

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят третья сессия**

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 7 d) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной
и межсекторальной политики****или нормативного характера:****интеллектуальные транспортные системы****Проект пересмотренной «дорожной карты» ЕЭК ООН
по интеллектуальным транспортным системам****Записка секретариата***Резюме*

В соответствии с решением восемьдесят второй сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (ECE/TRANS/294, п. 32) секретариат ЕЭК в тесном сотрудничестве с соответствующими рабочими группами и вспомогательными органами приступил к проведению мероприятий по подготовке пересмотра «дорожной карты» ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам (ИТС).

Секретариат начал консультации рабочих групп и вспомогательных органов и обратился к заинтересованным сторонам с просьбой представить свои материалы, используя онлайн-инструменты коллективной работы. Все многочисленные комментарии к проекту, которые были получены несмотря на сбои, вызванные пандемией COVID-19, были учтены.

На своей сессии в ноябре 2020 года Бюро КВТ рассмотрело проект пересмотренной «дорожной карты» ЕЭК ООН по ИТС и рекомендовало представить его на рассмотрение восемьдесят третьей сессии КВТ в феврале 2021 года.

Комитет по внутреннему транспорту, возможно, пожелает:

- **рассмотреть и одобрить** проект обновленной «дорожной карты» по ИТС на период 2021–2025 годов;
- **отметить**, что в знак полного признания быстрых темпов технологических изменений и в целях обеспечения актуальности «дорожной карты» в этом отношении секретариат мог бы инициировать неофициальные консультации для подготовки документа на период после 2025 года.



I. Справочная информация

1. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) рассматриваются как элемент решения текущих и будущих транспортных проблем. Они получили широкое признание в качестве одного из действенных инструментов обеспечения эффективной, безопасной и устойчивой мобильности. Несмотря на их предполагаемые преимущества, использование различных решений в области ИТС сопряжено с препятствиями. Для преодоления этих проблем Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) и секретариат ЕЭК приступили к деятельности по разработке общей стратегии будущей реализации решений в области ИТС. Результатом этой инициативы стала разработка «дорожной карты» по ИТС на 2012–2020 годы, которая охватывает 20 глобальных направлений деятельности по стимулированию использования ИТС.

2. В «дорожной карте» по ИТС указываются области и перечисляются виды деятельности, которые ЕЭК могла бы осуществлять в целях устранения препятствий на пути более широкого и быстрого распространения решений ИТС. На своей сессии 2020 года КВТ с удовлетворением отметил, что «дорожная карта» по ИТС на 2012–2020 годы стимулировала деятельность в области ИТС, связанную с инфраструктурой и всеми видами транспорта, и способствовала применению комплексного подхода к ИТС.

3. Поскольку период, охватываемый «дорожной картой» по ИТС на 2012–2020 годы, истек, на своей восьмидесятой второй сессии КВТ (ECE/TRANS/294, п. 32) решил, что было бы целесообразно подготовить обновленную «дорожную карту» по ИТС, и в этой связи просил секретариат в тесном сотрудничестве с соответствующими рабочими группами и вспомогательными органами подготовить ее для рассмотрения соответствующими рабочими группами и Бюро КВТ и возможного принятия на восьмидесятой третьей сессии Комитета.

4. В соответствии с этим решением секретариат ЕЭК в тесном сотрудничестве с соответствующими рабочими группами и вспомогательными органами инициировал деятельность по подготовке пересмотра «дорожной карты» ЕЭК ООН по ИТС. Секретариат провел консультации с сопредседателями неофициальной рабочей группы по ИТС на основе существующей «дорожной карты» на 2012–2020 годы и запросил указания относительно необходимых поправок. Затем секретариат организовал консультации рабочих групп и вспомогательных органов и обратился к заинтересованным сторонам с просьбой представить свои материалы, используя онлайн-инструменты коллективной работы. Все многочисленные комментарии к проекту, которые были получены, несмотря на сбои, вызванные пандемией COVID-19, были учтены. Предлагаемый ниже текст является результатом описанного процесса по состоянию на 14 декабря 2020 года на основе редакции, рассмотренной Бюро КВТ, и с учетом последних предложений Председателя WP.1.

II. «Дорожная карта» ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам на 2021–2025 годы

5. Настоящая «дорожная карта» охватывает 18 направлений деятельности в качестве ориентира для работы КВТ в области ИТС на период 2021–2025 годов.

