



МОСКОВСКИЙ  
ПОЛИТЕХ

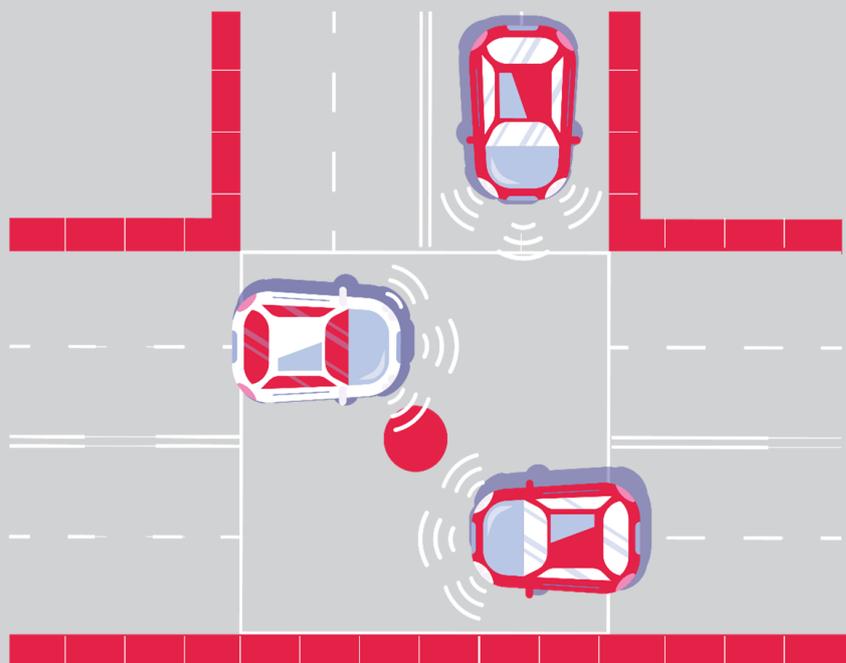


Автонет

Национальная технологическая  
инициатива

16.09.2024 - 30.09.2024

# Дайджест новостей нормативного правового регулирования рынка Автонет



Москва  
2024

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. Изменения правового регулирования рынка Автонет в России и странах ЕАЭС .....	4
1.2. Телематические транспортные и информационные системы....	4
1.1. Интеллектуальная городская мобильность .....	7
1.2. Транспортно-логистические услуги.....	8
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах .....	11
2.1. Телематические транспортные и информационные системы..	11
2.2. Интеллектуальная городская мобильность .....	15
2.3. Транспортно-логистические услуги .....	17

## ВВЕДЕНИЕ

Настоящий дайджест содержит информацию о значимых изменениях правового регулирования рынка Автонет (рынок Национальной технологической инициативы по развитию услуг, систем и современных транспортных средств на основе интеллектуальных платформ, сетей и инфраструктуры в логистике людей и вещей) за период 16 – 30 сентября 2024 г.

Дайджест содержит два основных раздела: первый раздел - изменения правового регулирования рынка Автонет в России и странах ЕАЭС, второй - на международном уровне и за рубежом. Информация в основных разделах сгруппирована в подразделы в соответствии с основными сегментами рынка Автонет:

- телематические транспортные и информационные системы;
- интеллектуальная городская мобильность;
- транспортно-логистические услуги.

Дайджест подготовлен Инфраструктурным центром Автонет Московского Политеха на основании данных еженедельного мониторинга информационных ресурсов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов Евразийского экономического союза, зарубежных и международных информационных интернет-ресурсов, связанных с совершенствованием законодательства и устранением административных барьеров по тематике Автонет, а также с использованием информации, размещенной в СПС «Консультант Плюс», «Гарант».

## **1. ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА АВТОНЕТ В РОССИИ И СТРАНАХ ЕАЭС**

### **1.2. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ**

**Внесены изменения в программы трех действующих экспериментальных правовых режимов (ЭПР) в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (беспилотные логистические коридоры, Яндекс-такси в Москве и Иннополисе, ЭПР в отдельных субъектах РФ) в части уточнения актов общего регулирования, не подлежащих применению, и актуализации перечня субъектов ЭПР (постановление Правительства Российской Федерации от 21.09.2024 № 1283 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»).**

В частности, уточнено, что некоторые акты общего регулирования (например, в части использования путевого листа и заключения договора фрахтования) не применяются только в случаях эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств категории 2 (полностью беспилотные, без водителя-испытателя в салоне).

