

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

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 9 d) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной  
и межсекторальной политики или нормативного характера:****Интеллектуальные транспортные системы****Ход осуществления дорожной карты ЕЭК  
по интеллектуальным транспортным системам****Записка секретариата\****Резюме*

В настоящем документе содержится обзор деятельности, осуществленной в 2021 году в соответствии с направлениями действий, указанными в пересмотренной дорожной карте ЕЭК на 2021–2025 годы по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), начало которой было положено на восемьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ).

Комитету предлагается **отметить** важные изменения в области ИТС, связанные с автоматизированным вождением, «умным» судоходством и кибербезопасностью.

Комитету предлагается **стимулировать** деятельность, осуществляемую в соответствии со всеми направлениями действий, определенными в пересмотренной дорожной карте ЕЭК на 2021–2025 годы по ИТС.

\* Настоящий документ был запланирован к опубликованию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



## I. Справочная информация

1. В настоящей записке представлена деятельность, осуществляемая КВТ и его вспомогательными органами, по реализации задач, определенных пересмотренной дорожной картой ЕЭК на 2021–2025 годы по ИТС, принятой КВТ на его сессии в феврале 2021 года. Несмотря на ограничения, связанные с COVID-19, из-за которых уменьшились возможности для личных встреч, все же удалось провести несколько важных мероприятий в соответствии с недавно принятыми в рамках дорожной карты новыми 18 направлениями действий, указанными в приложении.

## II. Деятельность в 2021 году

### A. Комитет по внутреннему транспорту: выводы, сделанные на восемьдесят третьей сессии Комитета относительно ИТС

*Документация:* ECE/TRANS/304

2. Восемьдесят третья сессия КВТ (проведенная в смешанном формате 23–26 февраля 2021 года) была открыта сегментом высокого уровня по вопросам политики на тему: «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19». В этом сегменте высокого уровня приняли участие министры транспорта из Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Ближнего Востока, причем с основным докладом выступила Европейский комиссар по мобильности и транспорту. В нем приняли участие 440 делегатов из более чем 83 стран, включая 40 стран, не входящих в ЕЭК, а также руководители и высокопоставленные представители межправительственных и неправительственных организаций и основные заинтересованные стороны в области внутреннего транспорта.

3. В конце совещания министры и главы делегаций договаривающихся сторон из Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Ближнего Востока приняли министерскую резолюцию «Повышение устойчивости внутреннего транспортного сообщения в чрезвычайных ситуациях: срочный призыв к согласованным действиям», которая впоследствии была одобрена Комитетом (ECE/TRANS/304, приложения I и II).

4. Комитет принял несколько важнейших решений в отношении будущего устойчивого транспорта и мобильности, которые содержатся в документе ECE/TRANS/304. К наиболее актуальным для КВТ относятся:

а) решение 27, в котором с удовлетворением отмечается, что дорожная карта по ИТС на 2011–2020 годы, реализация которой завершилась в 2020 году, стимулировала деятельность в области ИТС, связанную с инфраструктурой и всеми видами транспорта, и способствовала применению комплексного подхода к ИТС;

б) решение 28 о принятии обновленной дорожной карты по ИТС на период 2021–2025 годов (ECE/TRANS/2021/15), которая была разработана в соответствии с решением Комитета, принятым на его восемьдесят второй сессии;

в) решение 47, в котором одобрено создание Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) первого свода правил ООН, касающихся высокоавтоматизированных транспортных средств, подготовленного Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA).

*Затронутые направления действий дорожной карты (области первостепенного внимания выделены жирным шрифтом): 2, 3, 4, 5, 8, 12, 13, 14, 15, 16 и 18.*

## **В. Рабочие группы**

### **1. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

5. Ключевыми темами в повестке дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) и ее вспомогательного органа — Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) — в 2021 году являлись «Развитие речных информационных служб (РИС)», «Автоматизированная и автономная навигация», а также «“Умное” судоходство».

