



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят пятая сессия

Женева, 21–24 февраля 2023 года

Пункт 7 d) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной и межсекторальной политики или нормативного характера:

**Технологии информации и компьютеризации
и интеллектуальные транспортные системы**

Технологии информации и компьютеризации

Записка секретариата

Резюме

В соответствии с решением Комитета, принятым на его последней сессии (ECE/TRANS/316, пункт 47), в настоящем документе представлен обзор деятельности в области технологий информации и компьютеризации, осуществлявшейся в 2022 году рабочими группами КВТ, в увязке при необходимости с центральной темой семидесятой сессии Европейской экономической комиссии (ЕЭК) в 2023 году, которая будет посвящена теме «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».

Комитету предлагается рекомендовать продолжение:

- работы Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) по введению в действие eCMR с обеспечением вовлечения всех заинтересованных сторон и регионов;
- работы Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и Административного комитета МДП (АС.2) по применению международной системы eTIR и подключению национальных таможенных систем;
- работы WP.30 по цифровизации конвенций о временном ввозе 1954 года (частные дорожные перевозочные средства) и 1956 года (коммерческие дорожные перевозочные средства), а также таможенных талонных книжек (eCPD);
- работы Исполнительного совета МДП (ИСМДП)/WP.30, касающейся Международного банка данных МДП (МБДМДП), (веб-)портала eTIR для держателей книжек МДП и его мобильных приложений для сотрудников таможни и держателей;
- работы WP.30, касающейся Центра мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19;



- работы Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), касающейся Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры, созданного на платформе географической информационной системы (ГИС);
- работы WP.5 и использования данных/инструмента ГИС по последствиям изменения климата для транспортных сетей и адаптации к ним;
- работы WP.5, касающейся инструмента «Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта (ПУСВТ)»,

в качестве конкретных приложений и инструментов, основанных на технологиях информации и компьютеризации, которые обеспечивают реализацию Стратегии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) на период до 2030 года и, в частности, его второго компонента, касающегося новых технологий и инноваций.

I. Справочная информация и мандат

1. Настоящий документ подготовлен в соответствии с программой работы КВТ на 2022 год (ECE/TRANS/316, пункт 33, и ECE/TRANS/2022/8). Он согласован со Стратегией КВТ на период до 2030 года и содержит краткую информацию о деятельности в области технологий информации и компьютеризации, в рамках которой реализуется второй компонент его миссии, согласно которому КВТ должен стать платформой Организации Объединенных Наций для поддержки новых технологий и инноваций во внутреннем транспорте.

II. Описание инициатив в области технологий информации и компьютеризации


A. Международная система eTIR (Конвенция МДП) — WP.30



<i>Обзор</i>	
Название инструмента:	Международная система eTIR (приложение)
Тип инструмента:	Онлайн-платформа — приложение.
Описание инструмента:	<p>Цель международной системы eTIR заключается в обеспечении безопасного обмена между национальными таможенными системами информацией, касающейся международной транзитной перевозки грузов, транспортных средств и контейнеров в соответствии с положениями Конвенции МДП, а также в предоставлении таможенным органам возможности управлять данными по гарантиям, выданным гарантийными цепями держателям книжек МДП, уполномоченным использовать систему МДП.</p> <p>5 февраля 2020 года страны приняли положения, обеспечивающие правовую основу для безбумажного функционирования Конвенции МДП ООН (так называемой eTIR) — единственной глобальной системы таможенного транзита, способствующей торговле и беспрепятственному и безопасному перемещению грузов через границы.</p> <p>В мае 2021 года вступило в силу приложение 11 к Конвенции МДП.</p>



	<p>На первой сессии Технического органа по осуществлению (ТОО) (18–21 января 2020 года) была принята версия 4.3 технических спецификаций eTIR, а АС.2 (февраль 2022 года) принял концепции eTIR и функциональные спецификации eTIR, что обеспечивает полную правовую и техническую основу для тех стран, которые готовы внедрить процедуру eTIR.</p> <p>Секретариат МДП разработал систему и установил взаимосвязь с национальными таможенными системами Азербайджана, Грузии, Пакистана, Туниса, Турции и Узбекистана. Совместно с Комиссией была выполнена проверка концепции взаимосвязи системы с Новой компьютеризированной системой транзита (НКСТ) Европейского союза (ЕС).</p>
URL:	<p>https://etir.org</p> <p>Простая схема: https://etir.org/how-does-etir-work</p>
Дата введения инструмента в действие:	Фактические операции eTIR начались в декабре 2022 года между Азербайджаном и Грузией.
Разработчик инструмента:	Секретариат МДП
<p>Связь с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».</p>	
<p>Международная система eTIR способствует упрощению операций по пересечению границ, устраняя использование бумаги, затраты времени и средств на границах. На практике, при полном внедрении, время ожидания и очереди на границах для грузовых автомобилей резко сократятся, при этом будут использоваться бесконтактные и безбумажные методы проверки.</p>	