Направление деятельности 1 — принятие общего определения для ИТС

6. Под ИТС обычно понимают системы внутреннего транспорта, к которым в целях расширения мобильности применяются информационно-коммуникационные технологии. ИТС включают в себя информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) и специально предназначенные для ИТС приложения, технологии и средства связи.

7. Однако концепция сферы охвата и характера рамок для сбора, обработки, передачи и распространения информации, необходимой для создания ИТС, формировалась различными способами ввиду различий в экономических приоритетах и приоритетах в области развития заинтересованных правительств и учреждений. Соответственно, это может привести к путанице на межгосударственном уровне. Для улучшения перспектив трансграничного сотрудничества и координации крайне желательно разработать и одобрить согласованное определение.

8. В качестве глобального партнера ЕЭК старается содействовать диалогу о внедрении ИТС и с этой целью стремится внести вклад в поиск общего определения, которое могло бы использоваться всеми заинтересованными сторонами.

Направление деятельности 2 — согласование политики

9. Отсутствие согласованной политики внедрения ИТС на глобальном уровне может затруднить применение имеющихся подходов. Их реализация должна начаться уже сейчас с той оговоркой, что выбранные подходы не должны излишне затруднять или усложнять будущий переход на использование более современных ИКТ.

10. В этом контексте ЕЭК предлагает удобную платформу в виде своих межправительственных структур (рабочие группы КВТ), мандат которых включает формирование безопасной, эффективной и устойчивой политики в увязке со специальными правовыми документами в целях руководства и сотрудничества в разработке таких ключевых стратегий в области ИТС, как стратегии согласования и внедрения. Эта уникальная оперативная структура позволяет более эффективно осуществлять планирование и координацию инфраструктуры и услуг ИТС, а также успешно внедрять их в соответствии с техническими регламентами и правовыми документами. После применения на национальном уровне концепция ИТС ЕЭК, изложенная в настоящей «дорожной карте», станет одним из инструментов для обеспечения надежных, безопасных и бесперебойных грузовых и пассажирских перевозок на глобальном уровне.

Направление деятельности 3 — налаживание международного сотрудничества

11. Состояние и осуществление «дорожной карты» ЕЭК ООН по ИТС на период до 2020 года показали, что правительства и заинтересованные стороны поддерживают работу ЕЭК в этой области, особенно в том, что касается вопросов политики и регулирования, поскольку ИТС являются катализатором развития подключенной, кооперативной и автоматизированной мобильности предстоящих десятилетий. ИТС позволят повысить безопасность дорожного движения за счет сокращения числа жертв на дорогах, как это провозглашено в программе Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2020–2030 годы. Они будут способствовать охране окружающей среды, энергоэффективности, интермодальности и оптимизации логистических операций. Они обеспечат необходимые результаты для выполнения задач Повестки дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года, так как они способствуют достижению связанных с транспортом целей для обеспечения безопасной, устойчивой и инклюзивной мобильности, а также повышения качества жизни. Кроме того, выполнение ЕЭК связующей функции в качестве нормативно-правовой платформы для проведения согласованной политики в области транспорта показало свое основополагающее значение, особенно в плане трансграничного международного сотрудничества со странами соседних регионов ЕЭК, не входящими в Европейский союз.

Направление деятельности 4 — облегчение эксплуатационной совместимости с помощью эталонной архитектуры ИТС

12. Инновационные цифровые технологии в различных областях транспорта стремительно развиваются. С учетом того, что цикл разработки и промышленного развития инновационных технологий зачастую короче, чем цикл разработки политики, есть вероятность отставания со стороны национальных нормативных органов. Это особенно очевидно на международном уровне и может привести к технической фрагментации и, в конечном счете, к проблемам эксплуатационной совместимости внутри стран и между ними. Поэтому для обеспечения, в частности, безопасности всех участников дорожного движения требуются усилия по разработке и осуществлению руководящих принципов, правил и соглашений о технической и технологической совместимости и нейтральности на основе данных и результатов научных исследований.

