



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ



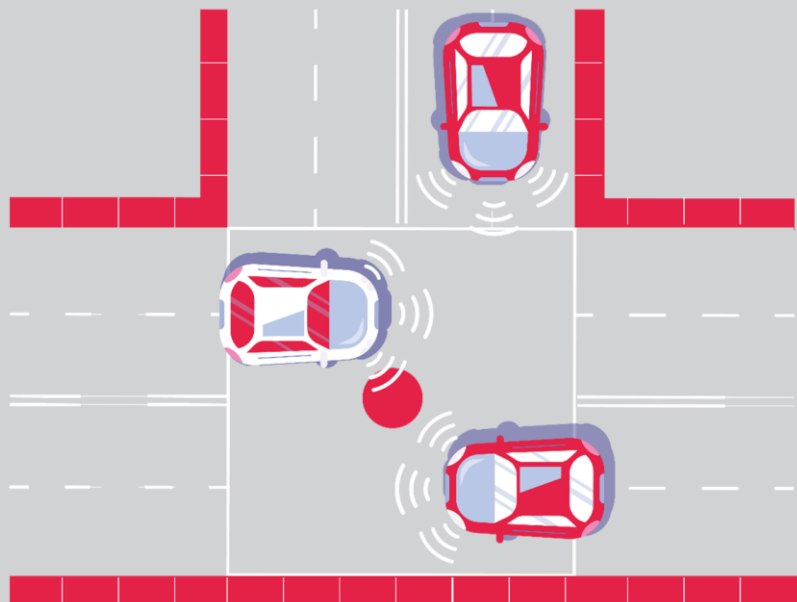
Автонет

Национальная технологическая
инициатива

01.01.2025 - 15.01.2025

Дайджест новостей нормативного правового регулирования рынка Автонет

Москва
2025



ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. Изменения правового регулирования рынка Автонет в России и странах ЕАЭС	4
1.1. Телематические транспортные и информационные системы....	4
1.2. Интеллектуальная городская мобильность	7
1.3. Транспортно-логистические услуги	9
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах	14
2.1. Телематические транспортные и информационные системы..	14
2.2. Интеллектуальная городская мобильность	19
2.3. Транспортно-логистические услуги	31

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 01 – 15 января 2025 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

1.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

Минпромторг России разработал проект изменений в перечень промышленной продукции, в отношении которой установлены критерии отнесения к товарам отечественного производства, в части дополнения раздела IX «Продукция радиоэлектроники» требованиями к электронным блокам управления, использование которых предполагается в тракторах для сельского хозяйства прочих, классифицируемых кодом ОК 034-2014 (КПЕС 2008) 28.30.2 (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719», ID проекта 02/07/01-25/00153809).

Проектом постановления предлагается новая редакция требований в целях отнесения продукции к отечественной для тракторов, классифицируемых по коду ОК 034-2014 (КПЕС 2008) 28.30.2, а также включение в раздел продукции радиоэлектроники различных электронных блоков для таких тракторов, включая электронный блок управления телематической системой (передачи данных от машины о местоположении, скорости, ускорении, времени движения, расходе топлива и др.), электронный блок автоматического управления (управления машиной без физического воздействия оператора (водителя)), электронный блок управления точной навигацией (определением пространственного местоположения машины по сигналам глобальных навигационных спутниковых систем и локальных систем навигации с погрешностью определения координат не более ± 15 см) и др.

Разработанные проекты требований, предъявляемых в целях отнесения указанной промышленной продукции к российской промышленной продукции, направлены на увеличение уровня локализации выпускаемой

продукции до 50 - 80% и развитие производства высокотехнологичной компонентной базы в Российской Федерации.

В проекте постановления предусмотрена балльная система, учитывающая капиталоемкость, добавленную стоимость, перспективность и критичность технологий производства соответствующей продукции в целях наиболее точного отображения уровня локализации производства продукции на территории Российской Федерации.

Как указано в пояснительной записке к проекту постановления, требования к продукции в целях ее локализации были сформулированы совместно с широким кругом производителей соответствующей продукции с учетом существующей структуры производства и планами по повышению уровня локализации производства.