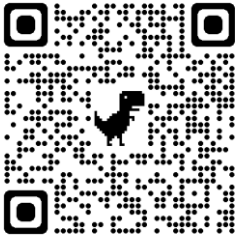
В. МБДМДП/ИСМДП — WP.30

<i>Обзор</i>	
Название инструмента:	Международный банк данных МДП
Тип инструмента:	Банк данных/Мобильные приложения/Портал
Описание инструмента: 	<p>МБДМДП был создан секретариатом МДП ЕЭК в 1999 году в соответствии с Положениями о круге ведения Исполнительного совета МДП (ИСМДП), принятыми Административным комитетом МДП. МБДМДП — это веб-платформа, предлагающая как защищенное веб-приложение, так и веб-услуги и служащая международным хранилищем данных МДП для таможенных органов и национальных ассоциаций автомобильного транспорта, использующих процедуру МДП. МБДМДП содержит информацию о:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1160 пользователей веб-приложений, • 29 528 уполномоченных держателей книжек МДП (компания-перевозчики), • 272 записях о таможенных печатях и пломбах, • 2801 таможне, получившей возможность использовать процедуры МДП. <p>С 2022 года в МБДМДП включена функция уведомления, позволяющая незамедлительно уведомлять основные заинтересованные стороны при изменении статуса держателя книжки МДП (отзыв, прекращение</p>

	<p>деятельности) или в случае исключения в одной из договаривающихся сторон Конвенции МДП/стран.</p> <p>В конце 2022 года секретариат МДП ЕЭК выпустил еще одну веб-платформу под названием eTIR Portal, предназначенную для держателей книжек МДП, чтобы дополнить МБДМДП.</p> <p>В начале 2023 года секретариат МДП ЕЭК выпустил два мобильных приложения eTIR Customs и eTIR Holder, которые предназначены, с одной стороны, для сотрудников таможни на границах, а с другой — для водителей грузовых автомобилей, использующих процедуру МДП.</p>	
URL:	https://itdb.unece.org	
Дата введения инструмента в действие:	1999 год	
Разработчик инструмента:	Секретариат МДП	
		
<p>Связь с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».</p>		
<p>МБДМДП представляет собой механизм аутентификации пользователей системы МДП. Весь процесс происходит в электронном виде. Национальные объединения подают заявку нового перевозчика в режиме онлайн со всей соответствующей информацией, а таможня утверждает нового пользователя в режиме онлайн. Приложение устранило необходимость в поездках и бумажных документах, используемых для такой аутентификации. Оно также содействует работе системы eTIR, способствуя сокращению времени ожидания и очередей на границах для грузовых автомобилей.</p>		

C. eCPD — WP.30

<i>Обзор</i>	
Название инструмента:	Цифровизация таможенной талонной книжки (eCPD)
Тип инструмента:	Онлайн-платформа — приложение

<p>Описание инструмента:</p> 	<p>Система «Carnet de Passages en Douane» (таможенная талонная книжка) — или система «CPD» — облегчает временный ввоз частных и коммерческих транспортных средств.</p> <p>Система CPD основана на двух международных конвенциях (Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств 1954 года и Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств 1956 года). В этих конвенциях, находящихся в ведении ЕЭК, участвуют в общей сложности 96 договаривающихся сторон, а внедрение и управление системой осуществляется Международной автомобильной федерацией (ФИА) от имени сети CPD МТА/ФИА и ее аффилированных членов.</p> <p>20 октября 2021 года ФИА и ЕСЕ подписали меморандум о взаимопонимании (МОВ), чтобы официально оформить свое сотрудничество в работе по цифровизации системы распределения CPD.</p> <p>Работа по цифровизации CPD продолжается, и два секретариата совместно работают над определением высокоуровневой архитектуры будущей системы eCMR, включая концептуальные спецификации.</p>
<p>URL:</p>	<p>https://carnetdepassage.org/</p>
<p>Дата введения инструмента в действие:</p>	<p>2024 год</p>
<p>Разработчики инструмента:</p>	<p>ФИА — Отдел устойчивого транспорта</p>
<p>Связь с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».</p>	
<p>Ожидается, что цифровизация системы распределения CPD ускорит пересечение границ для миллионов водителей транспортных средств по всему миру, значительно снизив административную нагрузку на них. Кроме того, обмен таможенной информацией в защищенной среде позволит предотвратить неправильное представление таможенных деклараций. Приложение позволит сократить время ожидания и очереди частных и коммерческих транспортных средств на границах.</p>	

D. Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры — WP.5

<i>Обзор</i>	
<p>Название инструмента:</p>	<p>Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ)</p>
<p>Тип инструмента:</p>	<p>Географическая информационная система (ГИС)</p>
<p>Описание инструмента:</p>	<p>Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры является инициативой Отдела устойчивого транспорта ЕЭК и Исламского банка развития. Центр мониторинга — это многосторонняя веб-платформа ГИС, на которой размещены данные о большом количестве сетей и узлов различных видов транспортной инфраструктуры, включая автомобильный и железнодорожный транспорт, внутренние водные пути, порты, аэропорты, интермодальные терминалы, логистические центры и пункты пересечения границ.</p>



Три вида услуг:

а) электронное хранилище конвенций ЕЭК по внутреннему транспорту, результатов проектов и результатов деятельности назначенных групп экспертов:

i) в частности, Центр мониторинга предоставляет электронную платформу, которая станет катализатором текущего процесса цифровизации различных соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, особенно тех, которые касаются инфраструктуры (СМА, СМЖЛ, СЛКП и СМВП), а также таких инструментов по упрощению процедур пересечения границ, как МДП/еTIR (расположение таможенных систем);

ii) кроме того, он обеспечивает цифровую среду, которая помогает отображать конкретные результаты и мероприятия, такие как работа, проделанная в рамках проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА), Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) и евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), а также материальные результаты, полученные Группой экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (GE.3) и Группой экспертов по сопоставительному анализу затрат на строительство транспортной инфраструктуры (GE.4);

б) содействие устойчивой региональной и межрегиональной связанности: Центр мониторинга предоставляет всем региональным и межрегиональным организациям возможность создавать свои собственные карты, иллюстрирующие их инициативы, коридоры, проекты, отчеты и исследования в области транспортной инфраструктуры, а также все, что они считают полезным для целей дальнейшего улучшения региональной связанности;

в) финансирование транспортной инфраструктуры: Центр мониторинга выполняет функции рынка для финансирования транспортной инфраструктуры, обеспечивая электронный интерфейс между многосторонними банками развития (МБР) и правительствами. Правительства могут загружать свои проекты в области транспортной инфраструктуры, нуждающиеся в финансировании, а также выбирать, к каким МБР они хотят обратиться.


URL:	itio-gis.org
Дата введения инструмента в действие:	2022 год
Разработчики инструмента:	Отдел устойчивого транспорта/внешние консультанты
Связь с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».	
<p>Центр мониторинга предоставляет своим пользователям целостный обзор транспортной инфраструктуры с учетом различных факторов, таких как международная связанность, последствия изменения климата, затраты на строительство и т. д. Таким образом, он помогает лицам, принимающим решения, прийти к более устойчивым решениям в отношении развития транспортной инфраструктуры.</p>	

Е. Инструмент «Последствия изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптация к ним» — WP.5

