- Первый обзор, проведенный Бюро (16 апреля 2018 года).
- Второй обзор, проведенный Бюро (5 июня 2018 года).
- Первоначальный проект: первый раунд консультаций с государствами-членами и рабочими группами (июль-август 2018 года).
- Проект 1: второй раунд консультаций с государствами-членами и рабочими группами (октябрь 2018 года).
- Проект 2: Бюро (29–30 ноября 2018 года).
- Проект 3: информационное совещание с государствами-членами (17 декабря 2018 года).
- Окончательный проект: представлен 21 декабря 2018 года.

## **В. Концепция, миссия и стратегические цели**

8. Концепция на период до 2030 года в соответствии со Стратегией заключается в том, что Комитет по внутреннему транспорту является платформой Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, призванной содействовать эффективному удовлетворению глобальных и региональных потребностей во внутренних перевозках.

9. Миссия КВТ состоит в том, чтобы содействовать развитию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности в интересах достижения целей устойчивого развития в государствах – членах ЕЭК и ООН посредством политического диалога, согласования при необходимости нормативно-правовой базы, поддержки новых технологий, оказания помощи в укреплении транспортных связей и содействия осуществлению правовых документов.

10. Выполняя свою миссию, Комитет будет укреплять свою роль в качестве:

а) платформы ООН для региональных и глобальных конвенций по внутреннему транспорту;

б) платформы ООН по поддержке новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте;

в) платформы ООН для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта;

г) платформы ООН по поддержке устойчивого регионального и межрегионального сообщения и мобильности на внутреннем транспорте.

11. Стратегическая цель «Совершенствование управления» заключается в том, что КВТ является форумом ООН, обеспечивающим действительно равноправное участие всех договаривающихся сторон правовых документов ООН, относящихся к его компетенции, в определении будущих направлений развития внутреннего транспорта.

12. Горизонтальной целью Стратегии является укрепление поддержки в достижении всех целей устойчивого развития (ЦУР).

13. Все выступавшие представители государств-членов безоговорочно поддержали концепцию, миссию и стратегические цели Комитета.



## D. План действий, мобилизация ресурсов и партнерство

14. Подавляющее большинство поддержало приоритеты, содержащиеся в сегментах «План действий» и «Мобилизация ресурсов и партнерство» стратегического документа в качестве эффективной «дорожной карты», которая приведет к успешному осуществлению стратегии.

## E. Пересмотренный круг ведения

15. Участники заседания с ограниченным участием признали, что открытие Комитета в качестве директивного органа для государств, не являющихся членами ЕЭК, является крупным событием и важной вехой в истории работы Комитета. Они признали также, что это значительный шаг, который позволит сделать работу Комитета еще более привлекательной во всем мире. Такое решение позволит Комитету и его вспомогательным органам расширить работу со странами и общинами во всем мире, которые больше всего в этом нуждаются.

16. Исламская Республика Иран приветствовала открытие КВТ для государств – членов Организации Объединенных Наций, являющихся договаривающимися сторонами, и была единственным государством – членом Организации Объединенных Наций, предложившим, чтобы, поскольку все больше государств присоединяются к правовым документам, относящимся к компетенции Комитета, членство в Бюро КВТ в конечном счете было распространено на государства, не входящие в состав ЕЭК, но являющиеся договаривающимися сторонами этих правовых документов.

## III. Последующая деятельность по итогам девятого совещания

17. На основе этих обсуждений Комитет **приветствовал и одобрил** резолюцию министров «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте», **заявил о своей приверженности осуществлению** содержащихся в этой резолюции решений **и постановил включить эту резолюцию министров** в качестве приложения к докладу о работе своей восьмьдесят первой сессии. Резолюция министров и перечень стран, принявших ее, содержатся в приложении к документу ECE/TRANS/288 (приложения I и II соответственно).