13. Подходящие варианты эталонной архитектуры ИТС могут использоваться для определения и описания услуг ИТС путем идентификации интерфейсов в рамках всей системы систем ИТС, которые в состоянии поддерживать эксплуатационную совместимость на уровне инфраструктуры ИТС, транспортных средств и других мобильных участников системы перевозок и между ними, наряду с соответствующими техническими стандартами для ИКТ и ИТС в целях содействия эксплуатационной совместимости и кибербезопасности. Различные виды эталонной архитектуры могут обеспечивать идентификацию интерфейсов для эксплуатационной совместимости, одновременно поддерживая необходимую региональную и локальную адаптацию ИТС. Например, Министерство транспорта США выпускает Справочное руководство по архитектуре для кооперативных и интеллектуальных транспортных систем (ARC-IT)¹, в котором указаны около 140 услуг ИТС, а также наборы сопутствующего программного обеспечения, которые могут быть использованы любыми заинтересованными сторонами, внедряющими ИТС, для разработки собственных региональных и проектных видов архитектуры ИТС в целях поддержки необходимых услуг и желаемого уровня эксплуатационной совместимости. В настоящее время международные услуги и стандарты ИКТ/ИТС представлены в девятой редакции Справочного руководства (ARC-IT Version 9) на основе материалов, полученных в рамках международного сотрудничества с Австралией, Европой, Канадой и Японией.

14. Обновленная «дорожная карта» ЕЭК ООН для ИТС направлена на выработку совместно принятой стратегии и обеспечение ее распространения и осуществления в 56 государствах — членах ЕЭК и за ее пределами.

Направление деятельности 5 — обеспечение защиты данных

15. Проблемы безопасности и конфиденциальности могут стать потенциальными препятствиями для внедрения ИТС. Потеря информации и опасность кражи личных данных могут уменьшить потенциальную эффективность и преимущества ИТС. ИТС должны внедряться на основе жизнеспособных экономических моделей, требующих последовательных и основанных на данных руководящих принципов, стандартов и нормативных положений об ответственности и высочайшем уровне безопасности личных данных, гарантируемом в течение всего жизненного цикла технологии на беспристрастной основе.

Направление деятельности 6 — содействие развитию систем связи между транспортными средствами и инфраструктурой

16. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) поощряет внедрение технологических инноваций для транспортных средств

¹ www.arc-it.org.

на основе руководящих принципов, добровольных стандартов и, при необходимости, правил, применимых в мировом масштабе.

17. Технологии автоматизации кооперативного вождения включают в себя интеллектуальные транспортные устройства, связанные с инфраструктурой и транспортными средствами, которые активно «сотрудничают» в целях предоставления той или иной общей услуги. Следовательно, в кооперативных системах связь может устанавливаться между транспортными средствами, между транспортными средствами и инфраструктурой, или в обеих плоскостях.

18. Учитывая, что автоматические системы помощи при вождении (АСПВ) являются важным технологическим достижением в области безопасности транспортных средств, экономически выгодная оптимизация их потенциальных преимуществ имеет решающее значение. В 2002 году WP.29 учредила неофициальную группу по ИТС для рассмотрения необходимости создания нормативной базы по АСПВ, которые все чаще используются на транспортных средствах.

19. Ожидается, что разработка положений для таких АСПВ, как автоматизированные функции рулевого управления (АФРУ) и системы автоматического экстренного торможения (САЭТ), которые задействовались только в чрезвычайных ситуациях, приведет к появлению проектов предложений по нормативному тексту, который примет форму новых самостоятельных правил ООН в рамках Соглашения 1958 года. Согласно оценке воздействия, проведенной Европейской комиссией, обязательное введение САЭТ, возможно, позволит ежегодно предотвращать порядка 5000 смертей и 35 000 серьезных травм в 27 странах — членах ЕС.

20. Для содействия применению согласованного и комплексного подхода к быстрому внедрению современных автомобильных технологий в целях поддержки ИТС в архитектуре систем транспорта, управления дорожным движением и логистики важно, чтобы соответствующие рабочие группы координировали свою деятельность. Рабочие группы КВТ будут сотрудничать во избежание задержек и дублирования усилий и обмениваться передовым опытом.

Направление деятельности 7 — технологии связи между транспортными средствами

21. Связь между транспортными средствами (V2V) можно определить как кооперативный одноранговый обмен данными между транспортными средствами и с переносными устройствами пассажиров с помощью беспроводной технологии с упором на обеспечение безопасности при столкновении и общественной безопасности, системной эффективности и мобильности.

22. Предполагается, что в кооперативных системах будет использоваться выделенный спектр частот без вредных помех от других типов устройств. Кооперативные системы связи представляют собой высокоспециализированные подклассы технологий Wi-Fi или сотовой связи и позволяют получить представление об угрозах и опасностях, возникающих на проезжей части по всему периметру транспортного средства, с тем чтобы водитель, пешеход или транспортное средство могли принять упреждающие меры во избежание столкновений, одновременно уведомляя других пользователей системы V2V, находящихся в этом районе.

