



## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

##### Шестьдесят восьмая сессия

Женева, 23–25 октября 2024 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

##### Рабочее совещание на тему «Цифровизация и экологизация внутреннего водного транспорта»

## История вопроса и цели рабочего совещания

### Записка секретариата

#### I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2024 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5).
2. На своей шестьдесят седьмой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) постановила, что темой ее шестьдесят восьмой сессии будет цифровизация и экологизация внутреннего водного транспорта (ECE/TRANS/SC.3/220, пункт 85).
3. SC.3 предлагается принять участие в рабочем совещании, посвященном стратегиям, программам и проектам в этой области, прогрессу, достигнутому странами, международными организациями и другими ключевыми заинтересованными сторонами, и дальнейшим действиям в этой области. Участникам предлагается поделиться своим опытом, примерами оптимальной практики и информацией об изменениях в этой области, а также рассмотреть дальнейшие шаги, которые могли бы быть предприняты SC.3.

#### II. Справочная информация

4. Сокращение вредных выбросов от судов внутреннего плавания и цифровизация входят в перечень ключевых приоритетов сектора внутреннего водного транспорта на ближайшие годы. Они имеют основополагающее значение для повышения устойчивости и конкурентоспособности сектора, реализации стратегических рекомендаций *Белой книги по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта* (Белая книга) и целей, сформулированных в декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятой на Международной министерской конференции во Вроцлаве (Польша) 18 апреля 2018 года. В Белой книге подчеркивается, что «продолжение и



укрепление международного сотрудничества с другими видами транспорта на общеевропейском и глобальном уровнях играет важную роль в обеспечении будущего транспортного сектора, который вносит значительный вклад в достижение Целей в области устойчивого развития».

5. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте<sup>1</sup>, принятая на его восемьдесят шестой сессии 20–23 февраля 2024 года, и, в частности, Первоначальный план действий по борьбе с изменением климата с указанием основных вех определили приоритеты и действия SC.3 в этой области. Содействие эффективному использованию энергии за счет оптимизации маршрутов и оптимизации поведения водителей, использования интеллектуальных транспортных систем и цифровизации, ускоренного замещения автомобилей, работающих на ископаемых видах топлива, автомобилями с нулевым уровнем выбросов, а также эффективного использования транспортных сетей, пассажиро- и грузоперевозок является одной из стратегических целей реализации Стратегии сектором внутреннего транспорта. В ходе восемьдесят пятой сессии, состоявшейся 21–24 февраля 2023 года, в контексте смягчения последствий изменения климата и ввиду того, что цифровизация может служить мощным инструментом для обеспечения мультимодальной интеграции, также звучали предложения, касающиеся работы КВТ в области цифровизации и полноценного использования концепций цифровизации и автоматизации для обеспечения устойчивой, безопасной, интеллектуальной и бесперебойной транспортной мобильности на всех видах внутреннего транспорта<sup>2</sup>.

6. В стратегической рекомендации № 4 «Стимулирование модернизации и экологизации флота и инфраструктуры в целях более эффективного решения задач по охране окружающей среды» предлагаются следующие действия:

а) продолжать обмен передовым опытом и поддерживать программы и экспериментальные разработки, направленные на модернизацию и экологизацию флота, использование новых и усовершенствованных типов судов, движительно-рулевых комплексов с низким и нулевым уровнем выбросов, а также осуществлять мониторинг их реализации;

...

д) поддерживать и стимулировать исследовательскую деятельность и мероприятия, направленные на сохранение и дальнейшее повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта в отношении экологической эффективности, включая исследования по мерам сокращения выбросов с судов внутреннего плавания и альтернативным видам топлива для судов внутреннего плавания;

е) поддержать инициативу, направленную на сокращение к 2035 году выбросов парниковых газов на 35 % по сравнению с 2015 годом, выбросов загрязняющих веществ — по меньшей мере на 35 % по сравнению с 2015 годом, а к 2050 году — на ликвидацию в значительной степени выбросов парниковых газов и других загрязнителей, как указано в Мангеймской декларации; призывать другие государства-члены поступать аналогичным образом;

ф) содействовать повышению роли водного транспорта, использующего альтернативные виды топлива или электротягу, в городской среде; поддерживать разработку экологически чистых и устойчивых, усовершенствованных или альтернативных двигательных установок для судов внутреннего плавания, а также вести работу по другим вопросам, касающимся воздействия на окружающую среду.

