

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

Женева, 20–23 февраля 2024 года

Пункт 10 d) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера:****Технологии информации и компьютеризации  
и интеллектуальные транспортные системы****Ход осуществления «дорожной карты»  
по интеллектуальным транспортным системам****Записка секретариата\****Резюме*

В настоящем документе содержится обзор деятельности, осуществленной Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) и его рабочими группами в 2023 году по стимулированию развития инновационных технологий, влияющих на работу по осуществлению «дорожной карты» на 2021–2025 годы по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), начало которой было положено на семьдесят четвертой сессии КВТ.

Комитету предлагается **призвать** рабочие группы КВТ продолжить усилия по реализации пересмотренной «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам, в частности **призвать** к продолжению работы:

- Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) — по проблематике «умных» дорог,
- Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) — в области «умного» судоходства, речных информационных служб и инновационных технологий в контексте Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП),
- Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) — над условиями использования автоматизированных транспортных средств в дорожном движении,
- Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) — в сфере телематики для перевозки опасных грузов,

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



- Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) — над вопросами осуществления рамочного документа по безопасности автоматизированных транспортных средств,
- Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (WP.29/GRVA) — в сфере регулирования использования автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств (включая аспекты, связанные с искусственным интеллектом), —

поскольку поощрение нормативной и иной деятельности в этих сферах позволит получить те преимущества, которые могут дать ИТС в плане безопасности, охраны окружающей среды, энергоэффективности и управления движением.

## I. Справочная информация

1. В настоящей записке изложены виды деятельности и инициативы по стимулированию применения инновационных технологий в целях осуществления «дорожной карты» ЕЭК по ИТС. В приложении представлено краткое описание 18 направлений деятельности, предусмотренных «дорожной картой».

## II. Деятельность в 2023 году

### A. Комитет по внутреннему транспорту: Выводы, сделанные на восемьдесят четвертой сессии Комитета в связи с интеллектуальными транспортными системами

2. Комитет **принял к сведению** ход осуществления Комитетом и его вспомогательными органами пересмотренной «дорожной карты» по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), которая была утверждена на его восемьдесят третьей сессии, и **настоятельно рекомендовал**:

- Глобальному форуму по безопасности дорожного движения — продолжить рассмотрение вопроса об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении и обмен мнениями по этой теме;
- Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств и его вспомогательным органам — продолжить свою деятельность в области автоматизированных и подключенных транспортных средств;
- Совместному совещанию МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (WP.15/АС.1) — продолжить свою деятельность по телематике;
- Рабочей группе по интермодальным перевозкам и логистике — осуществлять деятельность в рамках направления действий 12 «дорожной карты» ЕЭК по ИТС.

3. В частности, КВТ получил рабочий документ Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (ECE/TRANS/2023/23), озаглавленный «Оценка новых тенденций в области инфраструктуры для зарядки электромобилей», который был подготовлен Отделом устойчивого транспорта при тесной координации с Отделом устойчивой энергетики в соответствии с просьбой, высказанной на восемьдесят четвертой сессии Комитета. КВТ одобрил сформулированные в документе предварительные идеи об активизации роли КВТ и его соответствующих рабочих групп и в этой связи:

- принял к сведению итоги рассмотрения в рамках WP.5, WP.24 и WP.6 этого документа и содержащиеся в нем рекомендации и приветствовал предложенные действия;

- просил SC.1 рассмотреть вопрос о развитии автомобильного транспорта и внести соответствующие предложения с точки зрения электрификации транспортных средств малой грузоподъемности и большегрузных транспортных средств, а также наилучших способов организации инфраструктуры для зарядки; далее предложил SC.1 тесно сотрудничать с WP.24 для поиска решений, наилучшим образом отвечающих интересам грузовых перевозок в целом, а также доставки «до двери»;
- просил WP.29 представить предложения по возможным будущим видам деятельности в области нормативных инструментов, касающихся согласованной коммуникации между транспортными средствами и системами электроснабжения электромобилей (СЭСЭМ), принимая во внимание уже существующие соответствующие стандарты и/или протоколы;
- учитывая, что рассмотрение различных аспектов электрической мобильности требует тесного сотрудничества между рядом вспомогательных органов, просил WP.5 продолжать играть координирующую роль и представить соответствующий доклад КВТ на его следующей сессии;
- решил укреплять свои межсекторальные связи, учитывая межсекторальный характер рассматриваемой темы, когда это целесообразно, в том числе путем создания синергетического эффекта и более тесного взаимодействия с соответствующими родственными секторальными комитетами, такими как Комитет по устойчивой энергетике ЕЭК, по этим вопросам.