23. Тесное сотрудничество между ЕЭК, Международным союзом электросвязи (МСЭ), Международной организацией по стандартизации (ИСО) и другими организациями, занимающимися разработкой стандартов ИТС, имеет важное значение и будет и далее расширяться для проработки вопросов, касающихся частот и международных стандартов. Орган ЕЭК, занимающийся кооперативными системами обеспечения безопасности на транспорте и информационными технологиями, будет взаимодействовать с правительствами и глобальными партнерами.

Направление деятельности 8 — повышение безопасности дорожного движения

24. ЕЭК активно участвует в продвижении решений, которые могут способствовать повышению безопасности дорожного движения на национальном, региональном и глобальном уровнях. С этой целью ЕЭК уделяет первоочередное внимание регулярному проведению специализированных мероприятий по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в рамках деятельности Комитета по внутреннему транспорту и соответствующих рабочих групп. Эти мероприятия, в рамках которых задействуются потенциальные возможности ИТС применительно к системам управления дорожным движением и обеспечения безопасности, установленным на транспортных средствах, направлены на пропаганду принципов безопасности дорожного движения, поддержку, просвещение и повышение осведомленности о согласованных правилах дорожного движения с уделением особого внимания уязвимым участникам дорожного движения. В этом контексте для дальнейшего повышения безопасности дорожного движения важно продолжать скоординированное и последовательное сотрудничество между Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) и Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), с тем чтобы надлежащим образом учитывать эволюцию автоматических систем помощи при вождении (АСПВ), которые могут уменьшить количество человеческих ошибок и значительно повысить безопасность дорожного движения, способствуя предотвращению дорожно-транспортных происшествий, минимизации (снижению тяжести) травм в результате ДТП и оптимизации шансов на выживание с помощью систем обеспечения послеварийной безопасности. Особое внимание ЕЭК к развитию автомобильных технологий наряду с обновлением и внедрением соответствующих рамочных основ безопасности дорожного движения будет способствовать формированию новой культуры безопасности дорожного движения во всем мире. Кроме того, это будет способствовать выполнению роли, действий и стратегии, которые поддерживает Целевой фонд ООН по безопасности дорожного движения, а также работе Специального посланника Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения.

25. Сейчас, как никогда ранее, прогресс в автомобильном секторе в сочетании с технологиями ИТС рассматриваются как ключевые факторы снижения количества жертв дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести травм при столкновениях. «Дорожная карта» призвана поддерживать пути оптимизации договаривающимися сторонами структуры и управления национальными системами обеспечения безопасности дорожного движения, а также внедрения хорошо известных пяти основных принципов — безопасность участников дорожного движения, безопасность транспортных средств, безопасность инфраструктуры, реагирование на дорожно-транспортные происшествия и всеобъемлющий принцип управления безопасностью дорожного движения.

26. Кроме того, в контексте развития автомобильных технологий, когда автоматизированные системы помощи при вождении задействуются в критических с точки зрения безопасности ситуациях и подают водителям предупреждающие сигналы, представляется крайне важным фиксировать общественные выгоды высокоавтоматизированных транспортных средств, поскольку они станут ключевым элементом повышения безопасности дорожного движения в предстоящие годы. Имеются данные, свидетельствующие о том, что около 85 процентов дорожно-транспортных происшествий являются результатом человеческих ошибок, и скорейшее внедрение автоматизации как части комплексной интеллектуальной транспортной системы могло бы заложить основу для создания безопасной, инклюзивной и устойчивой транспортной сети на благо пользователей и нашего общества в целом.

27. С этой целью все соответствующие рабочие группы, включая Глобальный форум по безопасности дорожного движения и Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств, могут по мере необходимости обновлять свои

повестки дня и планы работы, с тем чтобы учитывать революционное развитие автомобильных технологий и мобильности, своевременно предлагая соответствующие руководящие принципы для новых условий дорожного движения будущего, например в виде постановки конкретных задач для составления оперативных справочников по инновационной кооперативной и подключенной системе дорожного движения, и принимая во внимание потребности уязвимых участников дорожного движения и содействуя инклюзивности; или рамочную основу для новой концепции обучения водителей в целях обеспечения безопасного взаимодействия высокоавтоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения.