#### *а) Речные информационные службы*

6. В 2021 году SC.3 и SC.3/WP.3 обсудили вопрос о возможном обновлении резолюции № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб» и резолюции № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях» на основе, соответственно, Руководящих принципов РИС Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС) издания 2019 года и Рекомендации V-120 «Службы движения судов на внутренних водных путях» Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС). Что касается резолюции № 57, то SC.3 подтвердила принятое SC.3/WP.3 на ее пятьдесят восьмой сессии решение о том, чтобы дождаться утверждения Руководящих принципов ПМАКС для РИС издания 2022 года. С марта по ноябрь 2021 года эксперты SC.3 из Российской Федерации и Украины, а также сотрудники секретариата от имени ЕЭК принимали участие в работе МАМС по подготовке нового Руководства МАМС «Службы движения судов во внутренних водах», которое должно заменить V-120, и SC.3 решила приступить к пересмотру резолюции № 58 после принятия этого Руководства МАМС.

7. В главе 4 шестого пересмотренного варианта Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), принятой SC.3 на ее шестьдесят пятой сессии, были обновлены положения, касающиеся автоматической идентификационной системы (АИС) и системы отображения электронных карт и информации для внутреннего водного транспорта, на основе пересмотренных резолюций № 48 и 63.

8. С целью стимулирования развития РИС в регионе ЕЭК и после существенного пересмотра резолюций SC.3 по РИС в 2019–2020 годах в 2021 году была подготовлена брошюра «Речные информационные службы в регионе Европейской экономической комиссии», которая была одобрена SC.3 на ее шестьдесят пятой сессии. Она будет доступна в начале 2022 года в виде печатного и электронного издания на всех трех официальных языках.

9. В 2021 году различные аспекты РИС рассматривались на следующих мероприятиях:

а) Дискуссия по вопросу о дополняющих системах для навигационных спутниковых систем определения местоположения и их применении на внутренних водных путях, состоявшаяся на пятьдесят девятой сессии SC.3/WP.3. В качестве основных докладчиков выступили представители Управления Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства, Федеральной администрации водных путей и судоходства Германии, Агентства Европейского союза по космической программе, Администрации Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей (Российская Федерация), Института геопространственных исследований Национальной земельной службы Финляндии, компании «Альбердинг ГмбХ», компании «Аргонай ГмбХ», Администрации реки Нижний Дунай (Румыния) и Технического университета гражданского строительства Бухареста. Участники обсудили проблемы, касающиеся i) глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС) и дополняющих систем спутникового базирования для ГНСС, применяемых в Европе, ii) наземных и локальных дополняющих систем на внутренних водных путях, iii) использования приемников ГНСС на судах внутреннего плавания, iv) перспектив использования ГНСС с дифференциальным режимом (ДГНСС) и Интернета для

повышения точности определения местоположения на внутренних водных путях, и связанные с этим вопросы.

b) Рабочее совещание на тему: «Кибербезопасность на внутреннем водном транспорте», состоявшееся 3 ноября 2021 года в ходе шестьдесят пятой сессии SC.3. В качестве основных докладчиков выступили представители компании «Альзик НВ», Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР), Университета Аалто (Финляндия), компании «Вяртсиля», фирмы «Нортон роуз фалбрайт (ПОО)», Российского морского регистра судоходства и GRVA. В ходе выступлений, а также последующего обсуждения были рассмотрены вопросы, связанные с i) существующей нормативной базой, включая информационный документ ПМАКС по кибербезопасности во внутреннем судоходстве, ii) киберугрозами и кибератаками и их воздействием на внутреннее судоходство, iii) оборудованием и технологиями, которые в наибольшей степени подвержены киберрискам, включая основные технологии РИС, эксплуатационные службы РИС и навигационные средства поддержки АИС, iv) мерами защиты от киберинцидентов и v) вызовами и возможностями с точки зрения кибербезопасности в индустрии судоходства.

