



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Шестьдесят вторая сессия**

Женева, 3–5 октября 2018 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

**Рабочее совещание на тему: «Развитие цифровых
технологий на внутреннем водном транспорте»****Рабочее совещание на тему: «Развитие цифровых
технологий на внутреннем водном транспорте»****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом а) 5.2 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» подпрограммы работы «Транспорт» на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (23 февраля 2018 года).
2. На своей пятьдесят третьей сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) приняла решение провести в ходе шестьдесят второй сессии SC.3 рабочее совещание по вопросам цифровых технологий на внутреннем водном транспорте.
3. Рабочей группе по внутреннему водному транспорту предлагается принять участие в этом рабочем совещании, посвященном различным аспектам цифровых технологий в этом секторе, которое состоится 4 октября и будет включать несколько дискуссионных форумов и совещание «за круглым столом». В ходе этого совещания «за круглым столом» участники, возможно, пожелают обсудить дальнейшие шаги и последующие действия SC.3.

II. Исходная информация

4. Цифровые технологии в сочетании с разработкой и модернизацией существующих средств стимулируют развитие отрасли судоходства и связанной с этим инфраструктуры транспорта и производственно-сбытовых цепочек и создают благоприятные условия для прогресса и инноваций. Развитие речных информационных служб (РИС) и интеллектуальных транспортных систем, внедрение в практику цифровых услуг и современных технологий, компьютеризация



транспортных документов и другие аспекты могут внести существенный вклад в укрепление роли внутреннего водного транспорта и его интеграции в интермодальные логистические цепочки. Вместе с тем быстрое расширение цифровых технологий может усложнить применение традиционной практики эксплуатации судов.

5. В стратегии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) на 2016–2021 годы, принятой SC.3 4 ноября 2016 года, обращается особое внимание на консолидацию усилий и обеспечение участия всех государств – членов ЕЭК ООН в решении современных проблем, на содействие развитию возможностей обеспечения соответствующего эффекта взаимодействия морского и наземного транспорта и на содействие развитию РИС и других информационно-коммуникационных технологий в области внутреннего судоходства.

6. Роль, которую играют цифровые технологии и обмен данными, РИС, службы движения судов и управления движением на внутренних водных путях, переход на цифровые технологии и иные возможности, обеспечиваемые новыми технологиями, представляет собой значительный шаг вперед на пути к устойчивому и эффективному виду транспорта, который получил признание в декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятой на Международной конференции во Вроцлаве (Польша), состоявшейся 18 апреля 2018 года.

7. Опыт применения цифровых технологий на других видах внутреннего транспорта охватывает в основном компьютеризацию транспортных документов в области автомобильных и железнодорожных перевозок, включая электронные автотранспортные накладные (e-CMR), железнодорожные накладные ЦИМ, СГМС, ЦИМ/СГМС, цифровые системы разрешений и цифровые таможенные документы (книжки МДП). В целом признается, что электронные варианты транспортных документов могут способствовать развитию торговли как на национальном, так и на международном уровнях. Преимущества электронных документов состоят в том, что они позволяют экономить средства и время, улучшать потоки данных за счет надежного документооборота, повышать точность, безопасность и надежность данных и дают возможность их интеграции в другие службы. В то же время есть ряд проблем, которые препятствуют развитию системы электронных транспортных документов, в частности озабоченность по поводу правовых или технических аспектов, касающихся подлинности и целостности, и, как следствие, защиты от подлога, восприятие бумажных документов как более надежных, препятствия в национальном законодательстве, наличие нескольких стандартов и опасения по поводу их функциональной совместимости, а также прочие факторы¹.

8. В секторе морского транспорта база цифровых технологий была заложена в ИМО, Международной ассоциации морских средств навигационного оборудования и маячных служб (МАМС), Руководящих принципах и рекомендациях для речных информационных служб, разработанных Постоянной рабочей группой 125 Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПИМАКС), инициативе «e-Maritime» Европейской комиссии, а также в других ключевых субъектах. Система электронной навигации – это инициатива ИМО, ориентированная на согласование и укрепление систем навигации, которая, как ожидается, окажет существенное влияние на будущее морского судоходства. В ноябре 2014 года Комитет по безопасности на море (КБМ) на своей девяносто четвертой сессии утвердил план реализации стратегии электронной навигации (СИП) на 2015–2019 годы, которая закладывает основу пяти приоритетных решений в области электронной навигации².

9. Комитет ИМО по упрощению формальностей (ФАЛ) на своей сорок второй сессии, состоявшейся 5–8 июня 2018 года, одобрил пересмотренную структуру Сводного руководства по упрощению процедур и электронным деловым операциям, включая новый стандарт ИМО, касающийся набора исходных данных, который будет

¹ Роль железных дорог в интермодальности и оцифровке транспортных документов (ECE/TRANS/262), www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp24/ECE_TRANS_262_E_Web_Optimized.pdf.