<i>Обзор</i>	
Название инструмента:	Инструмент «Последствия изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптация к ним»
Тип инструмента:	Географическая информационная система (ГИС)
Описание инструмента:	<p>Этот инструмент помогает анализировать возможные будущие последствия изменения климата для транспортных сетей. Используя этот инструмент, эксперты могут определить участки сетей, которые, по прогнозам, будут подвержены воздействию изменяющегося климата и предоставление услуг которых может сократиться в будущем, если они не будут адаптированы к такому воздействию.</p> <p>Используя инструмент в его ГИС-среде, пользователи могут сопоставить карту, на которой представлена конкретная транспортная инфраструктура, например дороги, с прогнозами, связанными с конкретным климатическим фактором, например осадками. Прогнозы были разработаны в сотрудничестве с Всемирной метеорологической организацией (ВМО) и рассчитаны на 100 лет. Объединив эти две карты, пользователь сможет определить возможные «горячие точки», т. е. места/участки в дорожной сети, которые могут быть, например, затоплены в будущем. На нынешнем этапе инструмент обеспечивает хорошую, но очень высокоуровневую идентификацию карт возможных «горячих точек».</p> <p>Этот инструмент включает шесть показателей, относящихся к конкретным опасностям, связанным с климатом, которые считаются существенно важными для транспорта. Инструмент представляет изменения данной опасности — в основном увеличение или уменьшение — за определенное количество дней (например, очень жаркие дни; морозные дни; дни с высоким уровнем осадков, дни без осадков и т. д.) в течение года между базовым периодом и будущим периодом. Он представляет эти результаты на картах ГИС, на которых показаны прогнозы, наложенные на транспортные сети: автомобильные дороги категории Е, железные дороги категории Е и водные пути категории Е. Эти изменения представлены для различных климатических сценариев.</p>
URL:	itio-gis.org
Дата введения инструмента в действие:	2022 год

Разработчики инструмента:	Отдел устойчивого транспорта/внешние консультанты
	
<p>Связь с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».</p>	
<p>Воздействие климата на транспортную инфраструктуру уже заметно. Инструмент визуализирует это воздействие, помогая лицам, принимающим решения, приступить к реализации более устойчивых инфраструктурных проектов и сделать существующую инфраструктуру устойчивой, адаптировав ее к последствиям изменения климата.</p>	

F. eCMR — Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной — SC.1

<i>Обзор</i>	
Название инструмента:	eCMR
Тип инструмента:	Будет определен позднее
<p>Описание инструмента:</p> 	<p>Электронная накладная eCMR основана на положениях Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (1956 год) и особенно на положениях Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной (2008 год).</p> <p>Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) Комитета по внутреннему транспорту, которая управляет Конвенцией КДПГ и уполномочена правительствами управлять протоколом, касающимся eCMR, решила учредить на двухгодичный срок (2022 и 2023 годы) официальную группу экспертов по введению в действие процедуры eCMR для обсуждения и согласования требований, предусмотренных в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней. Такая работа должна также включать оценку влияния возможных сценариев реализации будущей среды eCMR.</p> <p>Группе экспертов следует определить/описать, в частности, следующие аспекты (неисчерпывающий перечень):</p> <ul style="list-style-type: none"> • область применения/цели будущей среды eCMR;

	<ul style="list-style-type: none"> • заинтересованные стороны среды eCMR; • высокоуровневая архитектура среды eCMR; • метод выдачи и передачи электронной накладной управомоченной стороне; • подтверждение сохранения целостности электронной накладной; • способ, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права; • порядок направления подтверждения факта сдачи груза получателю; • процедуры дополнения или изменения электронной накладной; • процедуры возможной замены электронной накладной, выданной с помощью других средств; • концептуальные спецификации; • оценка воздействия. <p>Дополнительный протокол к КДПГ 2008 года (eCMR) — это правовой документ, который направлен на «модернизацию» существующей системы бумажных накладных путем преобразования в электронный формат.</p>
URL:	—
Дата введения инструмента в действие:	—
Разработчики инструмента:	—
<p>Связь с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».</p>	
<p>Накладная КДПГ является одним из документов, которые ежедневно проверяются сотрудниками таможи, полицией, судами и страховыми компаниями. Ежегодно используются сотни миллионов накладных КДПГ. Выполнение Конвенции КДПГ в электронном виде и, следовательно, перевод накладной в электронный формат означают, что время ожидания и очереди на границах для грузовых автомобилей сократятся, миллионы бумажных документов больше не будут использоваться, а любая проверка будет бесконтактной и безбумажной.</p>	

Г. Инструмент «Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта (ПУСВТ)» — WP.5