b) *Автоматизация и «умное» судоходство*

10. На своей шестьдесят пятой сессии SC.3 продолжила обсуждение проблем, касающихся автоматизированных и автономных судов, а также «умного» внутреннего судоходства. SC.3 приняла к сведению информацию о: i) деятельности Комитета ЦКСР по малому судоходству в области автономного судоходства, ii) деятельности и задачах группы добровольцев ЦКСР, занимавшейся пересмотром определений уровней автоматизации ЦКСР; iii) пилотных проектах по автономному и «умному» судоходству во Фландрии, подготовленных компанией «Фламандские водные пути н.в.» (Бельгия) и предусматривающих реализацию совместных проектов с компанией «Сифар», проекта «Инициатива в области автономного судоходства на европейских водных путях» (АУТОШИП) и проведение испытаний автономного судна «*Мерин литтер хантер*» в рамках эксплуатации установки для сбора мусора, принадлежащей компании ДЕМЕ («Землечерпательные работы, охрана окружающей среды и гидротехническая инженерия НВ»), а также iv) исследованиях в контексте разработки положений, касающихся автономных (беспилотных) судов, запланированных Российской Федерацией на 2022 год.

11. SC.3 продолжила обсуждение терминов и определений, касающихся автоматизации и «умного» судоходства. По предложению Бельгии SC.3 решила отложить дальнейшее обсуждение до получения информации об итогах работы ЦКСР.

*Затронутые направления действий дорожной карты: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18.*

## 2. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

12. Совместное совещание Комиссии экспертов по Правилам международной перевозки опасных грузов по железной дороге (МПОГ) и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15), в частности его неофициальная рабочая группа по телематике применительно к опасным грузам, продолжило свою работу в сотрудничестве с Европейским союзом в рамках процесса имплементации Регламента (ЕС) 2020/1056, касающегося электронной информации о грузовых перевозках (eFTI). Таким образом, в рамках Форума по цифровым технологиям в области перевозок и логистики (ФЦПЛ) были созданы группы экспертов для обеспечения надлежащей координации на техническом и политическом уровнях.

13. Совместное совещание согласилось с необходимостью адаптации два раза в год модели данных для перевозки опасных грузов. Будущая модель данных будет состоять, скорее всего, из первой части, содержащей более общие данные, и второй части, охватывающей данные о перевозках опасных грузов. Для удобства во вторую часть будут включены ссылки на модель данных об опасных грузах.

*Затронутые направления действий дорожной карты (области первостепенного внимания выделены жирным шрифтом): 2, 3, 4, 5, 9, 12, 14, 15.*

### 3. Глобальный форум по безопасности дорожного движения

14. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) остается единственным постоянным органом в системе Организации Объединенных Наций, который занимается вопросами повышения уровня безопасности дорожного движения. Его главная функция заключается в том, чтобы служить хранителем правовых документов Организации Объединенных Наций, направленных на согласование правил дорожного движения. Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и другие правовые документы ЕЭК, касающиеся основных факторов дорожно-транспортных происшествий, вносят ощутимый вклад в повышение безопасности дорожного движения. Следовательно, многие страны во всем мире стали сторонами этих правовых документов и получают выгоду от их осуществления. Эти договаривающиеся стороны являются также ключевыми движущими силами, обеспечивающими актуальность этих международных конвенций по безопасности дорожного движения путем участия в сессиях WP.1. С учетом этих обстоятельств Глобальный форум продолжает играть важную роль в содействии и укреплении международного сотрудничества в целях повышения безопасности дорожного движения.

15. В 2021 году WP.1 продолжил свою деятельность по обеспечению того, чтобы новые автомобильные технологии, при необходимости, сопровождалась новыми правилами дорожного движения. Например, WP.1 осуществлял обмен информацией с WP.29 и его вспомогательными органами, в частности, пригласив Председателя GRVA принять участие в его сессиях, запланировав и организовав совместные мероприятия для обмена мнениями и опытом в контексте происходящего в последнее время стремительного технического прогресса, а также своевременно предложив надлежащие руководящие принципы для условий дорожного движения в будущем. WP.1 всегда подчеркивал важное значение тесного сотрудничества со вспомогательными органами, занимающимися разработкой правил в области транспортных средств.