18. В соответствии с решениями состоявшегося в 2017 году совещания министров на тему: «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности» (ECE/TRANS/270, пункт 13, и приложение I) и его решениями, принятыми на восьмидесятой сессии (документ ECE/TRANS/274, пункт 17), в ходе совещания только для правительственных делегатов восьмьдесят первой сессии у Комитета была возможность **обсудить** проект стратегии КВТ, план действий и пересмотренный круг ведения (КВ) КВТ (документ ECE/TRANS/2019/R.1). Комитет **приветствовал** организацию девятого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета, т.е. совещания, ограниченного участием правительств, которое было посвящено стратегии Комитета до 2030 года. Он **постановил**, что резюме этого обсуждения в форме записки Председателя будет включено в качестве приложения к докладу Комитета (ECE/TRANS/288/Add.1, приложение II) после его утверждения делегатами, участвовавшими в работе заседания с ограниченным участием.

19. После обсуждений, состоявшихся в ходе заседания с ограниченным участием, Комитет:

а) **рассмотрел и принял путем аккламации** стратегию КВТ до 2030 года, содержащуюся в документе ECE/TRANS/2019/R.1, включая концепцию, миссию, стратегические цели, план действий, перечень приоритетов и сегмент, посвященный

мобилизации ресурсов и партнерству, и **просил секретариат** приложить этот документ к докладу Комитета;

b) **рассмотрел и принял** пересмотренный круг ведения Комитета, содержащийся в приложении I к документу ECE/TRANS/2019/R.1, и **просил** Европейскую экономическую комиссию рассмотреть вопрос о его одобрении на своей шестьдесят восьмой сессии;

c) **просил** свои вспомогательные органы принять последующие меры для согласования своей работы со стратегией;

d) **просил** секретариат изучить возможность более тесного сотрудничества с другими региональными комиссиями, специальными учреждениями Организации Объединенных Наций, Департаментом по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ) и другими соответствующими организациями и учреждениями, с тем чтобы взаимовыгодно использовать опыт и знания друг друга;

e) **заявил о своей поддержке** ориентированного на спрос синергетического взаимодействия и сотрудничества в рамках ЕЭК с другими подпрограммами по мере необходимости;

f) **согласился рассмотреть и при необходимости корректировать** стратегию и ее приоритеты с учетом бюджетных циклов Организации Объединенных Наций и **просил секретариат** при необходимости представлять КВТ информацию о новых изменениях;

g) **просил секретариат** в целях содействия претворению в жизнь новой стратегии и круга ведения КВТ в тесном сотрудничестве с Бюро: а) рассмотреть и в случае необходимости предложить для принятия Комитетом на его восемьдесят второй сессии поправки к правилам процедуры Комитета; б) принять необходимые меры для содействия осуществлению стратегии и с) выработать необходимые изменения в организации ежегодной сессии Комитета;

20. Кроме того, Комитет **поблагодарил** рабочие группы, которые внесли вклад в разработку проекта стратегии КВТ.

## Приложение III

### **Доклад о результатах работы параллельного мероприятия КВТ «Автоматизация на транспорте: безопасное внедрение в практику автоматизированных транспортных средств в условиях движения»**

**Организовано Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) и Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)**

#### **Доклад о ходе мероприятия**

1. В этом мероприятии, которое состоялось 18 февраля 2019 года во Дворце Наций, приняли участие высокопоставленные политические деятели и эксперты, которые обсудили темы, касающиеся безопасного и систематического внедрения в практику автономных/автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения. Программа совещания предусматривала проведение первого заседания, посвященного программным заявлениям, и четырех дискуссионных групп, в ходе которых были рассмотрены ключевые темы, которые необходимо обсудить до широкомасштабного внедрения автоматизированных/автономных транспортных средств. В дискуссионных группах приняли участие эксперты WP.1 и WP.29, а также представители правительств, НПО и научных кругов. Были затронуты такие ключевые темы, как выработка общей терминологии во избежание недопонимания при обсуждении вопросов разработки правил, нынешние технические возможности систем автоматизации транспортных средств, выполнение других действий, помимо вождения, и безопасное взаимодействие между автоматизированными транспортными средствами и водителями, а также между автоматизированными транспортными средствами и другими участниками дорожного движения.