<i>Обзор</i>	
Название инструмента:	Инструмент ПУСВТ (SITCIN)
Тип инструмента:	Веб-приложение
Описание инструмента:	<p>Основная цель инструмента ПУСВТ заключается в том, чтобы позволить странам измерять степень связанности транспортных сетей как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также на уровне мягкой и жесткой инфраструктуры. Показатели связанности позволяют правительствам анализировать и оценивать следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> • достигнутый ими прогресс в реализации связанных с транспортом целей в области устойчивого развития и выполнении их обязательств в рамках Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), на десятилетие 2014–2024 годов; • эффективность и действенность транспортных систем и уровень соответствия национальной административно-правовой базы правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся облегчения перевозок и пересечения границ, обеспечивая внутреннюю и трансграничную перспективу и повышая конкурентоспособность, безопасность, энергоэффективность и надежность транспортного сектора; • их усилия по осуществлению правовых документов Организации Объединенных Наций, касающихся транспорта, и их работу по согласованию и стандартизации правил и документов, в том числе посредством осуществления международных конвенций по транспорту и транзиту и региональных/двусторонних соглашений. <p>Было подготовлено 215 показателей, сгруппированных по трем видам внутреннего транспорта, трем компонентам устойчивости и 39 тематическим блокам.</p> <p style="text-align: center;">Показатели связанности автомобильного транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Экономическая устойчивость (ЭК). • Социальная устойчивость (СО). • Экологическая устойчивость (ЭКО). <p style="text-align: center;">Показатели связанности железнодорожного транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Экономическая устойчивость (ЭК). • Социальная устойчивость (СО). • Экологическая устойчивость (ЭКО). <p style="text-align: center;">Показатели связанности внутреннего водного транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Экономическая устойчивость (ЭК). • Социальная устойчивость (СО). • Экологическая устойчивость (ЭКО).
URL:	sitcin.org

Дата введения инструмента в действие:	2022 год
Разработчики инструмента:	Внешние консультанты/Отдел устойчивого транспорта
Связь с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».	
Показатели ПУСВТ являются инструментами сравнительного анализа. Они помогают лицам, принимающим решения, сопоставлять свои усилия по обеспечению связанности с усилиями других стран, что способствует дальнейшему повышению эффективности их работы. В этом смысле они являются показателями, которые позволяют сравнивать достигнутый в странах уровень цифровых и «зеленых» преобразований, имеющих отношение к связанности.	

Н. Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19 — Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30)

<i>Обзор</i>	
Название инструмента:	Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19
Тип инструмента:	Веб-приложение
Описание инструмента:	<p>В феврале 2020 года ЕЭК в партнерстве с другими региональными комиссиями ООН и партнерскими организациями создала Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19. С помощью этого инструмента систематически собираются и отображаются данные о состоянии внутренних грузоперевозок через пункты пересечения границ, включая политику и передовую практику. ЕЭК и ее партнеры проинформировали таможенные органы почти всех государств — членов Организации Объединенных Наций об этом инструменте и начали сбор их материалов, а также любой официальной, общедоступной информации, имеющей отношение к этой работе. Основное назначение Центра мониторинга — служить платформой для обмена информацией с целью содействия принятию решений о соответствующих мерах в отношении границ и облегчения перемещения грузов внутренним транспортом:</p> <p>а) транспортный сектор получает информацию о мерах, введенных правительствами различных стран, которые адаптируют соответствующим образом свои маршруты/транспортные решения;</p> <p>б) правительства получают информацию о передовой практике, внедренной правительствами других стран, которые обеспечивают открытость границ, облегчая потоки грузов и предотвращая распространение вируса.</p> <p>По состоянию на октябрь 2020 года Центр мониторинга — это платформа, позволяющая получать актуальную информацию о текущем положении дел в 174 государствах — членах Организации Объединенных Наций, в том числе об их национальной практике и мерах, принятых в ответ на пандемию. За последние четыре месяца в Центре мониторинга было зарегистрировано 106 000 отдельных обращений из 207 стран и всех регионов мира.</p>

URL:	Observatory on Border Crossings Status due to COVID-19 Home - Observatory on Border Crossings Status due to COVID-19 - UNECE Wiki
Дата введения инструмента в действие:	2020 год
Разработчик инструмента:	Секретариат МДП
Связь с центральной темой семидесятой сессии ЕЭК «Цифровые и “зеленые” преобразования в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН».	
Во время пандемии границы закрылись. Центр мониторинга помог тысячам пользователей получить информацию о текущем состоянии границ по каждому государству — члену Организации Объединенных Наций. Кроме того, страны использовали Центр мониторинга для того, чтобы учиться друг у друга и выявлять внедренную передовую практику.	

III. Рассмотрение Комитетом

2. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению и поддержать вышеуказанную деятельность и инициативы/инструменты договаривающихся сторон, WP.30, WP.5, SC.1 и секретариата МДП в области технологий информации и компьютеризации в 2022 году.