Направление деятельности 9 — обеспечение более безопасных перевозок опасных грузов

28. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) продолжит рассмотрение вопроса о том, каким образом такие приложения ИТС, как телематические системы, могли бы использоваться для повышения надежности и безопасности и облегчения перевозок опасных грузов путем стандартизации и использования систем мониторинга и отслеживания в результате объединения усилий грузоотправителей, транспортных операторов, аварийно-спасательных служб и правоохранительных, контрольных и регулятивных органов.

Направление деятельности 10 — интеграция с железнодорожным транспортом

29. Согласованные решения в сфере ИТС стали фундаментальным элементом повышения эффективности железнодорожных перевозок. Это видно на примере безопасности железнодорожных операций (с использованием современных систем сигнализации); способов отслеживания грузоперевозок; автоматизации продажи билетов с расширением доступности и путей мониторинга и обслуживания железнодорожной инфраструктуры. Все эти виды использования ИТС повышают конкурентоспособность железнодорожного сектора и способствуют перераспределению пассажиропотоков и грузопотоков в пользу железнодорожного транспорта.

30. Вместе с тем на уровне региона эти решения внедряются непоследовательно. Для извлечения наибольшей пользы в интересах развития интегрированного и устойчивого транспортного сектора важно, чтобы государства-члены рассмотрели вопрос о том, как лучше всего внедрять эти решения на согласованной основе во избежание того, чтобы принятые на вооружение решения вызвали обратный эффект в виде создания барьеров в этом секторе. Рабочая группа по железнодорожному транспорту наряду с проектом Трансъевропейской железнодорожной магистрали продолжит изучение этих вопросов.

Направление деятельности 11 — интеграция с внутренним водным транспортом

31. В «Белой книге ЕЭК о прогрессе, достижениях и будущем устойчивого внутреннего водного транспорта», одобренной КВТ на его восемьдесят второй сессии, изложены следующие стратегические рекомендации, касающиеся ИТС: а) стратегическая рекомендация № 5: содействие развитию и общеевропейскому использованию речных информационных служб (РИС) и других информационных технологий; и б) стратегическая рекомендация № 6: содействие процессам автоматизации, цифровизации и другим инновациям в секторе внутреннего водного транспорта.

32. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) продолжит работу по поддержке внедрения РИС и других информационных технологий на европейских внутренних водных путях путем обновления своих резолюций по РИС и их

согласования с современными международными, региональными и национальными стандартами РИС.

33. В резолюции № 95 «Укрепление международного сотрудничества в целях поддержки развития автоматизации во внутреннем судоходстве», принятая SC.3 8 ноября 2019 года, и прилагаемой «дорожной карте» на период с 2020 по 2024 год «Укрепление международного сотрудничества в целях создания международных законодательных рамок для внедрения автоматизации во внутреннем судоходстве» для SC.3 и ее вспомогательного органа — Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) намечены семь действий. В частности, они включают в себя подготовительную работу для внедрения автоматизированного внутреннего судоходства в рамках программы помощи в укреплении национального потенциала, оказываемой секретариатом ЕЭК ООН государствам-членам, и распространение информации и повышение осведомленности по вопросам автоматизации во внутреннем судоходстве и связанным с этим вопросам посредством: а) организации рабочих совещаний и «круглых столов» по автоматизации во внутреннем судоходстве в рамках ЕЭК ООН с привлечением ключевых заинтересованных сторон; и b) участия и вклада правительств, речных комиссий, международных организаций и других заинтересованных сторон в обсуждения, проводимые в формате «круглых столов» под эгидой ЕЭК ООН по вопросам, связанным с ИТС и автоматизацией.

Направление деятельности 12 — усиление интегрирующей роли ИТС в развитии различных видов транспорта

34. Мандат Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) включает в себя упрощение и согласование правил и требований, касающихся международных автомобильных перевозок, и соответствующих административных процедур и документации. В свою очередь мандат Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) охватывает мониторинг правил и требований, непосредственно касающихся интермодальных перевозок. В последнее десятилетие наблюдается тенденция к цифровизации информации о грузовых автомобильных перевозках, а также об интермодальных перевозках и производственно-сбытовых цепочках, с тем чтобы повысить интеграцию и автоматизацию грузовых перевозок, логистики и мер обеспечения безопасности, а тем самым и эффективность и надежность административных процедур.