16. Кроме того, WP.1 продолжил изучение аспектов, связанных с определением и ролью водителя, обучением и профессиональной подготовкой водителя, дистанционным управлением транспортным средством, а также с возможностью участия в разработке глоссария терминов, касающихся автоматизированных транспортных средств. Одним из важных элементов плана работы WP.1 в 2022 году могла бы стать подготовка основных принципов безопасности автоматизированных транспортных средств и удовлетворения потребностей человека. Кроме того, в 2022 году в контексте ИТС будет продолжен обмен мнениями, в котором, как ожидается, примут участие видные ученые и эксперты в таких областях, как будущие перспективные исследования и упреждающие средства, человеко-компьютерное взаимодействие при обучении в контексте искусственного интеллекта, автоматизация, сочетание человеческого фактора и этики, а также коллективный иммунитет применительно к эксплуатации автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения.

*Затронутые направления действий дорожной карты (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18.*

### 4. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств и его неофициальная рабочая группа по интеллектуальным транспортным системам

#### a) *Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств*

17. Всемирный форум продолжил свою работу по ИТС, в частности по автоматизированным системам вождения, обеспечивая осуществление деятельности соответствующих рабочих групп на основе рамочного документа по автоматизированным транспортным средствам (РДАТС). В этот документ были внесены поправки для отражения новых изменений и направления деятельности на достижение ожидаемых результатов в период 2022–2024 годов. WP.29 принял первый

вариант нового метода оценки/испытаний (базовый документ), в котором подробно описаны различные элементы оценки эффективности автоматизированных систем вождения. Он также принял поправки к Правилам № 157 ООН (автоматизированные системы удержания в пределах полосы движения) с целью распространения их действия на большегрузные транспортные средства (например, на грузовые автомобили и междугородные автобусы) и к Правилам № 160 ООН (регистратор данных о событиях). WP.29 ознакомился с докладом о работе неофициальной рабочей группы (НРГ) по ИТС и принял указанные ниже решения.

18. Председатель GRVA сообщил Всемирному форуму, что WP.1 просил его ответить на вопросы, связанные с Правилами № 157 ООН. Он пояснил, что Председатель WP.1 предложил GRVA рассмотреть возможность организации совместного мероприятия с WP.1 в 2022 году, с тем чтобы специалисты по безопасности дорожного движения могли обменяться мнениями и опытом в контексте происходящего в последнее время стремительного технического прогресса. Он также сообщил, что WP.1 отметил весьма высокую результативность работы GRVA. Некоторые эксперты предложили вначале уточнить цель и ожидаемые итоги проведения совместной сессии. Один из экспертов предложил обменяться мнениями с WP.1 по техническим вопросам; он отметил несогласованность терминологии, используемой обеими группами, и необходимость ее устранения. WP.29 одобрил совместную деятельность GRVA и WP.1.

*b) Деятельность неофициальной рабочей группы по интеллектуальным транспортным системам*

19. НРГ по ИТС провела свою третью сессию 19 ноября 2021 года. На ней присутствовали многочисленные представители, и делегации продемонстрировали весьма значительную активность, проявив интерес к таким вопросам, как инфраструктура, в рамках которой будут эксплуатироваться интеллектуальные транспортные средства. Группа ознакомилась с докладом эксперта от Соединенных Штатов Америки г-на Марка де ла Верня, являющегося вице-президентом компании «Кэвнюэ» по вопросам развития, на тему: «Будущее дорог». В ходе обмена информацией группа также ознакомилась с материалами, представленными Китаем, Францией и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии и содержащими обновленные сведения об изменениях в их странах в области автоматизации транспортных средств и ИТС.

20. Группа произвела обзор деятельности, осуществлявшейся в 2021 году в соответствии с пересмотренной дорожной картой ЕЭК ООН по ИТС, принятой КВТ на его сессии в феврале 2021 года. Делегация Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) представила термины и определения, касающиеся ИТС, в контексте направления действий 1 дорожной карты. Группа рассмотрела этот текст и решила возобновить рассмотрение на следующих сессиях.

