

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят девятая сессия**

Женева, 21–24 февраля 2017 года

Пункт 4 f) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**Интеллектуальные транспортные системы****Ход осуществления «дорожной карты»
по интеллектуальным транспортным системам****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе содержится обзор мероприятий по стимулированию развития инновационных технологий в ходе реализации «дорожной карты» по интеллектуальным транспортным системам (ИТС), о которой было объявлено на семьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту.

Комитету предлагается **стимулировать** деятельность, способствующую мероприятиям по внедрению ИТС, связанным со всеми видами транспорта, и **рассматривать** пути решения проблем, касающихся ИТС, на основе комплексного подхода с охватом нынешних препятствий.

I. Справочная информация

1. В нижеследующих разделах настоящей записки охарактеризованы мероприятия и инициативы по стимулированию применения инновационных технологий в целях осуществления «дорожной карты» ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам (ИТС). В приложении представлено краткое описание 20 направлений деятельности, предусмотренных «дорожной картой».

GE.16-21906 (R) 151216 161216



* 1 6 2 1 9 0 6 *

Просьба отправить на вторичную переработку



II. Мероприятия ЕЭК ООН в 2016 году

A. Сегмент по вопросам политики сессии Комитета по внутреннему транспорту

Документация: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-254-Add1.pdf>

2. В ходе сегмента по вопросам политики семьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту в 2016 году рассматривались вопросы перевозок и инноваций в контексте информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Председателем этого сегмента являлся председатель компании «Айгоми», член совета Всемирного конгресса по СТС и член совета учредителей ИТО Америки г-н Расселл Шилдс. Этот сегмент включал три заседания. Первое заседание «Всеобщий доступ: роль правительств в деле всестороннего использования потенциала транспортных инноваций» открыл директор отдела международных связей Министерства инфраструктуры и окружающей среды Нидерландов г-н Барт ван Болейс, выступивший с основным докладом, в котором он остановился на приоритетах, связанных с председательствованием Нидерландов в ЕС. После него выступил профессор Института управления перевозками и логистикой Венского университета экономики и бизнеса Эльмар Фюрст. Второе заседание «Точка за точкой: взаимодействие и доступ для расширения мобильности пассажиров в будущем» открыл Генеральный секретарь Международного союза общественного транспорта (МСОТ) г-н Ален Флауш, за которым выступили вице-президент компании «ИНРИКС», отвечающий за сбыт продукции в регионе ЕМЕА, г-н Леон Рицци и директор отдела перевозок «от двери до двери» НОЖД Эрве Ришар. Третье заседание «Точка за точкой: взаимодействие и доступ – аспект логистики» открыл директор Федерального управления транспорта Швейцарии г-н Петер Фюглишталер, за которым выступили руководитель группы по перевозкам опасных грузов Министерства экологии Франции и одновременно председатель WP.15/AC.1 г-н Клод Пфовадель и глава отдела физического распределения продукции компании «Нестле» г-н Вим Ван Гейфен.

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, **10**, 11, 13, 15, 16, 17, 18 и 19.*

B. Симпозиум Международного союза электросвязи на тему: «Сетевой автомобиль будущего»

Документация: <http://itu.int/en/fnc/2016/>

3. После сегмента по вопросам политики в 2016 году ЕЭК ООН совместно с Международным союзом электросвязи (МСЭ) организовала симпозиум на тему: «Сетевой автомобиль будущего». Симпозиум состоялся во время Женевского автосалона, что дало возможность собрать большую аудиторию специалистов, представляющих телекоммуникационный и транспортный секторы. В ходе этого международного симпозиума были рассмотрены достижения в области разработки «сетевых автомобилей» с точки зрения перспектив в плане развития бизнеса, технологий и норм регулирования. В ходе заседаний по техническим вопросам была выявлена актуальность работы, которую предстоит проделать в области кибербезопасности.

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 17 и 19.*

C. Ежегодный «круглый стол» по интеллектуальным транспортным системам

4. ЕЭК ООН провела свое ежегодное рабочее совещание по интеллектуальным транспортным системам (ИТС) совместно с сессиями Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1), Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) и неофициальной рабочей группы WP.29 по ИТС/АВ. Эксперты WP.1 выразили готовность внести активный вклад в техническую дискуссию по вопросам автоматизированного вождения и соответствующей деятельности GRRF. Воспользовавшись присутствием в Женеве экспертов WP.1 и GRRF, WP.1 и GRRF решили прервать свою обычную работу 20 сентября (во второй половине дня) 2016 года, с тем чтобы провести неофициальную встречу в качестве совместного совещания экспертов WP.1, GRRF и НРГ по ИТС/АВ. Цель этого специального совещания состояла в углубленном обмене мнениями и информацией. Г-н Ж. Вальмен (Председатель неофициальной группы по автоматизированному движению) сообщил о ходе работы WP.1 и ее неофициальной группы. Г-н О. Клеккнер (Германия) сообщил о ходе работы GRRF. После этого было отведено время для вопросов и ответов по таким разнообразным аспектам, как профессиональная подготовка водителей, скорость осуществления нормативного процесса и второстепенные задачи, которые могут выполнять водители на различных этапах автоматизированного вождения.