*Затронутые направления деятельности «дорожной карты» (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): все направления деятельности.*

## **В. Рабочие группы**

### **1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения**

4. 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. Поэтому не вызывает удивления, что многие страны мира стали сторонами этих правовых документов и получают выгоду от их осуществления. Кроме того, эти договаривающиеся стороны являются 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 международному сотрудничеству и его укреплении в целях повышения безопасности дорожного движения.

5. В 2023 году WP.1 завершил работу над предложениями по поправкам, позволяющим учесть технический прогресс в области устройств освещения и световой сигнализации. Он продолжил оставаться платформой для предоставления информации о «цифровых мобильных водительских удостоверениях»; дистанционной деятельности, связанной с вождением; о человеческих факторах и автоматизированном вождении. В ходе своих восьмидесяти шестой и восьмидесяти седьмой сессий WP.1 приступил к подготовке документов, касающихся разработки ключевых принципов безопасности автоматизированных транспортных средств и потребностей человека, а также соображений безопасности в контексте дистанционного контроля за автоматизированными транспортными средствами,

не требующими присутствия человека-водителя внутри. Что касается последнего вопроса, то в настоящее время изучается возможность проведения специальной сессии WP.1, посвященной этой теме.

6. Кроме того, WP.1 продолжил обсуждение аспектов использования оптических и/или звуковых сигналов в транспортных средствах, оснащенных системами ДАС и АСВ, и включил в свою повестку дня новую тему «Дорожное движение будущего: вызовы и перспективы в городах». Действующая в рамках WP.1 неофициальная группа экспертов по автоматизированному вождению занимается проблематикой дистанционного вождения, аспектами, обусловленными человеческим фактором, и вопросами обучения водителей.

7. Наконец, WP.1 продолжит сотрудничать с WP.29 по темам, представляющим взаимный интерес, и изучит возможность организации соответствующего совместного мероприятия в гибком и оперативном формате, с тем чтобы облегчить участие заинтересованных участников.

8. Группа экспертов WP.1 по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ЛИАВ) вела в 2023 году работу в соответствии с просьбой КВТ о продлении мандата группы и указаниями WP.1 пересмотреть повестку дня, так чтобы четко включить в нее продление мандата, как это отражено в пункте 30 доклада о работе сессии ECE/TRANS/328. На своей шестой сессии Группа структурировала свою работу таким образом, чтобы провести коллективную оценку любых лагун в конвенциях и резолюциях под эгидой WP.1 и определить вопросы, требующие решения. В целях поддержки этой работы Группа экспертов решила учредить две различных группы: а) одну группу для работы над пробелами, в области безопасного внедрения и использования автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, а также над лагунами, которые связаны с деятельностью субъектов, ответственных за автоматизированное вождение; б) вторую группу для работы по ликвидации лагун в части автоматизированных транспортных средств, эксплуатируемых при наличии водителя в автомобиле, а также лагун, которые связаны с автоматизированными транспортными средствами без водителя. Для поддержки работы этих групп и руководства ими Группа экспертов решила в течение ближайшего месяца провести неофициальную сессию GE.3 с целью подготовить шаблон для обеспечения единообразия в работе этих двух групп. На своей седьмой сессии, проходившей с 30 ноября по 1 декабря 2023 года, Группа заслушала доклад о работе, проведенной в ходе неофициального совещания GE.3, состоявшегося 13 июня 2023 года, на котором был разработан шаблон для целей работы обеих подгрупп. Группа заслушала презентации о результатах работы обеих подгрупп. Опираясь на результаты работы обеих подгрупп и материалы, полученные в ходе сессии, Группа приняла решение о дальнейших действиях, которые будут сосредоточены на оценке пробелов в конвенциях и резолюциях под эгидой WP.1 и опорой для которых станет перечень из трех вопросов, согласованных в ходе сессии. Группа также выполнила просьбу WP.1 и объединила неофициальные документы № 5 и № 11 (восемьдесят седьмой сессии WP.1).