Минпромторг России подготовил проект постановления, которым предлагается включить в эксперимент по маркировке продукции автомобильные компоненты, относящиеся к радиоэлектронной продукции для автотранспортных средств, включая радиоэлектронную продукцию, связанную с электронными системами управления (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2023 г. № 1993», ID проекта 01/01/01-25/00153685).

Также проект постановления предусматривает соответствующее продление срока завершения эксперимента, установленного в настоящее время по 31 августа 2025 г., по 31 мая 2026 г., а также установление соответствующих сроков разработки методических рекомендаций и предоставления докладов об оценке результатов по новым IV и V этапам эксперимента.

Депутаты предложили новый порядок использования исключительных прав на разработки, технологии, продукцию, товары и услуги, являющиеся объектами патентного права (проект

федерального закона «О внесении изменений в часть четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации», № 818556-8).

Проектом федерального закона предлагается внести изменения в действующее патентное регулирование, обеспечив легитимную возможность использования исключительных прав на объекты интеллектуальной собственности без согласия патентообладателя.

Инициаторами законодательной инициативы отмечается, что действующее регулирование в сфере охраны интеллектуальной деятельности не позволяет удовлетворить потребности российской промышленности и топливно-энергетического комплекса в условиях дефицита компонентов и продукции, права на которые принадлежат зарубежным патентообладателям. Данный механизм будет применяться в отношении критически важных технологий в стратегически значимых секторах экономики в целях защиты национальных интересов и обеспечения технологического суверенитета государства.

Федеральные органы исполнительной власти в пределах сферы своей деятельности будут формировать перечни «потенциально необходимых для решения задач в сферах национальной безопасности, обороны, охраны жизни и здоровья граждан или национального экономического развития» объектов интеллектуальной деятельности, а предприятия будут обращаться в соответствующие ФОИВЫ за получением разрешения на использование требуемых изобретений, полезных моделей и промышленных образцов. Одновременно с этим предлагается убрать временное ограничение выдаваемого разрешения в 1 год и распространить его действие на весь срок действия патента.

Законопроектом предусматривается выплата компенсации патентообладателю, при этом предлагается введение дифференцированного подхода к определению ее размера. В настоящий момент размер компенсации за использование объектов интеллектуальной собственности без согласия патентообладателя рассчитывается по утвержденной правительством методике. В качестве стимулирующей меры предлагается разрешить правообладателю и пользователю патента самостоятельно

договариваться о размере и порядке оплаты интеллектуальной собственности на основе заключенного между ними соглашения, что в свою очередь создаст основу для добровольного и взаимовыгодного сотрудничества. Отдельно предлагается замена термина «соразмерная компенсация» на понятие «соразмерное вознаграждение», так как авторами проекта указывается, что термин «компенсация» является одной из мер ответственности при допущенных нарушениях правоотношений.

Правообладателю также будет предоставлено право обращения с предложением об исключении принадлежащих объектов интеллектуальной деятельности из соответствующих перечней в случае принятия им необходимых действий для обеспечения доступности продукции на рынке, а также в случае прекращения обстоятельств, послуживших основанием для ее включения в перечни.

С учетом того, что рынок инновационного транспорта базируется на применении высокотехнологичных решений в различных сферах - от производства транспортных средств до строительства транспортной инфраструктуры - предлагаемые изменения могут способствовать ускорению локализации критически важных компонентов, оборудования и программного обеспечения, а также стать эффективным драйвером роста научного, технологического и инвестиционного потенциала российской автомобильной промышленности и транспортно-логистического сектора.

1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Минпромторг России подготовил проект постановления, которым предусматривается дополнение перечня объектов и технологий высокой энергетической эффективности системами накопления электроэнергии, электростанциями и оборудованием для водородной энергетики (*проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 июня 2015 г. № 600, ID проекта 01/01/01-25/00153805*).

В частности, в перечень предлагается включить: системы накопления энергии на батареях и аккумуляторах, энергетические установки и батареи, работающие на водородных топливных элементах, установки производства водорода, синтез-газа и метано-водородных смесей и установки выделения, концентрирования водорода из различных газов, емкости для хранения и транспортировки водорода, оборудование для снижения концентрации углекислого газа, а также водородные и электрические заправочные станции.