**Минпромторг России подготовил проект изменений в постановление Правительства РФ № 719 в части переноса продукции автоэлектроники из раздела «Продукция автомобилестроения» в раздел «Продукция радиоэлектроники» в целях обеспечения возможности включения такой продукции в Единый реестр радиоэлектронной продукции (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в приложение к постановлению Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719», ID проекта 02/07/09-24/00151034).**

Проектом постановления вводится балльная система оценки уровня локализации производства автоэлектроники на территории Российской Федерации в части:

- аппаратуры спутниковой навигации;
- алкозамков;
- технических устройств, работающих на основе технологий спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, устанавливаемых на транспортные средства, имеющие разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн;
- электронных датчиков для автомобильной промышленности;
- включения обязательного требования по получению для УВЭОС сертификата соответствия по ГОСТ 33464-2015/33464-2023 «Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях».

**Утвержден новый ФГОС СПО по профессии 23.01.17 Мастер по ремонту и обслуживанию автомобилей** (приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 16.08.2024 № 580 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по профессии 23.01.17 Мастер по ремонту и обслуживанию автомобилей»).

**Утверждены национальные стандарты для высокоавтоматизированных землеройных и дорожно-строительных машин:**

*ГОСТ Р 71616-2024 Машины землеройные. Полигон для испытания высокоавтоматизированных землеройных и дорожно-строительных машин. Технические требования*

*ГОСТ Р 71615-2024 Машины землеройные. Машины высокоавтоматизированные землеройные и дорожно-строительные. Технические требования и методы испытаний*

*ГОСТ Р 71614-2024 Машины землеройные. Аппаратно-программный комплекс для автоматизированного управления высокоавтоматизированными землеройными и дорожно-строительными машинами. Технические требования и методы испытаний*

**На публичное обсуждение вынесены проекты национальных стандартов для систем искусственного интеллекта на транспорте:**

*проект ГОСТ Р Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Общие положения*

Публичное обсуждение продлится до 20 ноября 2024 г.

*проект ГОСТ Р Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления интеллектуальной транспортной инфраструктурой. Варианты использования и состав функциональных подсистем искусственного интеллекта*

Публичное обсуждение продлится до 18 ноября 2024 г.

*проект ГОСТ Р Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления интеллектуальной транспортной инфраструктурой. Алгоритмы искусственного интеллекта для мониторинга и управления транспортными потоками. Требования и методы испытаний*

Публичное обсуждение продлится до 18 ноября 2024 г.

*проект ГОСТ Р Искусственный интеллект на городском наземном электрическом рельсовом транспорте. Варианты использования и состав функциональных подсистем искусственного интеллекта*

Публичное обсуждение продлится до 19 ноября 2024 г.

*проект ГОСТ Р Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления интеллектуальной транспортной инфраструктурой. Термины и определения*

Публичное обсуждение продлится до 18 ноября 2024 г.

## 1.1. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

**Минтранс России подготовил изменения в Положение о федеральной государственной информационной системе легковых такси (ФГИС Такси)** (проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в Положение о федеральной государственной информационной системе легковых такси», ID проекта 01/01/09-24/00151022).

Предлагается расширить функционал подсистемы формирования отчетности с отражением возможности формирования в указанной подсистеме аналитических и статистических материалов, а также дополнить ФГИС Такси подсистемой ведения нормативно-справочной информации, уточнить форматы отображения сведений, включая возможность их предоставления из региональных реестров путем формирования двухмерных штриховых кодов (QR-кодов).

Кроме того, уточняется состав сведений, которые подлежат размещению в системе.

Так, в составе сведений о статусе разрешения в отношении перевозчиков такси необходимо будет указывать реквизиты (решение, номер и дата решения) решения о предоставлении разрешения и решения об аннулировании действия разрешения.

Состав сведений в отношении легковых такси конкретизируется информацией о номере и дате решения о включении сведений о транспортном средстве в региональный реестр легковых такси, решения об изменении сведений о транспортном средстве и решения об исключении сведений о транспортном средстве из регионального реестра легковых такси.

Аналогичная информация должна также же содержаться в составе сведений в отношении служб заказа легкового такси.