*Затронутые направления деятельности «дорожной карты» (области первоочередного внимания выделены **жирным шрифтом**): направления деятельности 2, 3, 8.*

## **2. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств и его неофициальная рабочая группа по интеллектуальным транспортным системам/автоматизированному вождению**

### *а) Координационная деятельность Всемирного форума*

9. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств, во исполнение решения № 55 КВТ, просил WP.29 представить предложения по возможным будущим видам деятельности в области нормативных инструментов, касающихся согласованных способов коммуникации между транспортными средствами и системами электроснабжения электромобилей (СЭСЭМ), принимая во

внимание уже существующие соответствующие стандарты и/или протоколы. Всемирный форум поручил НРГ по ИТС рассмотреть запрос КВТ, касающийся протоколов связи между электромобилями (ЭМ) и инфраструктурой подзарядки, аналогично тому, как это было сделано в отношении запроса о связи между транспортными средствами.

10. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств направлял деятельность своих вспомогательных органов, занимающихся автоматизированными системами вождения, с опорой на рамочный документ по автоматизированным транспортным средствам (РДАТС), который является инструментом управления программами и служит для координации этой деятельности.

11. Всемирный форум утвердил результаты работы вспомогательных органов и отметил прогресс, достигнутый в разработке единого документа, подготовкой которого занимаются неофициальные рабочие группы в рамках Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) и который содержит руководящие принципы с требованиями к эксплуатационным характеристикам, а также методику оценки автоматизированных систем вождения. Участники Всемирного форума обсудили период, следующий за серединой 2024 года, когда будет завершен подготовительный этап работы, предшествующий собственно нормотворческой деятельности, и согласовали структуру для разработки глобальных правил, касающихся АСВ.

12. Всемирный форум полагается на НРГ по ИТС, которая является единственной рабочей группой ЕЭК, в полной мере занимающейся ИТС, в том, что касается осуществления мониторинга изменений и деятельности в области правил дорожного движения, интеллектуальных и подключенных транспортных систем (включая интермодальные перевозки), телекоммуникаций, планирования инфраструктуры, концепции «Мобильность как услуга» (MaaS), а также в аналогичных областях, смежных с внедрением транспортных средств, оборудованных автоматизированными системами вождения. В 2023 году НРГ по ИТС провела два совещания.

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

13. В июне 2023 года состоялось совещание НРГ по ИТС. Она обсудила наилучшие способы выполнения решения № 55 КВТ, упомянутого выше, и возложила эту задачу на целевую группу по связи между транспортными средствами.

14. Руководство Группы поддержало идею организации (совместно с Международным союзом электросвязи) ежегодного симпозиума по сетевым автомобилям будущего (САБ) в марте 2023 года. Группа отметила, что симпозиум по САБ проходил в онлайн-формате в марте 2023 года; ежедневно проводилось по одному заседанию; на втором заседании обсуждались текущие характеристики современных систем помощи водителю (АДАС), третье заседание было посвящено коммерческим возможностям, связанным с автоматизированными системами вождения (АСВ), а четвертое заседание — беспроводной связи применительно к обеспечению безопасности транспортных средств, услугам и управлению транспортом. Ежедневно в работе симпозиума участвовали от 140 до 160 человек. К симпозиуму по сетевым автомобилям будущего, изначально организованного в рамках Женевского международного автосалона, была приурочена отдельная сессия, которая состоялась в октябре 2023 года в Дохе (Катар), где в 2023 году проходила сессия Женевского международного автосалона.

15. НРГ по ИТС провела в 2023 году свою вторую сессию 7 ноября 2023 года, приурочив ее к сессии целевой группы по связи между транспортными средствами. Группа приняла к сведению полученные от заинтересованных сторон замечания к проекту публикации по ИТС, подготовленному секретариатом. Группа получила презентацию Японии об инициативах в области ИТС, предпринятых Дорожным бюро Министерства государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма (МЗИТТ). Группа приветствовала презентацию МСЭ о правилах движения для АСВ

и приняла к сведению предложение одного из сопредседателей рассмотреть эту тему в рамках НРГ по ИТС.