7. В последние годы такие инновации, как автоматизированное судоходство и цифровизация, уже стали частью внутреннего судоходства. Цифровизация в этом секторе позволяет усовершенствовать административные процедуры и процессы, облегчить перемещение грузов, повысить эффективность организации и управления

<sup>1</sup> ECE/TRANS/2024/3.

<sup>2</sup> ECE/TRANS/2023/1.

грузопотоками, а также способствует интеграции с другими видами транспорта и развитию мультимодальности. Стратегическая рекомендация № 6 Белой книги «Содействие процессам автоматизации, цифровизации и другим инновациям в секторе внутреннего водного транспорта» предлагает следующие действия:

a) 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;

b) 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;

...

e) 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);

f) 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.

8. Двумя основными целями стратегии Европейского союза по развитию экологически чистого и безопасного для окружающей среды внутреннего водного транспорта, изложенной в плане действий «НАЯДЫ III: Европейский внутренний водный транспорт, отвечающий требованиям будущего»<sup>3</sup>, являются: «переориентация большего объема грузовых перевозок на внутренние водные пути и необратимый перевод отрасли на курс обеспечения нулевого уровня выбросов при одновременном концептуальном сдвиге в сторону дальнейшей цифровизации, подкрепляемом соответствующими мерами по поддержке нынешних и будущих кадров».

9. Как отмечается в концептуальной записке ЮНКТАД № 11, «до сих пор “зеленый” и цифровой переходы развивались параллельно, особенно в странах, вступивших в этот процесс на более позднем этапе, но “зеленые” и цифровые технологии все больше переплетаются»<sup>4</sup>. Соответственно, цифровые технологии могут стать одной из основных движущих сил «зеленого» перехода (двойной переход). Такой подход уже прорабатывается применительно к внутреннему водному транспорту в рамках реализации концепций «зеленого» и устойчивого транспорта и планирования путем оптимизации планирования маршрутов, интеграции цифровых плановых и информационных систем, речных информационных служб (РИС) и других инструментов.

### III. Темы для обсуждения на рабочем совещании

10. Целями рабочего совещания являются:

- ознакомление со стратегиями, программами и проектами в области экологизации внутреннего водного транспорта;
- ознакомление со стратегиями, мероприятиями и инициативами в области цифровизации на внутреннем водном транспорте;

<sup>3</sup> ECE/TRANS/SC.3/2021/1.

<sup>4</sup> <https://unctad.org/publication/twin-transition-global-value-chains-green-and-digital>.

- обсуждение роли цифровизации в действиях по борьбе с изменением климата в данном секторе;
- решение задач «зеленой» и устойчивой логистики и ее внедрение на внутренних водных путях;
- рассмотрение передового опыта других видов внутреннего транспорта и его применимости к внутреннему водному транспорту;
- предоставление рекомендаций для SC.3 по оказанию содействия странам в решении этой проблемы.

11. SC.3, возможно, пожелает обсудить следующие темы:

- прогресс, достигнутый странами, международными организациями и другими ключевыми заинтересованными сторонами, и извлеченные уроки;
- возможности для сближения инициатив в области «зеленого» транспорта и цифровых технологий, беспрепятственное согласование цифровых инициатив в данном секторе;
- преимущества и вызовы двойного перехода, способы его ускорения;
- приоритеты дальнейшей деятельности в этой области.

12. Участникам предлагается принять участие в обсуждении за круглым столом, поделиться своим опытом, примерами оптимальной практики и информацией об изменениях в этой области, а также рассмотреть дальнейшие шаги, которые могли бы быть предприняты SC.3 и Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях.

---