35. Например, Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающийся электронной накладной (e-CMR), служит правовой основой для цифровизации накладных, дополняющей правовые рамки для бумажных накладных, которые широко используются с 1950-х годов. На момент составления настоящего документа использование электронных накладных осуществлялось на экспериментальной и добровольной основе. Следует надеяться, что с увеличением числа участников, присоединившихся к e-CMR, договаривающиеся стороны сочтут целесообразным принять электронные накладные в качестве стандартной практики.

Направление деятельности 13 — разработка методологий оценки экономической эффективности

36. Отсутствие согласованной методологии анализа экономической эффективности ИТС затрудняет внедрение инновационных решений с наибольшей совокупной общественной отдачей и может стать стимулом к использованию менее выгодных решений, что приведет к дополнительным затратам для клиентов. Необходима дополнительная информация в этой области, поскольку по общему признанию анализ экономической эффективности оказывает серьезное воздействие на планирование устойчивых транспортных систем будущего. Речь идет об инструменте, представляющем большой интерес для правительств и директивных органов.

37. ЕЭК и, в частности, WP.5 поручено также проводить дополнительную работу в этой области и предоставлять руководящие указания, опираясь на предыдущие достижения и техническую помощь в разработке методологий оценки инвестиций. Министерства транспорта Канады и Соединенных Штатов обладают передовыми знаниями и опытом в этой области и могут оказать содействие. Всем правительствам и директивным органам рекомендуется обмениваться соответствующими данными и методологиями и передавать открытый исходный код и документацию, с тем чтобы ускорить совместное освоение методологий оценки экономической эффективности и ознакомление с их результатами.

Направление деятельности 14 — повышение долгосрочной экологической устойчивости транспорта

38. Потенциальный вклад ИТС в уменьшение загрязнения и перегруженности дорог имеет решающее значение. В январе 2011 года Отдел устойчивого транспорта ЕЭК приступил к осуществлению проекта в области изменения климата и транспорта, финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций. Цель проекта состояла в разработке и внедрении инструмента оценки и мониторинга выбросов CO₂ на внутреннем транспорте для содействия смягчению последствий изменения климата.

39. Этот проект позволил разработать инструмент ForFITS («В интересах будущих систем внутреннего транспорта»), ориентированный в первую очередь на выбросы CO₂ в результате внутренних перевозок, в том числе автомобильным, железнодорожным и водным транспортом, и позволяющий на основе текущих тенденций составить прогноз в отношении объема выбросов в будущем. Этот инструмент находится в свободном доступе для всех государств — членов Организации Объединенных Наций и используется рядом государств-членов в регионе ЕЭК. Она обеспечивает надежную основу для анализа различных сценариев устойчивого развития транспорта и разработки стратегий транспортной политики, в том числе дальнейшего развития ИТС.

40. Наши города все больше страдают от негативного воздействия транспорта на окружающую среду. Внедрение решений в области ИТС для городского транспорта имеет фундаментальное значение для долгосрочной устойчивости транспорта, в частности на основе реализации решений в области управляемой мобильности, совместного использования транспортных средств, концепции «Мобильность как услуга», автоматизации продажи билетов и таких схем, как взимание платы за въезд в перегруженную транспортом часть города, и это лишь некоторые примеры. Продолжение деятельности рабочих групп Комитета по внутреннему транспорту и Европейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в этой сфере будет и далее способствовать тому, чтобы государства-члены могли наилучшим образом воспользоваться преимуществами ИТС для достижения экологических целей в рамках Повестки дня в области устойчивого развития.

Направление деятельности 15 — содействие проведению аналитической работы среди Договаривающихся Сторон

41. Каждая услуга ИТС зависит от наличия магистральной сети ИКТ и вспомогательных систем, составляющих ядро инфраструктуры ИКТ.

42. Успешность внедрения ИТС тесно связана с наличием инфраструктуры ИКТ, основанной на данных.

Направление деятельности 16 — содействие наращиванию потенциала, просветительской работе и повышению информированности с уделением особого внимания странам с формирующейся экономикой

а) Оказание помощи правительствам

43. Основной целью ЕЭК является содействие экономической интеграции. С этой целью она проводит анализ, предоставляет правительствам консультации по вопросам политики и оказывает им помощь; она поддерживает глобальные мандаты Организации Объединенных Наций в сфере экономики в сотрудничестве с другими глобальными игроками и ключевыми заинтересованными сторонами. С учетом этого мандата Отдел устойчивого транспорта готов оказывать правительствам и заинтересованным сторонам помощь во внедрении ИТС. Это может осуществляться на основе рабочих совещаний по наращиванию потенциала, а также в сотрудничестве с другими региональными комиссиями, такими как Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) и Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА).

