



---

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

Женева, 19–22 февраля 2019 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Сегмент по вопросам политики: автоматизация  
на транспорте****Проект резолюции министров «Укрепление  
сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху  
цифровизации и автоматизации на транспорте»****Записка секретариата**

1. В 2019 году сегмент Комитета по внутреннему транспорту высокого уровня по вопросам политики будет посвящен теме «*Автоматизация на транспорте*», которая является одним из важнейших компонентов его стратегии до 2030 года. Эта тема позволит осмыслить прошлые достижения, нынешние усилия и направление будущей деятельности Комитета, заострить внимание на важности его работы и подчеркнуть его вклад в развитие будущего потенциала.
2. В конце сегмента высокого уровня по вопросам политики министрам и главам делегаций договаривающихся сторон будет предложено принять резолюцию «*Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте*».
3. Резолюция, разработанная секретариатом в сотрудничестве с Бюро Комитета по внутреннему транспорту при участии и содействии государств – членов ЕЭК ООН и государств, являющихся договаривающимися сторонами конвенций ООН в области транспорта, относящихся к ведению Комитета, призвана подчеркнуть значимость Комитета в обеспечении того, чтобы ускорение темпов инновационных процессов в области автоматизации и цифровизации на транспорте характеризовалось согласованностью и функциональной совместимостью, а также безопасностью, равной доступностью и интеграцией различных видов транспорта в качестве необходимых предварительных условий для достижения целей устойчивого развития.
4. Текст резолюции содержится в приложении к настоящему документу.



## Приложение

### **Проект резолюции министров «Укрепление сотрудничества, согласования и интеграции в эпоху цифровизации и автоматизации на транспорте»**

*Мы, министры {НАЗВАНИЯ ГОСУДАРСТВ} и наши представители, участвующие в восемьдесят первой пленарной сессии Комитета по внутреннему транспорту,*

*в полной мере осознавая наступление новой эры международного сотрудничества, ознаменованной принятием Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и целей устойчивого развития,*

*ссылаясь на резолюции Генеральной Ассамблеи 72/271 о безопасности дорожного движения, 72/212 об интермодальности и 70/197 о транспортной взаимосвязанности и коридорах,*

*подтверждая нашу приверженность осуществлению принятой в 2017 году резолюции министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности», и в частности решения 7, одобренного по случаю семидесятой годовщины Комитета по внутреннему транспорту,*

*принимая во внимание декларацию министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятую на Международной министерской конференции по внутреннему водному транспорту (18 и 19 апреля 2018 года, Вроцлав, Польша), в частности стратегическое решение 22,*

*подтверждая уникальную роль Комитета по внутреннему транспорту как специализированного межправительственного органа по внутреннему транспорту, а также центра для конвенций Организации Объединенных Наций, которые обеспечивают платформу, формирующую международную нормативно-правовую базу для внутреннего транспорта, и соответственно как ключевого участника процесса выработки совместимых на глобальном уровне решений для будущего транспорта,*

*признавая, что цифровизация, в том числе транспортных документов, наличие и обмен основными данными без ущерба для коммерческой тайны и внедрение новых технологий, таких как интеллектуальные транспортные системы, автоматизированное вождение, электронная навигация и умное судоходство, с учетом стратегии электронной навигации и деятельности Международной морской организации (ИМО) в поддержку автоматизации морских перевозок повышают эффективность транспорта и поэтому нуждаются в ускорении,*

*признавая также, что ускоренное, эффективное и безопасное развитие и применение передовых технологий лежат в основе стратегического переосмысления работы Комитета,*

*сознавая, что для использования всех преимуществ технологических инноваций и изменений при сохранении готовности к обновлению необходимо добиться глобальной функциональной совместимости и технологической нейтральности на основе соответствующих согласованных национальных и международных нормативных рамок и общих спецификаций, а также содействия обмену децентрализованными транспортными данными,*

*признавая, что техническая гармонизация, общие эксплуатационные требования и наличие основных данных являются ключевыми факторами, которые способствуют функциональной совместимости интеллектуальных транспортных систем, создают условия для беспрепятственной мобильности людей и товаров между странами, уменьшают административные барьеры и содействуют мультимодальности,*

*учитывая, что эффективная разработка и успешное внедрение цифровых решений для транспорта требуют межсекторального, интермодального и*

многостороннего сотрудничества, а также соответствующих межправительственных платформ, облегчающих такое сотрудничество,

*признавая* глобальное значение работы Комитета и его вспомогательных органов,

*подтверждая*, что Комитет является уникальным центром Организации Объединенных Наций, обеспечивающим всеобъемлющие региональные и глобальные платформы для рассмотрения всех аспектов развития внутреннего транспорта и сотрудничества, включая цифровизацию транспортных документов и данных и автоматизацию,

*постановляем:*

1. *подтвердить* нашу приверженность укреплению роли Комитета по внутреннему транспорту в качестве платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта и в этой связи поддержать развитие, использование и безопасную интеграцию в транспортных системах цифровых и других соответствующих технологий и инноваций на всех видах транспорта, и в частности в области МДП, КДПГ и ЕСТР, а также в целом транспортных данных и документов, автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств, электронной навигации, речных информационных услуг и интеллектуальных транспортных систем, включая умную инфраструктуру и умную мобильность, как основного компонента стратегии Комитета до 2030 года<sup>1</sup>, что таким образом позволит улучшить безопасность дорожного движения, экологические показатели и эффективность услуг в сфере транспорта и мобильности;

2. *выразить* нашу решимость в целях обеспечения того, чтобы соответствующие регулирующие функции Комитета, являющиеся его главным преимуществом и наивысшим приоритетом, отвечали самым современным технологическим требованиям, поддерживали транспортные инновации и оставались открытыми, инклюзивными и доступными для всех государств – членов Организации Объединенных Наций;

3. *настоятельно призвать* государства-члены содействовать всестороннему использованию информационно-коммуникационных технологий во внутреннем транспорте с уделением особого внимания компьютеризации процедур, установленных в соответствии с конвенциями ООН по транспорту, относящимися к ведению Комитета и его вспомогательных органов, и укреплять сотрудничество с международными финансовыми учреждениями для привлечения средств на финансирование инновационных проектов;

4. *заверить* в том, что мы будем прилагать все усилия для полного внедрения системы e-TIR и скорейшего вступления в силу приложения 11 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), в том числе путем обеспечения необходимого финансирования и реализации eTIR на национальном уровне, и способствовать присоединению к системе e-CMR и ее введению в действие;

5. *выразить* нашу убежденность в том, что гармонизация, основанная на общих технических требованиях и транспарентности критериев для принятия решений в области автоматизированных/автономных и подключенных транспортных средств, имеет крайне важное значение для надежных и функционально совместимых транспортных систем и что более широкое использование новых технологий во внутреннем транспорте представляет огромный потенциал для поиска решений, направленных на повышение эффективности, предотвращение дорожно-транспортных происшествий, более активное применение интермодального подхода и снижение загрязнения и выбросов парниковых газов.

---

<sup>1</sup> ECE/TRANS/2019/R.1.