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 15, 19 и 20.*

D. Рабочие группы Комитета по внутреннему транспорту

1. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3)

5. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту продолжила работу над вопросами использования приложений ИТС для электронных судовых сообщений и над гармонизацией Общеввропейской речной информационной службы (РИС).

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18 и 19.*

2. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15)

6. Совместное совещание Комитета экспертов по Правилам международной перевозки опасных грузов по железной дороге (МПОГ) и WP.15, в частности ее неофициальной рабочей группы по телематике, продолжило работу над приложениями ИТС, в том числе над подготовкой мер по более оперативному и эффективному реагированию на чрезвычайные ситуации, связанные с опасными грузами на транспорте.

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18 и 19.*

3. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1)

7. Поправка к Конвенции о дорожном движении 1968 года, нацеленная на включение пункта 5-бис в статью 8, вступила в силу 23 марта 2016 года. Этой поправкой предусматривается использование передовых технологий в интересах автоматизации при условии обеспечения соответствия системы и ее официального утверждения на основе правил Организации Объединенных Наций по транспортным средствам или возможности блокирования системы водителем.

8. WP.1 предложила, параллельно с работой по Конвенции о дорожном движении 1968 года, привести текст Конвенции о дорожном движении 1949 года, и в особенности положения ее статьи 8, в соответствие с согласованным текстом, который вступит в силу в марте 2016 года. На данном этапе эта параллельная поправка не вступила в силу.

9. WP.1 учредила неофициальную рабочую группу по автоматизированному вождению. Эта группа обсудила вопрос об испытании самоуправляемых автомобилей на дорогах общего пользования. Группа сочла, что нет никакой необходимости во внесении поправок в положения конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов, касающиеся предполагаемых типов экспериментов (т.е. когда имеется лицо, которое готово и способно взять на себя управление экспериментальным транспортным средством (экспериментальными транспортными средствами), это лицо может находиться либо может не находиться внутри транспортного средства).

10. WP.1 согласилась с мнением Группы о том, что при указанных выше обстоятельствах нет необходимости во внесении в конвенции 1949 и 1968 годов поправок, касающихся общественного тестирования самоуправляемых автомобилей. Она также дала неофициальной группе следующие краткосрочные указания: а) прекратить рассмотрение возможных поправок для содействия испытанию самоуправляемых транспортных средств на дорогах общего пользования; б) продолжить рассмотрение возможных поправок к конвенциям о дорожном движении 1949 и 1968 годов, которые позволили бы обеспечить охват полностью автоматизированных транспортных средств, и изучить различные возможности для этого; и с) приступить к работе по таким автоматизированным системам, как дистанционная парковка транспортного средства, в контексте которой, возможно, потребуется определение понятий «вождение» и «функциональное» в целях изложения соответствующих указаний для делегатов WP.1.

11. WP.1 вместе с Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) Соединенных Штатов Америки и Центром автомобильных исследований в Стэнфорде¹ (ЦАИС) организовала рабочее совещание по вопросам управления автоматизированным транспортным средством.

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 4, 5, 7, **9, 11, 10, 13, 15, 16, 17, 18 и 19.***

4. Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

12. GRRF в порядке выполнения решения Всемирного форума о внесении в Правила № 79 поправок, которые были сочтены запретительными в контексте инноваций в области технологий автоматического управления транспортными средствами, инициировала создание неофициальной рабочей группы по автома-

¹ Стэнфордском университете, Соединенные Штаты Америки.

тизированным функциям рулевого управления (НРГ по АФРУ). Эта Группа определила пять категорий автоматизации, соответствующих функциям, которые сможет выполнять транспортное средство, и приняла эксплуатационные требования по первым двум уровням автоматизации, определенным международным Сообществом автомобильных инженеров («SAE International»).