Положение дополняется составом участников информационного взаимодействия (ЦБ РФ) и составом информационных систем, интегрированных с ФГИС Такси.

**Установлена процедура размещения зарядных станций для электротранспорта в городе Москве на земельных участках, находящихся в собственности города Москвы, а также на землях или земельных участках, государственная собственность на которые не разграничена** (приказ Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 18 сентября 2024 г. N 61-02-538/24 «Об утверждении Порядка размещения зарядных станций для электротранспорта в городе Москве»).

Кроме прочего, приказом устанавливаются требования к внешнему виду и габаритам зарядной станции для электротранспорта.

Приказ вступает в силу с 27 сентября 2024 года.

Приказ Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 10.09.2022 N 61-02-381/22 признан утратившим силу.

**На общественное обсуждение, которое продлится до 30 ноября 2024 г., вынесен проект ГОСТ Р Умный город. Системы фотовидеофиксации в сфере городского управления, работающие в автоматическом режиме. Часть 1. Общие требования.**

## **1.2. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ**

**Минтранс России разместил на публичное обсуждение проект постановления Правительства Российской Федерации, касающийся проведения эксперимента по созданию, апробации и внедрению государственной информационной системы поддержки принятия решений по развитию транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса Российской Федерации** (проект постановления Правительства Российской Федерации «О проведении эксперимента по созданию, апробации и внедрению государственной информационной системы поддержки принятия решений по развитию

транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса Российской Федерации», ID проекта 01/01/09-24/00151162).

Цель создания данной системы заключается в предоставлении государству инструментария, который на межведомственном уровне позволит осуществлять отбор наиболее приоритетных инвестиционных проектов в сфере транспорта, принимая во внимание различные сценарии экономического развития и основываясь на достоверных данных и точном анализе состояния транспортной системы.

Для достижения этой цели участникам эксперимента, в том числе, необходимо определить состав и порядок сбора данных, необходимых для построения модели транспортной системы России и моделирования её работы, выработать эффективные механизмы сценарного прогнозирования ее развития и оценки эффективности проектов.

После завершения эксперимента будут подготовлены предложения по внесению изменений в законодательство в указанной сфере.

Создание системы планируется обеспечить на базе единой цифровой платформы Российской Федерации «ГосТех».

**С 1 ноября 2024 г. по 1 сентября 2025 г. планируется провести эксперимент по оплате проезда по платным дорогам и возмещения ущерба от тяжеловесного транспорта через Госуслуги** (проект постановления Правительства Российской Федерации «О проведении эксперимента по информированию собственников (владельцев) транспортных средств о размере платы за проезд транспортных средств по платной автомобильной дороге или платному участку автомобильной дороги и по информированию заявителей, подавших заявление на выдачу специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, о размере платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством, а также по предоставлению возможности внесения такой платы в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)», с использованием

информации, размещенной в Государственной информационной системе о государственных и муниципальных платежах», ID проекта 01/01/09-24/00151043).

Через Госуслуги можно будет получать информацию о задолженностях за проезд по платным дорогам и сразу их погашать. Владельцы тяжеловесного транспорта смогут оплачивать возмещение и получать разрешения на проезд.

Операторы платных дорог или уполномоченный орган в течение суток передадут сведения о задолженности в Государственную информационную систему о государственных и муниципальных платежах (ГИС ГМП). Затем данные появятся в личном кабинете на Госуслугах.

## **2. ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА АВТОНЕТ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ И В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ**

### **2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ**

22 сентября 2024 г. **вступили в силу новые Правила № 171 ООН, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении систем помощи водителю в управлении (DCAS), принятые Всемирным форумом ЕЭК ООН по гармонизации правил перевозки грузов (WP.29) на его сессии в марте 2024 г.**

Правила № 171 ООН определяют DCAS как системы, которые помогают водителю контролировать продольное и поперечное движение транспортного средства на устойчивой основе, не принимая при этом на себя всю задачу вождения. DCAS классифицируются как автоматизированные системы вождения, соответствующие уровню SAE 2. Это означает, что при использовании таких систем водитель сохраняет ответственность за управление транспортным средством и поэтому должен постоянно следить за окружающей обстановкой, а также за работой транспортного средства/системы, чтобы иметь возможность вмешаться в случае необходимости.