2. Совещание открыл директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-н Юйвэй Ли. поприветствовав участников, директор особо отметил возможности автоматизированных/автономных транспортных средств в плане содействия повышению эффективности, экологической устойчивости и особенно безопасности систем автомобильного транспорта. Он подчеркнул роль WP.1 и WP.29 в создании технической и нормативной базы для внедрения автономных транспортных средств и призвал представителей этих двух межправительственных органов продолжать налаженное сотрудничество.

3. В своем программном заявлении заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации г-н Александр Морозов подчеркнул огромный потенциал автоматизированных транспортных средств с точки зрения удовлетворения постоянно растущего спроса в области перевозок и мобильности. Он заявил, что создание нормативной базы для безопасного и надежного внедрения и эксплуатации автономных/автоматизированных транспортных средств потребует согласованного использования экспертных знаний, имеющихся как у WP.1, так и у WP.29.

4. Заместитель генерального директора Генерального директората Европейской комиссии по мобильности и транспорту и координатор Европейского союза по безопасности дорожного движения г-н Мэтью Болдуин горячо приветствовал инициативу по объединению в рамках недели работы сессии КВТ двух глобальных форумов, которые обеспечивают международную нормативную базу для правил дорожного движения и правил в области транспортных средств. Он подчеркнул необходимость дальнейшего сотрудничества, для того чтобы воспользоваться преимуществами автономного транспорта.

5. Были проведены следующие четыре заседания дискуссионных групп:
- Группа I: единая терминология в области автоматизированных транспортных средств;
  - Группа II: текущие технические возможности систем автоматизации транспортных средств. Какова(ы) должна(ы) быть роль (роли) WP.1 и WP.29?
  - Группа III: действия, помимо вождения – рассмотрение действий, которые водителю может быть разрешено выполнять, и как они влияют на готовность к реагированию и осведомленность о дорожной обстановке;
  - Группа IV: безопасное взаимодействие между автоматизированным транспортным средством и водителем и автоматизированным транспортным средством и другими участниками дорожного движения.
6. В заключение председатели WP.1 и WP.29 поблагодарили выступавших и всех собравшихся за их активное участие, отметив, что конструктивные замечания и результаты обсуждения будут учтены в повестках дня их соответствующих рабочих групп. Председатели обязались продолжать процесс тесного сотрудничества между WP.1 и WP.29 на регулярной основе в целях содействия безопасному внедрению автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения.