21. НРГ по ИТС обсудила возможность проведения более интенсивных совещаний группы и решила, что следующее совещание будет запланировано на июнь 2022 года.

22. Итоги работы НРГ по ИТС были представлены на сто восемьдесят пятой сессии WP.29. WP.29 решил, что сопредседатели НРГ по ИТС и секретариат проведут небольшую серию вебинаров по направлениям действий, указанным в пересмотренной дорожной карте ЕЭК по ИТС, в частности по направлениям 5, 6 и 7, в первом квартале 2022 года.

23. WP.29 решила, что руководство группы по ИТС будет играть координирующую роль в подготовке совещания за круглым столом на тему: «Перспективы электрификации и автоматизации транспортных средств», которое будет проведено в качестве параллельного мероприятия в рамках празднования семьдесят пятой годовщины КВТ в 2022 году, и будет представлять WP.29 на симпозиуме «Сетевой автомобиль будущего», проведение которого будет организовано ЕЭК и Международным союзом электросвязи (МСЭ) в 2022 году.

*Затронутые направления действий дорожной карты (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18.*

## **5. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам**

24. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) функционировала в соответствии с руководящими указаниями, обозначенными в инструменте управления программами (РДАТС). GRVA ознакомилась с докладами о работе своих НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных/автономных транспортных средств (ФТАТ) , методам валидации для автоматизированного вождения (МВАВ), регистратору данных о событиях/системам хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ) и кибербезопасности и беспроводному обновлению программного обеспечения (КБ/БС).

25. GRVA внесла предложения по поправкам к Правилам № 157 ООН, касающимся автоматизированных систем удержания в пределах полосы движения (АСУП). Эти Правила являются первыми международными правилами, касающимися официального утверждения типа автоматизированной системы вождения, с ограниченным вариантом использования и простым определением процедуры передачи динамической задачи управления с учетом домена штатной эксплуатации (ДШЭ).

26. Последние поправки к Правилам № 157 ООН включали разъяснения, а также аспекты расширения области применения Правил, с тем чтобы допустить официальное утверждение типа этих систем в случае транспортных средств большей грузоподъемности (грузовых автомобилей, городских и междугородных автобусов).

27. GRVA рассмотрела вопросы, связанные с искусственным интеллектом (ИИ), в контексте правил в области транспортных средств и изучила материалы, представленные делегациями, записку эксперта от Российской Федерации и записку секретариата, в которой были указаны все позиции, обозначенные по этому вопросу, включая предложение о подготовке руководящего документа или резолюции по ИИ на транспортных средствах.

28. GRVA рассмотрела резолюцию Парламентской Ассамблеи Совета Европы, призывающую GRVA провести оценку воздействия на права человека (ОВПЧ) в контексте своей деятельности, и приняла решение ответить на нее с учетом справочных документов Управления Верховного комиссара по правам человека, Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры и Европейской комиссии.

29. GRVA продолжила свою деятельность по кибербезопасности и разработала положения, приемлемые для договаривающихся сторон соглашений 1958 и 1998 годов, в соответствии с РДАТС.

30. Секретариат совместно с Японией организовал рабочие совещания по вопросам применения Правил № 155 ООН (кибербезопасность и система управления кибербезопасностью), включая положения пункта 5.3, касающиеся обязательств органов по официальному утверждению относительно обмена информацией о методах оценки.

31. GRVA также продолжила свою деятельность, связанную с дистанционным доступом к бортовым данным, с учетом выступлений делегатов от Международной автомобильной федерации (ФИА), Европейского комитета по стандартизации (ЕКС), Международной организации по стандартизации (ИСО) и Международного комитета по осмотру автотранспортных средств (МКТОТ) и представленных ими материалов.

32. GRVA инициировала создание целевой группы по современным системам помощи водителю (ССПВ), которая произвела обзор Правил № 79 ООН (оборудование рулевого управления), имеющих большое значение для официального утверждения

некоторых ССПВ. Целевая группа инициировала разработку горизонтальных правил для утверждения типа систем ССПВ.