Производители оборудования, указанного в перечне, могут рассчитывать на получения налоговых льгот, инвестиционных налоговых кредитов и применение специальных коэффициентов к норме амортизации. Данное изменение создаст дополнительные налоговые стимулы для насыщения рынка важнейшими технологиями в сфере инновационного транспорта.

Проект постановления окажет положительное влияние на достижение целевых показателей «дорожной карты» развития высокотехнологичного направления «Системы накопления электроэнергии» на период до 2030 г. и «дорожной карты» развития высокотехнологичного направления «Развитие водородной энергетики» на период до 2030 г.

Кроме того, проект постановления окажет положительное влияние на достижение целевых показателей федерального проекта «Производство инновационного транспорта», входящего в новый национальный проект «Промышленное обеспечение транспортной мобильности», разработанного Минпромторгом России. В соответствии с разделом 8 паспорта федерального проекта к 2030 г. предусмотрена установка 28 тыс. шт. электроразрядных станций постоянного тока с целью стимулирования спроса на электротранспорт.

Минпромторг России подготовил проект очередных изменений в части корректировки размера утилизационного сбора и уточнения видов колесных транспортных средств, в отношении которых такой сбор подлежит уплате (проект постановления Правительства Российской

Федерации «О внесении изменений в перечень видов и категорий колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291», ID проекта 01/01/01-25/00153741).

В новой редакции изложены коэффициенты расчета суммы утилизационного сбора на автосамосвалы технически допустимой максимальной массой свыше 12 тонн, но не более 20 тонн, и автосамосвалы технически допустимой максимальной массой свыше 20 тонн, но не более 50 тонн. Новыми позициями дополнен Раздел III «Специальные транспортные средства, выпущенные в обращение на территории РФ, категорий М2, М3, N1, N2 и N3, в том числе повышенной проходимости категории G». В отношении скорректированных позиций, в основном, коэффициенты расчета суммы утилизационного сбора значительно увеличены.

1.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Утверждена Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2024 № 4146-р).

В качестве основной задачи развития транспорта в стратегии определено обеспечение развития транспортной инфраструктуры, основанного на приоритетных направлениях экономического роста, экономической эффективности и увеличении доступности, связанности территорий за счет развития единой опорной транспортной сети и обеспечивающей инфраструктуры.

Что должно достигаться, в том числе путем:

развития мультимодальных перевозок в целях более эффективной работы транспортной системы как совокупности видов транспорта

контейнеризации грузовых перевозок, сокращения времени доставки контейнерных грузов;

цифровизации процедур и документооборота при грузоперевозках;
содействия обновлению транспортных средств, в том числе обеспечению среднего возраста парка транспортных средств не старше нормативного;

повышения безопасности дорожного движения при одновременном сокращении времени в пути для пассажирского транспорта, в том числе за счет повышения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог единой опорной транспортной сети;

развития зарядной и иной инфраструктуры для транспорта с улучшенными показателями экологичности (электротранспорт, водородный транспорт и транспорт, использующий природный газ в качестве моторного топлива), в первую очередь в городских агломерациях и на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров «Восточное направление», «Азово-Черноморское направление», «Север – Юг».

Опубликовано соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь об использовании электронной цифровой подписи при трансграничном взаимодействии государств (*Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о порядке признания электронной подписи (электронной цифровой подписи) в электронном документе при трансграничном электронном взаимодействии от 15 апреля 2024 года (ратифицировано Федеральным законом от 30 ноября 2024 года № 424-ФЗ, вступило в силу 12 декабря 2024 года)*).

Соглашение определяет условия, принципы и порядок использования и признания электронной цифровой подписи в электронном документообороте, а также закрепляет юридический статус документов, разработанных с использованием электронной цифровой подписи, при трансграничном взаимодействии государств.

Соглашением определены формат и технические аспекты применения электронной цифровой подписи, верификации ее подлинности, а также порядок разрешения нештатных ситуаций.

Подписанный документ позволит ускорить переход к полномасштабному электронному взаимодействию в различных сферах сотрудничества и станет еще одним шагом на пути формирования единого цифрового пространства союзных государств.

Соглашение вступило в силу 12 декабря 2024 года.

Опубликовано *Соглашение о единой системе таможенного транзита Евразийского экономического союза и третьей стороны (третьих сторон) (Санкт-Петербург, 26 декабря 2024 года).*

Соглашение подписано 26 декабря 2024 г. на заседании Высшего Евразийского экономического совета в Ленинградской области (РФ).