13. Речь идет о таких системах, которые при конкретных условиях вождения принимают на себя управление транспортным средством при постоянном наблюдении со стороны водителя, как автоматизированные системы парковки и системы удержания в пределах полосы движения (например, когда автомобиль корректирует ситуацию в случае выявления вероятности случайного выхода за пределы полосы движения). Они позволяют также снять нынешнее ограничение в отношении автоматической корректировки направления движения на скорости ниже 10 км/ч, предусмотренное в Правилах № 79 ООН. Эти положения – после их принятия Всемирным форумом на одной из предстоящих сессий – будут включены в Правила № 79 ООН. Группа продолжит разработку требований о более сложных автоматических системах управления на скоростных трассах (например, в контексте автоматизированного движения на скоростных трассах на высоких скоростях).

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 15, 17, 18 и 19.*

5. **Неофициальная рабочая группа по интеллектуальным транспортным системам/автоматизированному вождению Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств**

14. Мандат неофициальной рабочей группы (НРГ) по интеллектуальным транспортным системам/автоматизированному вождению (ИТС/АВ) предусматривает конкретные рабочие вопросы по направлениям деятельности группы на основе следующих трех базовых элементов:

а) подготовки предложения по согласованным определениям технологий автоматизированного вождения (ТАВ);

б) выявления основных горизонтальных вопросов и правовых препятствий для внедрения технологий автоматизированного вождения, а также, когда это возможно и целесообразно, тех вопросов, которые не относятся к ведению WP.29;

с) подготовки предложения по согласованным общим руководящим принципам обеспечения кибербезопасности (eSecurity и eSafety) автотранспортных средств.

15. Кроме того, группа продолжает обмениваться информацией о технологиях полностью автоматического управления транспортными средствами.

16. Группа достигла прогресса в работе по определению уровней автоматизации, взяв за основу для обсуждения стандарт SAE J3016. Она рассмотрела руководящие принципы обеспечения кибербезопасности, разработанные экспертами от Германии и Японии.

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 16, 17 и 19.*

6. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)

17. WP.24 в рамках проводящейся ею работы в связи с ролью ИТС в области интермодальных перевозок и логистики организовала на своей пятьдесят девятой сессии рабочее совещание на тему: «Содействие развитию устойчивых интермодальных перевозок с помощью инновационных подходов». Был обсужден ряд примеров инновационной практики, свидетельствующих о том, в какой степени данный сектор стремится расширить свое присутствие на рынке посредством использования интеллектуальных транспортных систем.

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 4, 5, 6, **13, 15, 16, 17, 18 и 19.***

III. Мероприятия, проведенные в 2016 году вне ЕЭК ООН

18. Министры транспорта стран «Большой семерки» учредили подгруппу по автоматизированным транспортным средствам, подключенным транспортным средствам и ИТС и в сентябре 2016 года распространили соответствующую декларацию министров. Кроме того, 19 апреля 2016 года Нидерланды, а также Председатель Совета министров Европейского союза (ЕС) распространили Амстердамскую декларацию об автоматизированном вождении в ходе неофициального совещания министров транспорта ЕС.

19. Сотрудники секретариата приняли участие в некоторых конференциях по ИТС и автоматизированному движению для повышения осведомленности о деятельности ЕЭК ООН и достигнутом прогрессе.

*Направления действий «дорожной карты» (области первостепенного внимания указаны с помощью **жирного шрифта**): 1, 2, 3, 4, **5, 6, 7, 8, 9, 10 и 19.***

Приложение

«Дорожная карта» ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам (ИТС)

Направления действий 1	Направления действий 11
Принятие общего определения для ИТС	Согласование знаков с изменяющимся сообщением
Направления действий 2	Направления действий 12
Согласование политики	Сокращение рисков, связанных с перевозками опасных грузов
Направления действий 3	Направления действий 13
Налаживание международного сотрудничества	Интеграция с железнодорожным транспортом
Направления действий 4	Направления действий 14
Облегчение эксплуатационной совместимости и архитектура ИТС	Интеграция с внутренним водным транспортом
Направления действий 5	Направления действий 15
Обеспечение защиты данных	Усиление интегрирующей роли ИТС в развитии различных видов транспорта
Направления действий 6	Направления действий 16
Расширение масштабов работы в области ИТС во всех рабочих группах Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН	Разработка методологий оценки экономической эффективности
Направления действий 7	Направления действий 17
Содействие развитию систем связи между транспортными средствами и инфраструктурой	Содействие смягчению последствий изменения климата и адаптации к нему
Направления действий 8	Направления действий 18
Содействие развитию технологий связи между транспортными средствами	Проведение аналитической работы
Направления действий 9	Направления действий 19
Борьба с кризисом в области безопасности дорожного движения	Содействие наращиванию потенциала, просветительской работе и повышению информированности с уделением особого внимания странам с формирующейся экономикой

Направления действий 10

Решение проблем ответственности

Направления действий 20

Организация ежегодного «круглого
стола» Организации Объединенных
Наций по интеллектуальным
транспортным системам