33. GRVA продолжила свою деятельность по разработке правил № 152 и 131 ООН (опережающие системы экстренного торможения). GRVA также произвела обзор правил, касающихся торможения (Глобальных технических правил № 8 ООН, правил № 13 и 13-Н ООН), с тем чтобы адаптировать их к техническому прогрессу и охватить инновационные системы рулевого управления и аспекты электрификации транспортных средств (электромобилей, а также гибридных электромобилей большой и малой грузоподъемности).

*Затронутые направления действий дорожной карты (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18.*

## 6. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

34. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) на своих ежегодных сессиях продолжила обсуждение вопросов, связанных с ИТС и техническим прогрессом, в контексте поощрения интермодальных перевозок. Рабочая группа продолжила обмен информацией об оцифровке транспортных документов на основе обеспечения эксплуатационной совместимости данных в контексте поощрения интермодальных перевозок, а также о путях ускорения темпов автоматизации интермодальных перевозок. Рабочая группа решила, что в 2022 году она организует рабочие совещания для конкретных стран с целью обмена национальным опытом и информацией о вызовах, связанных с цифровизацией транспортных документов, используемых в интермодальных перевозках, а также для обмена опытом, примерами оптимальной практики и информацией об инновациях в связи с автоматизацией в этом секторе. В рамках своей деятельности по модернизации и оцифровке соглашений, касающихся инфраструктуры, Рабочая группа завершает обновление онлайн-инструмента Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ)/Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) с целью оказания помощи операторам в определении оптимальных маршрутов для железнодорожных потоков в регионе и затем облегчения переноса перевозок на железнодорожный транспорт, а также демонстрации уровня осуществления соглашений СМЖЛ/СЛКП.

*Затронутые направления действий дорожной карты (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): 12.*

## 7. Рабочая группа по железнодорожному транспорту

35. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) продолжила свою деятельность в области ИТС посредством регулярного обновления информации о центре мониторинга железнодорожной безопасности и формирования новой инновационной платформы в соответствии с распоряжением, сформулированным на семьдесят третьей сессии Рабочей группы в целях выявления ключевых областей, в которых ИТС могут повысить конкурентоспособность железнодорожного сектора, после успешного проведения рабочего совещания по этому вопросу на ее семьдесят второй сессии. Эти мероприятия проводились в соответствии с документом ECE/TRANS/SC.2/2019/5, в котором определен ряд направлений действий, связанных с инновациями и ИТС, для сектора железнодорожного транспорта. В рамках этой деятельности Рабочая группа также продолжила работу, связанную с оцифровкой документов, в сотрудничестве с другими рабочими группами. И наконец, в рамках своей деятельности по модернизации и оцифровке соглашений в области инфраструктуры Рабочая группа завершала обновление онлайн-инструмента СМЖЛ/СЛКП, нацеленного на оказание помощи операторам в определении оптимальных маршрутов для железнодорожных потоков в регионе и облегчение переноса перевозок на железнодорожный транспорт.

*Затронутые направления действий дорожной карты (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): 2, 3, 4, 5, 6, **10, 13, 15, 16, 17, 18** и 19.*

#### 8. Рабочая группа по автомобильному транспорту

36. В ходе сто шестнадцатой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) делегат от Лихтенштейна представил материалы об управлении сроком эксплуатации транспортного средства при помощи технологии блокчейн. SC.1 высоко оценила представленные материалы и обсудила вопрос о применимости данных моделей/ подходов к другим странам и различные аспекты транспортной логистики.

*Затронутые направления действий дорожной карты (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): 1, 2, 3, 4, 6, 8, 13, 14, **15** и 16.*

### III. Регулярная деятельность

#### A. Ежегодный симпозиум ЕЭК/МСЭ по вопросу о будущем сетевом автомобиле

37. Сессия симпозиума ЕЭК/МСЭ по вопросу о будущем сетевом автомобиле 2021 года во второй раз прошла в формате виртуального симпозиума, организованного совместно ЕЭК и МСЭ, а не в ходе Женевского международного автосалона, как это было до COVID-19.