44. Рост объемов автомобильных перевозок по-прежнему значителен, особенно в странах с формирующейся экономикой. Он сопровождается быстрой урбанизацией, которая, как ожидается, будет продолжаться теми же темпами и в будущем. Растущая концентрация населения в городах сопровождается ростом таких социальных проблем, как обострение перегруженности дорог, увеличение загрязнения воздуха и рост числа дорожно-транспортных происшествий. Однако эти изменения затрагивают не только городские районы. Рост объемов автомобильных перевозок может превысить возможности существующей инфраструктуры, и может потребоваться дополнительная оптимизация современной системы управления транспортом. Во всех этих областях ИТС могут предложить осуществимые на практике решения.

45. Просветительская работа и повышение информированности являются ключом к инновациям на транспорте. Необходимо обеспечить, чтобы руководящие принципы и правила основывались на научных исследованиях и данных. Кроме того, необходимо информировать общественность о возможных путях будущего развития мобильности, с тем чтобы способствовать развитию этой новой культуры, держать общественность в курсе происходящего, обеспечивать понимание и получать признание и поддержку.

б) Скачкообразное развитие

46. Платформа ЕЭК могла бы использоваться в качестве связующего звена для распространения знаний и передовой практики, с тем чтобы заложить основу для скоординированных политических действий в области интеллектуальных транспортных систем во всем мире. Развивающиеся страны могут гораздо быстрее совершить скачкообразный переход к инфраструктуре, основанной на ИТС, при гораздо меньших затратах, чем развитые страны. Это укрепило бы важную роль ЕЭК в содействии интеграции регионов, не имеющих выхода к морю (таких, как Центральная Азия), благодаря новым возможностям интеграции для более широкого круга стран с формирующейся экономикой, поддержке экономии за счет эффекта масштаба и наращиванию потенциала для сотрудничества и обмена информацией.

Направление деятельности 17 — организация ежегодного «круглого стола» Организации Объединенных Наций по интеллектуальным транспортным системам

47. Под эгидой ЕЭК все страны получают возможность вести диалог и развивать сотрудничество по вопросам ИТС путем ежегодного проведения обсуждений в формате «круглого стола».

48. Итоги этих «круглых столов» будут служить руководством и ориентиром для работы соответствующих органов ЕЭК, в рамках которых соответствующие действия будут предприниматься по инициативе правительств, других ключевых заинтересованных сторон и глобальных участников, включая деловые круги.

49. Отдел устойчивого транспорта ЕЭК будет служить платформой для обмена мнениями и фиксировать проводимые обсуждения с целью информирования правительств по мере разработки ими собственной национальной политики и программ.

Направление деятельности 18 — автоматизация колесных транспортных средств и новые технологии

50. Технология, позволяющая широко внедрять автоматизированные транспортные средства, быстро развивается, а состоявшиеся изготовители транспортных средств и появляющиеся на рынке новаторы налаживают новые отношения, чтобы оперативно поставлять новую продукцию. Эти инновационные технологии и новшества должны беспрепятственно интегрироваться в транспортные средства для обеспечения их безопасной и эффективной эксплуатации при одновременном повышении безопасности и защищенности участников дорожного движения. Осознавая темпы развития этих технологий, договаривающиеся стороны направляют свои усилия на облегчение их вывода на рынок в целях максимизации общественных выгод.

51. Всемирный форум ЕЭК для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в качестве глобальной платформы способствует комплексному обсуждению интеллектуальных и подключенных транспортных систем (включая интермодальные перевозки), телекоммуникаций, планирования инфраструктуры, концепции «Мобильность как услуга» (MaaS) и аналогичных вопросов, связанных с эксплуатацией транспортных средств, оборудованных системами автоматизированного вождения. Неофициальная рабочая группа WP.29 по ИТС укрепляет информационные связи Рабочей группы с другими группами ЕЭК и внешними организациями для поддержания их осведомленности о разработках, связанных с технологиями автоматизированных транспортных средств, и обеспечения осведомленности этих других организаций и учреждений о WP.29, его роли и обязанностях в этой важной области.