с) *Деятельность целевой группы по связи между транспортными средствами*

16. WP.29 в марте 2023 года учредила целевую группу по связи между транспортными средствами, которой поручено предоставлять WP.29 рекомендации относительно возможных путей работы над проблематикой в области связи между ТС в рамках WP.29. За период с момента своей организации целевая группа провела четыре сессии. Первая сессия была посвящена обсуждению целей и задач, стоящих перед целевой группой. Состоялся также обмен информацией о национальных и региональных мероприятиях, а также о деятельности по стандартизации в этой области. В ходе второй сессии целевая группа продолжила обмен мнениями и обсудила задачу, поставленную WP.29 и НРГ по ИТС в отношении зарядки электромобилей, и решила организовать рабочее совещание.

17. Это рабочее совещание состоялось 30 августа 2023 года. На нем рассматривались вопросы связи «транспортное средство — X», а также двунаправленная зарядка и связанные с ней стандарты. Ряд заинтересованных сторон отметили, что в настоящее время в различных регионах мира ведется соответствующая нормотворческая деятельность и разрабатываются стандарты ИСО, особенно в контексте двунаправленной зарядки. Договаривающиеся стороны и НПО обсудили необходимость согласованного регулирования в этой сфере. Группа решила по мере необходимости проводить дальнейшие рабочие совещания.

18. На своей сессии в ноябре 2023 года WP.29 был проинформирован секретарем WP.5 о деятельности, касающейся вопросов зарядки электромобилей. Он пояснил, что WP.5 на своей прошлой сессии в сентябре 2023 года решила создать неофициальную целевую группу, которая будет заниматься координацией усилий, связанных с разработкой ЭМ и инфраструктуры для их зарядки, как в рамках ЕЭК (и ее различных подпрограмм), так и в сотрудничестве с другими учреждениями. Он добавил, что секретариату WP.5 было поручено совместно с Председателем WP.5 разработать проект круга ведения такой целевой группы в тесной координации с другими соответствующими рабочими группами, в частности WP.29, и межправительственными группами Отдела устойчивой энергетики ЕЭК и представить его КВТ для обсуждения и возможного принятия на его следующей ежегодной сессии. WP.29 отметил, что данная тема является более широкой и отличается от той, над которой работала НРГ по ИТС. WP.29 решил пересмотреть организационные рамки между рабочими группами применительно к этой теме, при необходимости с привлечением поддержки со стороны НРГ по ИТС.

19. Учитывая сжатые сроки, WP.29 решил сформировать перечень для рассылки электронных писем, с тем чтобы эксперты WP.29 могли обмениваться мнениями по этой теме. WP.29 согласился с предложением представителя Соединенных Штатов Америки о создании специальной группы заинтересованных экспертов и призвал все заинтересованные стороны связаться с секретариатом и направить замечания и материалы по проекту круга ведения для неофициальной целевой группы, в рамках WP.5, по электромобилям и инфраструктуре для их зарядки.

*Затронутые направления деятельности «дорожной карты» (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): направления деятельности **1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 14, 16, 17, 18.***

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

20. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам продолжила свою деятельность, связанную с безопасностью транспортных средств, АДАС, АСВ и подключенными транспортными средствами, в активном темпе, что потребовало проведения дополнительной сессии в мае 2023 года.

21. GRVA продолжила свою деятельность, руководствуясь рамочным документом по автоматизированным транспортным средствам (РДАТС). В 2023 году GRVA приняла Руководство по нормативным требованиям и проверяемым критериям для проверки безопасности автоматизированных систем вождения и передала его WP.29 для одобрения в ноябре 2023 года.

22. GRVA продолжила организовывать рабочие совещания с участием представителей договаривающихся сторон, их компетентных органов и технических служб для поддержки единообразного осуществления Правил № 155 ООН (кибербезопасность и система управления кибербезопасностью).