38. Симпозиум был организован в течение четырех дней, причем ежедневно проводилось по одному заседанию. МСЭ сообщил о следующем числе участников:

Таблица 1  
Участники

<i>Заседание</i>	<i>Участники</i>
Заседание 1	308
Заседание 2	209
Заседание 3	188
Заседание 4	193

39. В первый день работы сессия была открыта Генеральным секретарем Международного союза электросвязи г-ном Хоулинь Чжао, Исполнительным секретарем ЕЭК г-жой Ольгой Алгаеровой и Специальным посланником Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения г-ном Жаном Тодтом. После открытия состоялось заседание 1, которое было посвящено деятельности WP.29, на тему: «Нормативные достижения в области высокоавтоматизированного вождения». Неофициальные рабочие группы GRVA сообщили о ходе разработки комплексных технических правил по автоматизации и указали на решающую роль, которую WP.29 играет на глобальном уровне. После этого прошла обширная дискуссия в поисках ответа на вопрос о том, приемлемы ли испытанные и надежные подходы к стандартизации и регламентации для будущей цифровизации с учетом темпов технического прогресса и присущего нормативным положениям риска отставания от его темпов. В ходе обсуждения была отмечена ценная роль WP.29 и группы по ИТС в укреплении внешних связей с другими учреждениями для обеспечения разработки высококачественных нормативных положений. Заседание 2 было посвящено кибербезопасности. На нем был произведен обзор достижений в автомобильном секторе в этой связи и было признано значение Правил № 155 ООН (кибербезопасность и система управления кибербезопасностью) за пределами зоны, на которую распространяется компетенция договаривающихся сторон Соглашения 1958 года, в рамках которого эти Правила были приняты. На заседании 3 были освещены аспекты использования искусственного интеллекта

при автоматизированном вождении, а на заседании 4 — аспекты коммуникации или высокоавтоматизированного вождения.

## **В. Прочая деятельность**

40. Секретариату было предложено принять участие в нескольких конференциях, организованных такими другими международными правительственными организациями, как Международная организация труда, МСЭ и Международный транспортный форум, принимающей стороной которых выступила Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), а также в отраслевых конференциях, в работе которых он участвовал дистанционно, представляя материалы в режиме веб-конференции или записи, с целью популяризации деятельности ЕЭК.

## Приложение

### Дорожная карта ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам на период 2021–2025 годов

<b>Направление действий 1</b> Принятие общего определения для ИТС	<b>Направление действий 10</b> Интеграция с железнодорожным транспортом
<b>Направление действий 2</b> Согласование политики	<b>Направление действий 11</b> Интеграция с внутренним водным транспортом
<b>Направление действий 3</b> Налаживание международного сотрудничества	<b>Направление действий 12</b> Усиление интегрирующей роли ИТС в развитии различных видов транспорта
<b>Направление действий 4</b> Облегчение эксплуатационной совместимости и архитектура ИТС	<b>Направление действий 13</b> Разработка методологий оценки экономической эффективности
<b>Направление действий 5</b> Обеспечение защиты данных	<b>Направление действий 14</b> Повышение долгосрочной экологической устойчивости транспорта
<b>Направление действий 6</b> Содействие развитию систем связи между транспортными средствами и инфраструктурой	<b>Направление действий 15</b> Содействие проведению аналитической работы среди договаривающихся сторон
<b>Направление действий 7</b> Связь между транспортными средствами	<b>Направление действий 16</b> Содействие наращиванию потенциала, просветительской работе и повышению информированности с уделением особого внимания странам с формирующейся экономикой
<b>Направление действий 8</b> Повышение безопасности дорожного движения	<b>Направление действий 17</b> Проведение ежегодного совещания за круглым столом Организации Объединенных Наций по интеллектуальным транспортным системам
<b>Направление действий 9</b> Обеспечение более безопасных перевозок опасных грузов	<b>Направление действий 18</b> Автоматизация колесных транспортных средств и новые технологии