Новые правила устанавливают требования к безопасности и эксплуатационным характеристикам DCAS, предписывают эффективные стратегии предупреждения при обнаружении недостаточного участия водителя.

Для решения проблемы потенциальной чрезмерной зависимости водителей от некоторых систем помощи производителям транспортных средств требуется активно информировать пользователей всеми доступными средствами, в том числе онлайн, в рекламе и в дилерских центрах при покупке транспортного средства, об ограничениях DCAS и ответственности водителей при использовании систем.

**Подготовлены** Предложение по поправкам серии 14 к Правилам № 13 ООН (торможение большегрузных транспортных средств) и Предложение по поправкам новой серии 02 к Правилам № 13-Н ООН (торможение легковых автомобилей), которые будут представлены Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (АС.1) для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2024 г.

Цель предложенных изменений - учесть технический прогресс и появление нового типа тормозной системы, использующей накопленную электрическую энергию как для привода управления, так и энергетического привода.

**Национальное управление безопасностью дорожного движения США (NHTSA) объявило о заключении соглашения с компанией GM Cruise, связанное с предоставлением компанией в нарушение Общего порядка представления сообщений об авариях (Общий порядок) нескольких неполных отчетов о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) с участием автономных систем вождения (ADS).** В двух из этих отчетов не были раскрыты подробности аварии, произошедшей 2 октября 2023 года, в которой автомобиль Cruise, оснащенный ADS и работавший без водителя, протащил пешехода примерно 6 метров до полной остановки.

В соответствии с Общим порядком отчеты о ДТП должны предоставляться в определенные сроки в зависимости от степени тяжести аварии и включать в себя сведения до, во время и после аварии. NHTSA, после просмотра запрошенной у Cruise видеозаписи инцидента 2 октября 2023 г., обнаружило, что Cruise не включила в свои отчеты подробности о ДТП. Cruise также внесла изменения в четыре других отчета о ДТП, чтобы предоставить дополнительные подробности и о других авариях.

Согласительное решение включает в себя как денежные, так и неденежные положения, призванные улучшить соблюдение Cruise закона и усилить надзор за практикой безопасности компании. Базовый срок действия

приказа - два года, при этом NHTSA оставляет за собой возможность продлить его на третий год. В рамках предписания Cruise выплатит общий денежный штраф в размере 1,5 миллиона долларов и должна представить в NHTSA план корректирующих действий по улучшению соблюдения Общего порядка.

Требования по усилению надзора со стороны NHTSA включают предоставление информации о масштабах деятельности Cruise, в том числе о пройденных за отчетный период километрах, количестве работающих автомобилей Cruise, а также о том, работают ли эти автомобили без водителя. Кроме того, Cruise должна будет представить краткую информацию об обновлениях программного обеспечения, которые, как ожидается, повлияют на работу ADS, а также отчетность о фактических штрафах и нарушениях правил дорожного движения. Компания также должна будет отчитаться о системе оценки безопасности своих операций, включая контрольные показатели и метрики, используемые для измерения эффективности безопасности ADS.

Cruise и NHTSA будут проводить ежеквартальные встречи для обсуждения состояния дел, а также для рассмотрения периодической отчетности и прогресса в выполнении требований приказа о согласии. Кроме того, за 90 дней до окончания срока действия соглашения компания Cruise представит окончательный отчет о выполнении условий соглашения и состоянии дел.

Данное соглашение не влияет на другие действия NHTSA в отношении Cruise, в частности, на *предварительную оценку*, которую проводит Управление по расследованию дефектов (ODI) в связи с сообщениями о том, что автомобили с ADS задевают пешеходов, находящихся на проезжей части или выходящих на нее, включая пешеходные переходы.

**В Китае обнародованы Правила управления безопасностью сетевых данных, которые вступят в силу 1 января 2025 г.**

Правила состоят из 9 глав и 64 статей, направленных на регулирование деятельности по обработке сетевых данных, обеспечение безопасности сетевых данных, содействие разумному и эффективному использованию

сетевых данных в соответствии с законом, защиту законных прав и интересов физических лиц и организаций, а также обеспечение национальной безопасности и государственных интересов.

Основное внимание в Правилах уделяется нерешенным вопросам в области персональных данных, важных данных, трансграничных потоков сетевых данных, а также целенаправленному совершенствованию системных мер.