23. GRVA работала над координацией с другими рабочими группами, которые прямо или косвенно занимаются вопросами автоматизированного вождения. GRVA консультировала WP.29 в том, что касается координации усилий с Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) применительно к предписаниям для световой сигнализации, указывающей на техническое состояние транспортных средств, оснащенных АСВ. Ожидается, что GRVA будет сотрудничать с GRSG при рассмотрении вопроса о введении новой категории транспортных средств (и/или подкатегорий), имеющих отношение к АСВ. GRVA вела работу со вспомогательными органами WP.29 над единообразным подходом к обзору и проверке глобальных технических правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1998 года, и правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, с целью оценки их пригодности в контексте автоматизированных систем вождения. GRVA неофициально отчитывалась перед WP.1 об осуществлении своей деятельности. WP.1 подтвердил свое предложение о сотрудничестве по организации совместного внутреннего мероприятия для обмена информацией между WP.1 и WP.29 о новых изменениях, касающихся АСВ, на уровне ЕЭК.

24. В настоящее время внедряется процесс, который будет направлять сотрудничество WP.1 и WP.29.

*Затронутые направления деятельности «дорожной карты» (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): направления деятельности 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 14, 16, 17, 18.*

#### **4. Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации**

25. В ожидании окончательных указаний от GRVA и WP.29 относительно возможностей по световому указателю состояния для транспортных средств, оснащенных АСВ, Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) учредила специальную целевую группу по этому вопросу и начала обсуждения на высоком уровне. Учитывая разнообразные позиции договаривающихся сторон по вопросу об указателе состояния АСВ, GRE сочла, что такой указатель должен быть факультативным, что даст возможность каждой договаривающейся стороне запретить его использование на своих дорогах, например через обязательную деактивацию. Однако, если указатель состояния АСВ установлен, он должен соответствовать единообразным предписаниям. Не предвосхищая будущих решений применительно к правовым положениям и используемым технологиям, Германия и МОПАП организовали демонстрацию испытуемого транспортного средства, оснащенного встроенными автоматическими огнями для указания состояния АСВ, которые лежат в русле основных концепций, отраженных как в Своде рекомендуемых на международном уровне примеров практики J3134 «CAE интернэшнл», так и в китайском проекте стандарта по устройствам световой сигнализации, включая сине-зеленый (бирюзовый) цвет для таких огней.

*Затронутые направления деятельности «дорожной карты» (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): направления деятельности 1, 2, 8, 18.*

## 5. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

### а) Речные информационные службы

26. В 2023 году Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) завершила работу над вторым пересмотренным вариантом *Руководства и критериев для служб движения судов на внутренних водных путях* (приложение к резолюции № 58) и приняла его в качестве резолюции № 107. В данном пересмотренном варианте руководства — который основан на Руководстве по службам движения судов (СДС) на внутренних водных путях (G1166) Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб (МАМС), разработанном при участии экспертов SC.3 от государств-членов и секретариата, — устанавливается концепция работы СДС на внутренних водных путях, рассматривается существующая практика на европейских внутренних водных путях и содержатся определения из Европейских правил судоходства по внутренним водным путям, а также из прочих резолюций SC.3.

27. SC.3 и ее вспомогательный орган — Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) — продолжили обсуждение по вопросам согласования резолюций, касающихся речных информационных служб (РИС), с положениями Европейского стандарта для речных информационных служб (ЕС-РИС) и решили сохранить в повестке дня следующие вопросы: а) согласование резолюций №№ 48, 63, 79 и 80 с Европейским стандартом для речных информационных служб (ЕС-РИС) Европейского комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ) и б) согласование Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях (резолюция № 90) с пересмотренными резолюциями по РИС.

### б) Автоматизация и «умное» судоходство

28. На своей шестьдесят седьмой сессии SC.3 обсудила прогресс в реализации «дорожной карты» на период с 2020 по 2024 год под названием «Укрепление международного сотрудничества в целях создания международных законодательных рамок для внедрения автоматизации во внутреннем судоходстве» (приложение к резолюции № 95) и постановила подготовить, с опорой на результаты обсуждения, «дорожную карту» на 2025–2028 годы. Секретариату было предложено подготовить соответствующий проект к шестьдесят восьмой сессии.

29. SC.3 и SC.3/WP.3 продолжили обсуждение определений в области автоматизации и «умного» судоходства с опорой на определения уровней автоматизации во внутреннем судоходстве (версия 2022 года), принятые Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/15). SC.3 на своей шестьдесят седьмой сессии сочла целесообразным подготовить резолюцию по этому вопросу, с тем чтобы обеспечить согласованность терминологии на общеевропейском уровне. Секретариату было поручено проконсультироваться с ЦКСР по этому вопросу в целях подготовки соответствующего предложения к шестьдесят восьмой сессии.

