



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Группа экспертов по постоянной идентификации
железнодорожного подвижного состава****Вторая сессия**

Женева, 14–15 декабря 2020 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Разработка Системы уникальной идентификации
железнодорожных транспортных средств****Вопросник PIRRS****Представлено Железнодорожной рабочей группой* ******I. Справочная информация**

1. На первой сессии Группы экспертов делегаты согласовали принципы, которыми следует руководствоваться для выявления и уточнения направлений работы по развитию более совершенных и согласованных методов идентификации железнодорожного подвижного состава с учетом следующих аспектов:

- Решения должны быть максимально совместимыми с существующими процедурами регистрации транспортных средств.
- Наиболее предпочтительной является процедура, эффективная с точки зрения затрат и, следовательно, свободная от бюрократической волокиты.
- Наилучшая отраслевая практика должна приниматься во внимание и, насколько это возможно, включаться в разрабатываемые нами решения.

2. Кроме того, Группа отметила, что в долгосрочной перспективе управление предлагаемой системой регистрации должно осуществляться исходя из принципов справедливости и нейтральности и отличаться достаточной гибкостью для обеспечения адаптации к новым видам наилучшей отраслевой практики и интеграции более передовых технологий.

3. С учетом этого экспертам предлагается ответить на данный краткий вопросник. Представленная информация будет иметь важнейшее значение для активного проведения в жизнь принципов, согласованных в сентябре. Все ответы должны быть

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от секретариата.

** Настоящий документ выпускается без официального редактирования.



направлены в секретариат, и они будут рассматриваться на условиях конфиденциальности.

II. Вопросник

4. Действие Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию распространяется на весь железнодорожный подвижной состав, начиная с обычных пассажирских и грузовых вагонов и локомотивов и заканчивая трамваями, легкорельсовыми транспортными средствами и другими видами рельсового оборудования. Для краткости все подобное оборудование далее будет именоваться «активами».

Вопрос 1: Какой способ маркировки активов постоянным уникальным идентификационным номером транспортного средства (УРВИС) является наиболее эффективным?

- a. Нанесение постоянного кода краской: нанесение номера УРВИС по трафарету с использованием стандартных технологий покраски, применяемых в железнодорожной отрасли.
- b. Нанесение штампа на существующие металлические компоненты: гравировка номера УРВИС на фиксированных металлических компонентах активов (например, на боковой раме).
- c. Отдельная табличка с номером: устанавливается непосредственно на активе.
- d. Комбинация различных вариантов: _____
- e. Прочее: _____

Вопрос 2: Каким образом номер УРВИС должен быть представлен?

- a. С помощью видимых на поверхности актива арабских цифр.
- b. С помощью штрих-кода, указываемого на активе.
- c. С помощью QR-кода или другого машиночитаемого кода (при считывании кода пользователь будет перенаправляться на специальный веб-сайт).
- d. С помощью чипа RFID или другой машиночитаемой системы.
- e. Комбинация различных вариантов: _____
- f. Прочее: _____

Вопрос 3: Следует ли дублировать номер УРВИС на разных частях того или иного актива?

- a. Да, номер следует дублировать.
- b. Нет, маркировки в одном месте будет достаточно.

Вопрос 4: Предполагается, что номер УРВИС будет представлять собой последовательность из 16 цифр, включая одну контрольную цифру.

- a. Достаточно ли 16 цифр?
 - i) Если нет, то какое количество цифр, по Вашему мнению, будет предпочтительным: 18 цифр или

ii) 20 цифр?

b. Достаточно ли одной контрольной цифры или Вы предпочитаете использовать две контрольные цифры?