## Приложение IV

### Доклад о результатах работы параллельного мероприятия КВТ «Цифровизация и электронные документы»

#### Доклад о ходе мероприятия

1. Со вступительным словом выступили г-жа Ольга Алгаерова, Исполнительный секретарь ЕЭК, г-н Мэтью Болдуин, заместитель Генерального директора Генерального директората по транспорту и мобильности Европейской комиссии и координатор Европейского союза по безопасности дорожного движения, и г-н Умберто де Претто, Генеральный секретарь МСАТ.
2. Исполнительный секретарь ЕЭК рассказала о тенденции цифровизации и о потенциальных торгово-экономических выгодах цифровизации информации. Она подчеркнула роль электронных транспортных документов и международных конвенций, находящихся в ведении ЕЭК и подпадающих под эту категорию, включая, e-TIR и e-CMR. Правовая основа e-TIR будет в скором времени окончательно доработана, и следует надеяться, что текст нового факультативного приложения к Конвенции МДП – единственной глобальной системе таможенного транзита, которая позволяет перевозчикам быстро и эффективно осуществлять перемещение грузов через границы с использованием единого международного таможенного документа и единой международной гарантии, – может вскоре быть принят и вступить в силу для всех стран, желающих начать применять e-TIR. Она сообщила также, что за последние два года к e-CMR присоединились семь новых участников, что составляет более трети от общего числа договаривающихся сторон, и что в апреле 2018 года в рамках совместной инициативы в поддержку создания электронных накладных для международных автомобильных перевозок грузов и обмена отдели ЕЭК по устойчивому транспорту и экономическому сотрудничеству и торговле приняли технические стандарты СЕФАКТ ООН.
3. Г-н Болдуин, заместитель Генерального директора Европейской комиссии, заявил, что цифровизация является одним из ключевых приоритетов для Европейского союза, поскольку ее потенциал практически неограничен. Например, предложения Комиссии, касающиеся электронной информации о грузовых перевозках (EFTI) и требующие от государственных органов принимать сопроводительные грузовые документы в электронном формате, позволят в течение следующих двух десятилетий сэкономить порядка 27 млрд евро благодаря снижению административных расходов. Более того, Европейский союз стремится к созданию полностью безбумажной логистической среды и единого логистического окна на основе согласованной модели данных для цифровой коммуникации в рамках всей транспортной сети. Он подчеркнул важную роль Форума Европейского союза по цифровым технологиям в области перевозок и логистики в продвижении цифровизации логистики с 2015 года и его будущий план по созданию общего и совместимого слоя данных для мультимодальных перевозок.
4. Генеральный секретарь МСАТ г-н Умберто де Претто выразил мнение о том, что автоматизация транспортных операций представляет собой радикальный сдвиг парадигмы, который создает вызовы и возможности в контексте достижения целого ряда политических целей и решения оперативных транспортных вопросов. Важнейшим элементом перехода к автономному транспорту является оцифровка транспортных документов, таких как МДП и e-CMR. Он подчеркнул, что для превращения автономного транспорта в реальность необходимы цифровые стандарты, которые принесут огромную пользу обществу. МСАТ привержен делу оказания поддержки ЕЭК и государствам-членам в целях внедрения цифровых систем МДП и e-CMR.

5. В ходе первого заседания по вопросам подготовки электронных документов выступили представители Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ), Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) и секретариата ЕЭК.
6. Заместитель Генерального секретаря МКЖТ г-н Евтимов выступил с докладом об электронных документах, разрабатываемых МКЖТ для железнодорожного транспорта. К ним относятся Руководство по грузовой накладной и Руководство по пересылочной накладной, которые были опубликованы 1 января 2017 года. Также ведется работа по подготовке технических спецификаций электронной накладной ЦИМ. МКЖТ также работает над уточнением правовой ситуации в отношении признания электронной накладной в качестве доказательства договора перевозки, признаваемого судами и другими национальными органами.
7. Председатель СЕФАКТ ООН г-жа Проберт сообщила, что трансграничная цифровизация и переход на электронные документы не могут быть достигнуты в рамках отдельного сегмента, например в рамках отдельного вида транспорта или в каком-либо конкретном секторе промышленности. Она подчеркнула важность использования четкой семантики и согласованных на глобальном уровне кодов для электронного обмена данными в целях обеспечения возможности согласованной передачи всей информации из одной системы в другую в рамках всех отраслей и видов транспорта. Она рассказала о более чем тридцатилетнем опыте СЕФАКТ ООН в этой области, включая недавнюю разработку справочной модели данных, которая поддерживает обмен данными на основе процессуального подхода в дополнение к традиционному подходу, ориентированному на документы.
8. Секретарь Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) г-жа Иванова рассказала о преимуществах и возможностях, проблемах и рисках, препятствиях, возможных решениях и извлеченных уроках, связанных с цифровизацией и рассмотренных на рабочем совещании на тему «Развитие цифровых технологий на внутреннем водном транспорте», состоявшемся 26 ноября 2018 года в Женеве. Основными выявленными препятствиями являются отсутствие требуемой нормативной базы, необходимость в эффективных мерах кибербезопасности, а также ограничения, связанные с финансированием, нехваткой людских ресурсов и недостаточным уровнем подготовки кадров. Возможными решениями могут быть создание общей системы информации и обмена данными, реализация концепции «единого окна» и выполнение формальностей, связанных с отчетностью, в портах, введение электронных накладных и, возможно, цифровых тахографов и контрольных перечней для комбинированных перевозок.
9. Г-н Боутен, секретарь Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, (WP.30) и Административного комитета МДП (АС.2) сделал акцент на процессе внедрения компьютеризации процедуры МДП (известной как e-TIR) в правовой текст Конвенции МДП. Вместо того чтобы идти по пути разработки новой конвенции или отдельного протокола, эксперты предложили использовать новое приложение 11, которое будет носить факультативный характер. Договаривающиеся стороны имеют возможность (пока) не брать на себя обязательство по выполнению приложения 11. Кроме того, страны, принимающие приложение 11, будут иметь возможность отложить внедрение e-TIR. В выступлении подчеркивались важная роль положений основной части Конвенции, а также приложения 11 в качестве примера для усилий, предпринимаемых в рамках других правовых инструментов, предусматривающих компьютеризацию.
10. Секретарь Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) г-жа Хуан представила обзор Конвенции 1956 года о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), Протокола 1978 года к КДПГ и Дополнительного протокола к КДПГ 2008 года, касающегося электронной накладной (e-CMR). Были также представлены последние изменения, касающиеся e-CMR, включая число новых присоединившихся сторон, специальное заседание SC.1 в 2018 году, посвященное этой теме, подготовленное секретариатом руководство по правовым аспектам e-CMR и предложенные технические соображения для договаривающихся сторон, желающих внедрить e-CMR.