30. В 2023 году обе рабочие группы продолжили обсуждение вопросов гармонизации правовых рамок ЕЭК и стратегических областей для стимулирования инноваций во внутреннем судоходстве, в частности стратегических областей и предложений по оценке международных конвенций и резолюций ЕЭК для выявления пробелов, проблем и узких мест, которые препятствуют развитию автоматизированного судоходства (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/20). Прежде всего это касается Европейских правил судоходства по внутренним водным путям — основных правил, применимых к судоходству по внутренним водным путям в регионе ЕЭК. SC.3 просила SC.3/WP.3 и секретариат продолжить эту работу в 2024 году.

### в) Прочие виды деятельности

31. В ходе шестьдесят второй сессии SC.3/WP.3, 15 февраля 2023 года, было проведено рабочее совещание на тему «Технологии информации и компьютеризации»



и интеллектуальных транспортных систем в секторе внутреннего водного транспорта». В ходе этого рабочего совещания были рассмотрены следующие вопросы: а) передовой опыт применения информационных технологий (ИТ) и ИТС на внутренних водных путях; б) преимущества ИТ и ИТС для сектора внутреннего водного транспорта; в) основные стратегии и технологии ИКТ и ИТС, относящиеся к внутреннему водному транспорту; и d) дальнейшие шаги и другие соответствующие вопросы. Основные докладчики рассказали о развитии автоматизированной навигации и цифровизации в государствах-членах; инициативах Европейской комиссии в части цифровизации сектора, направленных на достижение целей европейского «зеленого» курса и стратегии по устойчивой и «умной» мобильности; потенциале РИС в плане повышения эффективности городских и междугородних грузовых перевозок; достижениях и перспективах цифровизации для портов; а также текущей работе и последних изменениях в деятельности ЕЭК в области ИТС.

32. Участники обсудили за круглым столом различные аспекты ИКТ и ИТС. По мнению SC.3, помимо РИС и автоматизированной навигации, для внутреннего водного транспорта актуальны следующие ключевые стратегии и технологии, имеющие отношение к ИКТ и ИТС: а) «умная» сигнализация на водных путях, б) автоматизированная идентификационная служба (АИС), в) «умная» инфраструктура, г) служба движения судов (VTS) и д) спутниковые системы позиционирования. Делегации обсудили области, в которых необходимо внедрение и развитие ИТС, а также основные преимущества и барьеры для внедрения ИТС и ИКТ на внутренних водных путях. SC.3 подчеркнула важность гармонизации стратегий и международного сотрудничества между ключевыми заинтересованными сторонами для достижения эффективных, ощутимых и конкурентоспособных результатов во внутреннем судоходстве в Европе.

*Затронутые направления деятельности «дорожной карты»: направления деятельности 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 14, 17, 18.*

## **6. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

33. В контексте регламента Европейского союза 2020/1056 Европейского парламента и Совета от 15 июля 2020 года об использовании модели данных в контексте правил электронной информации о грузовых перевозках (eFTI) участники Совместного совещания Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов на своей сентябрьской сессии 2022 года были проинформированы о ходе работы и потенциальных проблемах, связанных с некоторыми изменениями в текущей модели данных, которые не учитывают специфику перевозок опасных грузов по смыслу МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. Совещание приняло к сведению обновленную информацию о статусе руководящих принципов, моделях данных и механизме обмена, разработанных неофициальной рабочей группой по телематике, и различиях в принципах архитектуры предложения по eFTI и архитектуре перевозки опасных грузов.

34. В связи с будущими обсуждениями на уровне Европейского союза вопроса о дальнейшей разработке электронного документа для опасных грузов было отмечено, что технически эта система может быть разработана различными способами, но при этом должны соблюдаться некоторые основные требования, перечисленные в пункте 44 доклада о работе совместных совещаний ECE/TRANS/WP.15/AC.1/166.