Правила разработаны с соблюдением принципа интеграции и координации с законодательными актами высшей силы, такими как *Закон о кибербезопасности*, *Закон о безопасности данных*, *Закон о защите персональных данных* и другими законами. Правила дополняют, конкретизируют и улучшают соответствующие институциональные положения.

**Правительство Норвегии представило новую Национальную стратегию цифровизации на 2024 -2030 гг., которая устанавливает четкие цели для цифровой Норвегии будущего.**

Стратегия предполагает, что каждому жителю Норвегии будет предложена высокоскоростная широкополосная связь со скоростью загрузки не менее 1 Гбит/с и улучшенное покрытие мобильной связью, цифровой кошелек и электронное удостоверение личности, а также возможности по развитию базовых цифровых навыков. Государственный сектор будет переведен в цифровой формат.

Также будет создана национальная инфраструктура искусственного интеллекта, которую можно будет использовать для исследований, развития бизнеса и создания более современного государственного сектора. Предполагается принятие нового закона об обмене данными и предоставление доступа государственным и частным организациям к данным государственного сектора для инноваций и создания стоимости. Также будет проведена работа по внедрению нового закона Евросоюза об искусственном интеллекте в законодательство Норвегии.

Цифровизация должна стать движущей силой для реструктуризации и создания новых предприятий и компаний. Начинающие компании будут иметь благоприятные условия для стартапов.

Стратегия также предполагает меры по защите граждан от цифровых угроз и атак, при этом особое внимание уделено безопасности детей и подростков.

**ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарт ISO 24581:2024 Дорожные транспортные средства. Общие требования и методы испытаний бортовых оптических жгутов для передачи данных со скоростью до 100 Гбит/с**

Стандарт определяет требования к производительности и методы испытаний оптических жгутов до 100 Гбит/с по оптоволоконному каналу для передачи данных в автомобиле между электронными устройствами, включая встроенные соединения. Оптический жгут состоит из кабелей и соединителей, включая соединители «кабель к кабелю» (встроенные) и соединители электронных устройств (коллекторы). Требования безопасности (электробезопасность, противопожарная защита и т.д.) и электромагнитной совместимости (ЭМС) выходят за рамки данного документа. В сферу применения данного документа входят только механическая опорная плоскость (MRP), оптическая опорная плоскость (ORP) и соответствующие механические размеры, относящиеся к разъему оптического коллектора.

## **2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ**

**Министерство транспорта Китая, Министерство промышленности и информационных технологий Китая совместно с другими ведомствами издали программный документ, в котором предусматривается ряд мер по модернизации транспортных услуг по перевозке литий-ионных аккумуляторов для электромобилей с точки зрения их безопасности, эффективности и стабильности.**

**В Евросоюзе в целях общественного обсуждения опубликован проект делегированного акта, устанавливающего методику расчета и проверки показателей эффективности переработки и извлечения материалов из отработанных батарей, а также формат документации.**

Регламент (ЕС) 2023/1542 от 12 июля 2023 г. об аккумуляторах вводит гармонизированную нормативную базу, охватывающую весь жизненный цикл аккумуляторов, поставляемых на рынок ЕС. Регламент также включает требования к эффективности переработки и восстановления материалов из отработанных батарей.

Разработанный Еврокомиссией проект делегированного акта дополняет регламент об аккумуляторах методикой расчета и проверки показателей эффективности переработки батарей. Методика важна для поддержки циркулярной экономики в секторе аккумуляторов и обеспечения высокого качества восстановления материалов, особенно критически важных и стратегических сырьевых материалов, а также для обеспечения равных условий для переработчиков и правовой определенности требований в ЕС.

**20 сентября 2024 г. в Бельгии опубликован новый Кодекс автомобильных дорог общего пользования, который вступит в силу 1 сентября 2026 г.**

Учитывая разделение полномочий в области мобильности, новый кодекс дополняется тремя региональными кодексами, содержащими положения, действующие на региональном уровне. *Фламандские правила дорожного движения* и *Брюссельский кодекс автомобильных дорог общего пользования* уже опубликованы; Кодекс Валлонии будет опубликован в скором времени. Все они вступят в силу также 1 сентября 2026 г.

Переходный период продолжительностью около двух лет до вступления в силу нового кодекса призван обеспечить достаточное время для подготовки внедрения, в основном, путем внесения необходимых изменений: нормативных, информационных и образовательных.