11. На втором заседании, посвященном тематическим исследованиям, выступили представители правительств Китая и Исламской Республики Иран, Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и Европейской ассоциации ЕРТИКО-ИТС.

12. Директор Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) г-н Нурахметов представил подробный обзор деятельности, связанной с упрощением процедур перевозок и перевозкой грузов, в рамках ЕЭК, включая такие представляющие особый интерес конвенции Организации Объединенных Наций, как Соглашение ЕСТР, e-TIR и e-CMR. Он сообщил также, что было подписано соглашение о судоходстве, которое обеспечит доступ судов государств ЕЭК к их внутренним водным путям. В результате Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Казахстан, не имеющие выхода к открытому морю, получают больше возможностей для внешней торговли через морские порты.

13. Г-н Аяти, заместитель Генерального директора Бюро по надзору за транзитом Исламской Республики Иран, рассказал о проекте e-TIR в его стране, который направлен на повышение безопасности и эффективности МДП в компьютеризированной среде. Преимущества включают, в частности, снижение риска таможенных процедур, гармонизацию, улучшение управления рисками и точности принятия решений, а также содействие торговле и перевозкам в региональных международных коридорах, таких как коридор Север-Юг.

14. Г-н Ву, начальник отдела электронного порта Чжэцзянь Китайской Народной Республики, представил информацию о LOGINK – национальной транспортной и логистической информационной платформе Китая, которая помогает в оцифровке связанных с логистикой сообщений в Китае. Он рассказал также о NEAL-NET – механизме сотрудничества Китая, Кореи и Японии, который способствует региональному сотрудничеству путем улучшения обмена информацией в области контейнерной логистики.

15. Г-н Катана, старший менеджер по транспорту и логистике Европейской ассоциации ЕРТИКО-ИТС, рассказал о проекте AEOLIX, представляющем собой общеевропейскую платформу для обмена логистической информацией между логистическими информационными системами с различными характеристиками внутри компаний и между ними в целях обмена информацией в режиме реального времени для принятия решений в сфере логистики. Она включает в себя архитектуру распределенной открытой системы, которая будет обеспечивать обмен информацией между ключевыми участниками логистической цепочки (коммерческими компаниями, а также соответствующими органами власти, такими как таможня) для обеспечения более широкого использования и воздействия такой информации в производственно-сбытовой цепочке. В рамках платформы AEOLIX будет предоставлена возможность использования e-CMR.