



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

Шестьдесят вторая сессия

Женева, 15–17 февраля 2023 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Рабочее совещание «Технологии информации и компьютеризации и интеллектуальные транспортные системы в секторе внутреннего водного транспорта»

История вопроса и основные цели рабочего совещания

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2023 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6).

2. В соответствии с решением Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3), принятым на ее шестьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/SC.3/217, пункт 105), делегациям предлагается принять участие в рабочем совещании по вопросам информационных и компьютерных технологий и интеллектуальным транспортным системам на внутреннем водном транспорте.

II. История вопроса

3. «Дорожная карта» Европейской экономической комиссии (ЕЭК) по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) на 2021–2025 годы¹, одобренная Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его восемьдесят третьей сессии, охватывает 18 направлений деятельности в качестве ориентира для работы КВТ в области ИТС на период 2021–2025 годов. Направление деятельности 11 «Интеграция с внутренним водным транспортом» включает в себя: а) поддержку внедрения речных информационных служб (РИС) и других информационных технологий на европейских

¹ ECE/TRANS/2021/15.

внутренних водных путях путем обновления своих резолюций по РИС и их согласования с современными международными, региональными и национальными стандартами РИС и б) укрепление международного сотрудничества в целях поддержки развития автоматизации во внутреннем судоходстве, в том числе подготовительную работу для внедрения автоматизированного внутреннего судоходства в рамках программы помощи в укреплении национального потенциала, оказываемой секретариатом ЕЭК государствам-членам, и распространение информации и повышение осведомленности по вопросам автоматизации во внутреннем судоходстве и связанным с этим вопросам.

4. «Дорожная карта» ЕЭК по ИТС включает в себя и другие направления деятельности, которые могут также иметь отношение к внутреннему водному транспорту:²

а) Направление деятельности 1 — принятие общего определения для ИТС

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. 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.

б) Направление деятельности 2 — согласование политики

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 «дорожной карте», станет одним из инструментов для обеспечения надежных, безопасных и бесперебойных грузовых и пассажирских перевозок на глобальном уровне.

в) Направление деятельности 3 — налаживание международного сотрудничества

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 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.

г) Направление деятельности 5 — обеспечение защиты данных

Проблемы безопасности и конфиденциальности могут стать потенциальными препятствиями для внедрения ИТС. Потеря информации и опасность кражи личных

² ECE/TRANS/2021/15/

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.

е) Направление деятельности 14 — повышение долгосрочной экологической устойчивости транспорта

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. 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.

5. Декларация министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятая 18 апреля 2018 года во Вроцлаве (Польша), предлагает стратегическое действие № 14, одно из четырех действий, направленных на стимулирование создания современного флота и поддержку инноваций:

Министры признают, что развитие цифровых технологий и обмена данными, речных информационных служб, служб движения судов и управления движением на внутренних водных путях, переход на цифровые технологии и иные возможности, предоставляемые новыми технологиями, являются значительным шагом вперед к устойчивому и эффективному виду транспорта, и предлагают странам и международным организациям оказывать содействие их гармонизированному трансграничному развитию.

6. 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 (ИТ); и б) стратегическая рекомендация № 6: содействие процессам автоматизации, цифровизации и другим инновациям в секторе внутреннего водного транспорта.

7. Стратегическая рекомендация № 5 предлагает следующие действия:

а) продолжать поддержку общеевропейского диалога по вопросам внедрения и дальнейшего развития РИС и систем управления коридорами при помощи РИС;

б) сотрудничать с Европейской комиссией и Рабочей группой по информационным технологиям Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) и регулярно обновлять резолюции SC.3, касающиеся РИС, а также другие документы: Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП) и второй пересмотренный вариант резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания»;

с) сотрудничать с Европейской комиссией для обеспечения должного учета интересов государств-членов ЕЭК, не входящих в Европейский союз, в рамках программ развития и общеевропейского использования РИС и других ИТ, Европейской базы данных о корпусах судов, Европейской базы данных о квалификации экипажей Союза, служебных книжек, судовых журналов и других документов в электронном виде, которые ведет Европейская комиссия;

д) стимулировать другие виды применения ИТ для содействия развитию перевозок на ВВТ и освидетельствований судов внутреннего плавания, а также разрабатывать согласованные правила и критерии в этой области и содействовать их практическому применению.

8. Стратегическая рекомендация № 5 предлагает следующие действия:

а) содействовать развитию автоматизации во внутреннем судоходстве в рамках деятельности КВТ в области интеллектуальных транспортных систем; содействовать совершенствованию международной нормативно-правовой базы; а также поощрять меры, направленные на снижение возможного негативного воздействия на отрасль;

б) поддерживать разработки в области цифровизации транспортных документов и операций, а также меры, направленные на совершенствование административных процедур внутреннего водного транспорта и упрощение процедур отчетности с помощью цифровых средств, услуг РИС, связанных с электронными судовыми сообщениями во внутреннем судоходстве и других видов деятельности в этой области;

с) продолжить сотрудничество с Европейской комиссией по вопросам, связанным с переводом внутреннего водного транспорта на цифровые технологии;

д) активизировать сотрудничество с Отделом торговли ЕЭК ООН и рабочими группами КВТ по вопросам, касающимся обмена передовой практикой в отношении последних изменений в области автоматизации и перехода на цифровые технологии в других отраслях транспорта;

е) поощрять и поддерживать разработку согласованной международной нормативно-правовой базы для цифровизации транспортных документов и рассмотреть возможные последствия этого для существующих правовых документов, в частности, Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ);

ф) привести резолюции ЕЭК ООН в соответствие с нормативной правовой базой в отношении инноваций, автоматизации и цифровизации без ущерба для существующего высокого уровня безопасности внутреннего судоходства.

III. Темы для обсуждения на рабочем совещании

9. Целью рабочего совещания является обмен передовым опытом применения ИТ и ИТС на внутренних водных путях, освещение преимуществ ИТ и ИТС для обеспечения безопасности судоходства, устойчивости и экологизации отрасли внутреннего водного транспорта и рекомендации для SC.3 и SC.3/WP.3 по осуществлению «дорожной карты» ЕЭК по ИТС.

10. Для обсуждения на рабочем совещании предлагаются следующие темы:

- Ключевые стратегии и технологии ИТС на внутреннем водном транспорте
- Перспективы гармонизации политики и налаживания международного сотрудничества в области информационно-компьютерных технологий и ИТС в отрасли
- Текущие проекты и инициативы в этой области

- Прогресс в развитии автоматизации и «умного» судоходства
- Извлеченные уроки и последующие шаги.

11. Участникам предлагается принять участие в обсуждениях в формате круглого стола и поделиться своим опытом, передовой практикой и информацией об изменениях в этой области, обсудить основные тенденции, проблемы и стратегии, а также рассмотреть дальнейшие шаги, которые могут быть предприняты SC.3 и SC.3/WP.3.