*Затронутые направления деятельности «дорожной карты» (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): направления деятельности 1, 2, 9.*

## **7. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике**

35. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), в соответствии с задачами, поставленными перед ней в резолюции КВТ 2021 года об укреплении сектора интермодальных перевозок, решила стать форумом для регулярного обмена мнениями по вопросам цифровизации документов и информации для интермодальных перевозок. WP.24 решила также заниматься вопросами

автоматизации в секторе и с этой целью решила разработать справочник по автоматизации в сфере грузовых перевозок и логистики.

36. В 2022 году WP.24 провела рабочие совещания по вопросам цифровизации информации и документов в секторе интермодальных грузовых перевозок, по обмену передовой практикой и инновационными решениями, а также подходами к автоматизации грузовых перевозок и логистики.

37. На рабочем совещании по цифровизации документов и информации было подчеркнуто следующее:

a) для достижения успеха в цифровизации необходимо стратегическое планирование и активное управление;

b) ключом к цифровизации являются стандартизация данных, согласованные структуры данных и эксплуатационная совместимость;

c) следует применять единые и широко используемые эталонные модели данных, например модели, разработанные СЕФАКТ ООН или модели, полученные в результате переговоров и обсуждений административных комитетов конвенций или специальных межправительственных органов;

d) для передачи соответствующим заинтересованным сторонам не всей, но значимой информации необходимы протоколы данных или соответствующие «экосистемы»;

e) нарушение целостности цифровых систем недопустимо: без ведома и сертификации/аутентификации соответствующих субъектов никакие данные не могут быть изменены;

f) для того чтобы административные органы принимали цифровые документы для стимулирования бизнеса к инвестициям или ускорению цифровизации, необходимы юридические обязательства;

g) для продвижения гармонизированных подходов важное значение имеют обмен проектами в области цифровизации и их рассмотрение. WP.24 должна играть определенную роль в содействии обмену.

38. На рабочем совещании по автоматизации были сделаны следующие выводы:

a) для автоматизации необходимы разработка экономического обоснования, надлежащий подход к управлению и диалог с заинтересованными сторонами, включая трудящихся и/или профсоюзы. Для обеспечения окупаемости инвестиций в автоматизацию терминалов необходимо добиться конкретного выигрыша с точки зрения размеров, объемов грузов/грузооборота, функциональности или пропускной способности;

b) автоматизацию следует адаптировать к потребностям. Существуют разные уровни, на которых автоматизация может быть внедрена, как-то: автоматизация транспортных средств/оборудования на терминалах, автоматизированные системы входа на терминалы и выхода из них, цифровые двойники, платформы обмена данными и информацией, безбумажное управление поездами, обнаружение и отслеживание, цифровые пломбы и т. д. Некоторые из автоматизированных решений могут быть внедрены независимо от других. Однако компании или отрасли должны разработать стратегический бизнес-план автоматизации и следовать ему;

c) не все решения в области автоматизации приведут к росту производительности по сравнению с «ручными» процессами, например это касается автоматизированного функционирования терминалов в сравнении с их функционированием в «ручном» режиме. Вместе с тем с течением времени автоматизированные процессы позволяют добиться устойчивой производительности. Экономия может быть достигнута и при техническом обслуживании, поскольку автоматизированные транспортные средства, работающие в более устойчивом скоростном режиме, могут иметь более длительный срок службы;

d) для обеспечения успешной реализации некоторых решений по автоматизации необходимо обеспечить согласованность в рамках всего сектора, например для осуществления обмена информацией о цифровых автоматизированных сцепках или цифровых железнодорожных платформах. Необходимо отдавать приоритет совместимым в эксплуатации решениям, основанным на общепринятых отраслевых стандартах;

e) автоматизация может повысить эксплуатационную безопасность в секторе при условии надлежащего управления ею. Она может заменить небезопасные или тяжелые виды человеческой деятельности. Во избежание инцидентов, связанных с безопасностью необходимо определить и контролировать взаимодействие между техникой и работниками, особенно на терминалах. Поэтому на терминалах должно применяться разделение между ручными и автоматизированными операциями с контейнерами;

f) по мере развития и совершенствования технологий в секторе ожидается ускорение темпов внедрения автоматизации. Таким образом, автоматизация станет более доступной, в том числе для малых и средних предприятий. Поскольку ее роль будет возрастать, рабочая сила и общество в целом должны быть готовы к ее эффективному использованию;