Новый кодекс имеет более четкую структуру изложения. Некоторые положения упорядочены по категориям пользователей, в основном в

зависимости от их расположения на дорогах общего пользования. Таким образом, в зависимости от вида транспорта, участники дорожного движения могут легче найти правила, применимые к тем участкам дорог общего пользования, которые они используют.

Многие правила, ранее разбросанные по всему кодексу, также были сгруппированы. Например, правила доступа и движения на некоторых специфических дорогах общего пользования, таких как пешеходные зоны, жилые районы или резервные дороги, изложены в единой структуре.

Глава о дорожных знаках была тщательно переработана, чтобы модернизировать знаки, добавить новые и сделать их значение более понятным. В соответствии с Венской конвенцией были использованы новые символы, позволяющие избежать использования текста и возникающих при этом проблем с пониманием.

В новом кодексе переосмыслен подход к совместному использованию дорог общего пользования в пользу предоставления всем участникам дорожного движения справедливого места на дороге, поощрения активной мобильности и повышения безопасности дорожного движения.

## 2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

**В Евросоюзе опубликовано Решение Совета (ЕС) 2024/2566 от 23 сентября 2024 г. о позиции, которую следует занять от имени ЕС в рамках Группы экспертов по Европейскому соглашению о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и в рамках Рабочей группы по автомобильным перевозкам ЕЭК ООН в отношении поправок к Приложению 1В к Приложению к ЕСТР.**

В 2022 г. Объединенный исследовательский центр Еврокомиссии (JRC) из-за санкций отказался предоставлять России и Белоруссии новый сертификат криптографических ключей для водительских карт для тахографов ЕСТР.

Россия и Белоруссия поставили под сомнение роль Евросоюза в реализации ЕСТР (предоставление Еврокомиссией определенных сертификационных услуг некоторым договаривающимся сторонам ЕСТР, не входящим в ЕС, в соответствии с меморандумом о взаимопонимании, подписанным между ЕЭК ООН и службами Еврокомиссии в 2009 г.). Таким образом, новое административное соглашение (продление меморандума) о полномочиях Еврокомиссии по выдаче сертификатов ЕСТР маловероятно, что ставит под угрозу сертификацию, проводимую Еврокомиссией для 14 других стран, не входящих в ЕС, которые являются участниками ЕСТР.

В соответствии с опубликованным решением Евросоюз должен поддержать предложение о внесении изменений в Приложение 1В к Приложению к ЕСТР, согласно которому роль Еврокомиссии в реализации ЕСТР будет признана в самом ЕСТР, и она сможет продолжать поддерживать внедрение ЕСТР и проводить сертификацию в странах, не входящих в ЕС, при определенных условиях.

Позиция ЕС в Группе экспертов по ЕСТР должна быть выражена Еврокомиссией, а в Рабочей группе по автомобильным перевозкам - государствами-членами, действующими совместно в интересах ЕС.

**Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии (MLIT) разместило запрос мнений бизнес-сообщества с целью пересмотра Руководства по стандарту логистической информации.**

Целью руководства является стандартизация формата данных, обрабатываемых в рамках инфраструктуры данных о логистике и коммерческих потоках. Использование руководства должно способствовать сокращению количества сложных корректировок и эксплуатационных расходов отдельных компаний из-за различий в данных, снизить системные расходы и способствовать развитию таких услуг, как совместные перевозки и совместное хранение, за счет продвижения единых данных.

Руководство включает три стандарта:

Стандарт формата сообщений логистической информации - определяет сообщения, используемые в логистических процессах, таких как планирование перевозок, сбор, складирование и доставка.

Общая схема обмена логистической информацией – является руководством для отраслевых систем, которые принимают стандартную структуру сообщений логистики.

Список элементов стандартных данных логистической информации - определяет названия элементов и определения элементов данных, используемых в сообщениях.

Руководство было издано в 2021 г. и пересмотрено в 2022 г. (в настоящее время поддерживается версия 2.01).

С момента выхода Руководства многие предприятия осознали важность стандартизации элементов данных и соблюдения требований руководства и стали использовать его в своей деятельности. В целях обеспечения соответствия руководства реальным условиям использования и удовлетворения поступающих запросов компаний MLIT решило инициировать очередной пересмотр стандарта.