² Report of the Sub-committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR 1/28), www.imo.org/en/ourwork/safety/navigation/documents/enavigation/sip.pdf.

использоваться в качестве основы автоматизированных и цифровых систем для обмена информацией в момент прихода судна в порт и отхода из порта. Информационный набор данных предназначен для поддержки обязательных процедур передачи сообщений, касающихся судов, грузов и людей на борту, и может быть распространен на коммерческие предприятия, занятые в международном судоходстве³.

10. «ЭффишенСи2» – проект, финансируемый Европейским союзом по линии проекта «Горизонт-2020», имеет целью укрепить безопасность судоходства и повысить эффективность на море за счет разработки соответствующих электронных навигационных услуг, морских облачных технологий и систем коммуникации, в частности системы обмена данными ОБЧ⁴ (VDES). На основе материалов, полученных по линии проекта «ЭффишенСи2», Совет МАМС на своей шестьдесят пятой сессии, состоявшейся 12–15 декабря 2017 года, принял новое руководство по спецификациям на цифровые услуги на море.

11. Оцифровка является неотъемлемой частью «умных» и автономных морских перевозок и включает соответствующий компонент кибербезопасности; рабочее совещание по автономному судоходству и вопросам, связанным с кибербезопасностью, было проведено на совместной основе компанией «Фламандские водные пути н.в.» и секретариатом ЕЭК ООН на пятьдесят второй сессии SC.3/WP.3. Краткий обзор концепции автономного судоходства содержится в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/1⁵, а итоги этого рабочего совещания отражены в докладе о работе сессии (ECE/TRANS/SC.3/104, пункты 9–30)⁶.

12. Система оцифровки во внутреннем судоходстве охватывает широкий круг вопросов. Некоторые примеры указаны ниже:

- деятельность постоянной рабочей группы 125 и Рабочей группы 156 по «электронной навигации по внутренним водным путям» ПМАКС;
- инициативы Европейской комиссии, направленные на создание единого цифрового рынка внутреннего судоходства, например Инициатива по внедрению цифровых технологий на внутренних водных путях (ДИНА) и Цифровые мультимодальные узлы (ЦМУ);
- проект РИС КОМЕКС (реализация систем управления коридорами при помощи речных информационных служб);
- деятельность международных групп экспертов по РИС;
- деятельность Европейской федерации внутренних портов (ЕФВП), ориентированная на внедрение новых технологий и концепции оцифровки и дальнейшую интеграцию существующих ИТ-систем в целях повышения эффективности логистики и регулирования потоков товаров в порту, и другие виды деятельности.

III. Цель рабочего совещания

13. Цель этого рабочего совещания – показать то, каким образом можно использовать цифровые технологии в интересах внутреннего судоходства и какие дополнительные преимущества можно получить на общеевропейском уровне, и призвать государства-члены содействовать реализации на практике цифровых инструментов и компьютеризации на внутренних водных путях. Основные цели заключаются в следующем:

³ www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/FAL/Pages/FAL-42nd-Session.aspx.

⁴ Очень высокая частота.

⁵ www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2018.html.

⁶ www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3rep.html.

- презентация существующих подходов, опыта и оптимальных видов практики и соответствующей концепции на будущее;
- выявление проблем и последствий, касающихся различных аспектов сектора внутреннего водного транспорта, включая законодательную базу, безопасность и кибербезопасность, ответственность, социальные последствия и образование;
- определение вопросов, подлежащих обсуждению на общеевропейском уровне.

14. Темы, предлагаемые для обсуждения:

- программные инициативы в области оцифровки транспорта и логистики и цифровые инструменты в интересах внутреннего транспорта в Европейском союзе и за его пределами;
- текущие международные проекты и национальные стратегии в области внутреннего водного транспорта и перевозок «река–море»;
- оптимизация грузовых потоков посредством более эффективного использования данных и обмена данными;
- оцифровка в качестве инструмента, содействующего интеграции внутреннего водного транспорта в систему интермодальных транспортных цепочек, и роль внутренних портов в качестве цифровых центров;
- опыт, накопленный на других видах транспорта, и возможности для синергизма;
- расширение РИС в интересах внутреннего судоходства;
- компьютеризация транспортных документов, рационализация процедур документооборота и согласование данных;
- устойчивость к угрозам кибербезопасности и управление риском;
- социальные аспекты стандартизации оцифровки, образования и профессиональной подготовки в области внутреннего судоходства.

15. После заседаний в ходе рабочих совещаний будут проводиться обсуждения за «круглым столом» по вопросам преимуществ и возможностей, обеспечиваемых цифровыми технологиями, проблем и рисков, препятствий, возможных решений и извлеченных уроков.

16. Желательным итогом рабочего совещания могла бы явиться подборка вопросов, подлежащих рассмотрению на общеевропейском уровне, и соответствующих вопросов, подлежащих рассмотрению на уровне SC.3.