g) в основе автоматизации лежит кибербезопасность. Для обеспечения безопасности систем информационных технологий (ИТ) необходимо применять правильные подходы. Необходимо обучать персонал противодействию кибератакам, в частности фишингу;

h) люди должны контролировать автоматизацию и управлять ею так, чтобы она приносила пользу обществу в целом;

i) управление автоматизацией следует осуществлять параллельно с переквалификацией, переобучением или повышением квалификации рабочей силы. Необходимо планировать и управлять реструктуризацией рабочих мест, чтобы помочь работникам своевременно переквалифицироваться в соответствии с новыми требованиями в более автоматизированной рабочей среде.

*Затронутые направления деятельности «дорожной карты» (области первостепенного внимания выделены **жирным шрифтом**): **направление деятельности 12.***

## 8. Рабочая группа по железнодорожному транспорту

39. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) продолжила свою деятельность в области ИТС посредством регулярного обновления Портала по железнодорожной безопасности и создания инновационной платформы в целях выявления ключевых областей, в которых ИТС могут повысить конкурентоспособность железнодорожного сектора, по итогам успешного проведения рабочего совещания по этому вопросу в ходе ее семьдесят второй сессии. В рамках этой деятельности Рабочая группа также продолжила работу, связанную с оцифровкой документов в сотрудничестве с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике в рамках ее указанных выше видов деятельности. Рабочая группа отметила работу, проведенную Группой экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, которая в рамках своей деятельности рассмотрела решения по электронной маркировке вагонов. Наконец, в рамках своей деятельности по модернизации и цифровизации инфраструктурных соглашений Рабочая группа отметила завершение работы над онлайн-инструментом Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (сокращенно СМЖЛ/СЛКП); это новый инновационный инструмент в сфере железнодорожных перевозок, который способствует дальнейшей модернизации СМЖЛ и призван оказывать помощь операторам в определении оптимальных маршрутов для железнодорожных потоков в регионе и облегчении перехода на железнодорожные перевозки.

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

**9. Рабочая группа по автомобильному транспорту**

40. Информация, касающаяся этой рабочей группы, представлена в документе ECE/TRANS/2024/20.

**10. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)**

41. 5 сентября 2023 года, параллельно с тридцать шестой ежегодной сессией Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), состоялось рабочее совещание на тему «Киберугрозы применительно к электромобилям и инфраструктуре для их зарядки», организованное совместно подпрограммами ЕЭК по устойчивому транспорту и устойчивой энергетике в рамках ежегодного Форума ЕЭК по безопасности на внутреннем транспорте 2023 года. На мероприятии выступили с основными докладами представители различных заинтересованных сторон, включая секретаря Рабочей группы ЕЭК по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA/WP.29), секретаря Группы экспертов ЕЭК по системам экологически чистого производства электроэнергии, представителей Института по вопросам безопасности и охраны Мангеймского университета прикладных наук, Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), «Континентал отомоутив технолоджиз ГмбХ», а также государственных органов, занимающихся вопросами кибербезопасности, от Нидерландов и Турции.

42. Рабочее совещание предоставило платформу для:

a) повышения осведомленности о широком разнообразии и сложности киберугроз в контексте эксплуатации электромобилей (ЭМ) и инфраструктуры для их зарядки, а также о возможных системных последствиях таких угроз для электросетей в более широком масштабе;

b) обмена мнениями, идеями и национальным опытом в части улучшенных способов выявления, предотвращения и минимизации последствий таких угроз и уязвимостей;

c) изучения передового опыта, внедряемого изготовителями ЭМ, в соответствии с глобально согласованными требованиями к транспортным средствам;

d) определения возможных дальнейших шагов и мер по смягчению последствий, которые должны быть предприняты в этой области государствами-членами и другими соответствующими заинтересованными сторонами, при поддержке подпрограмм ЕЭК по устойчивому транспорту и энергетике.

43. Более подробную информацию можно найти в документе ECE/TRANS/2024/20.

**11. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30)**

44. Информация, касающаяся этой рабочей группы, представлена в документе ECE/TRANS/2023/20.

## Приложение

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

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