Основная задача Соглашения – обеспечить «бесшовность», то есть максимально удобную для всех участников рынка логистику перевозок за счет повышения связанности территорий и снижения накладных расходов бизнеса на доставку грузов. Речь идёт, по сути, об ускорении и удешевлении перевозок в результате внедрения цифровых технологий, о снижении рисков ошибок в доставке, что особенно важно для конечного потребителя.

Это будет достигнуто за счет использования единой транзитной декларации в виде электронного документа; единого обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов; применения отдельных специальных упрощений, предоставляемых уполномоченным экономическим операторам государств Союза и третьей стороны. Этому также поможет применение навигационных пломб для отслеживания перевозок товаров на всем пути их следования по таможенным территориям ЕАЭС и третьей стороны. Важна и роль взаимного признания результатов проведения таможенного контроля.

Принятие документа способствует развитию транзитного потенциала ЕАЭС, повышению уровня безопасности трансграничных поставок и увеличению товарооборота стран евразийской «пятерки».

Правительство Белорусии утвердило концепцию развития системы контроля за проездом тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (ТКТС) (постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 декабря 2024 г. № 1053 «О Концепции развития системы контроля за проездом тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств»).

Концепция представляет собой системное изложение подходов к цели, задачам и направлениям развития системы контроля за проездом тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, обеспечивающих эффективное решение вопросов развития рынка автомобильных перевозок, сохранности автомобильных дорог и, как следствие, решение социально-экономических задач.

Основной целью концепции является создание эффективной системы контроля за проездом ТКТС, направленной на предотвращение и снижение количества нарушений в данной сфере. Для этого необходимо решение ряда приоритетных задач. В их числе совершенствование нормативных правовых актов, автоматизация процесса выявления и фиксации нарушений, а также сбора штрафов и денежных средств для компенсации ущерба, наносимого автомобильным дорогам общего пользования. В планах и дооснащение автомобильных дорог техническими средствами, направленными на автоматическое выявление нарушений и автоматический сбор информации о транспортных потоках и средствах. А также совершенствование информационного взаимодействия между государственными органами и организациями, участвующими в контроле за проездом ТКТС, и информационного обеспечения весогабаритного контроля.

Для достижения цели и задач концепции предлагается осуществить цифровую трансформацию контроля за проездом ТКТС. В планах создание единой системы дистанционного транспортного контроля и учета нарушений на транспорте (ЕСДТК).

Основными функциями ЕСДТК будут автоматическое выявление и фиксация превышения весогабаритных параметров, а также иных нарушений

в области транспортной и дорожной деятельности (нарушение установленного маршрута движения ТКТС, отсутствие разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, иные нарушения) путем сопоставления и анализа данных из различных информационных систем и ресурсов. Предполагается, что источниками данных станут как существующие системы, так и планируемые к созданию.

Ожидается, что реализация концепции позволит повысить эффективность контроля за проездом ТКТС на автомобильных дорогах общего пользования, безопасность дорожного движения и качество транспортных услуг, снизить отрицательное влияние ТКТС на состояние автомобильных дорог и обеспечить экономию средств на их восстановление.

Министерству транспорта и коммуникаций Белоруссии поручено в двухмесячный срок утвердить план мероприятий по реализации концепции на 2025 год и обеспечить координацию работы.

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

ЕЭК ООН опубликовала Среднесрочный обзор осуществления Стратегии КВТ на период до 2030 года, в котором оценивается достигнутый прогресс, выявляются области, требующие улучшения, и даются рекомендации по приведению стратегии в соответствие с целями на период до 2030 года.

В отношении многих действий, предусмотренных Стратегией, количественная оценка успеха невозможна, поскольку различные цели сформулированы в виде направлений. Тем не менее общий вывод заключается в том, что реализация Стратегии КВТ на период до 2030 года движется по верному пути, и многие из основных компонентов, определенных в Стратегии, уже реализованы или реализуются в данный момент.

В частности, кроме прочего, среди главных достижений отмечено введение в действие таких платформ, как eTIR, прогресс в сфере цифровизации благодаря eCMR, а также внедрение стандартов безопасности и автоматизации для подключенных и автономных транспортных средств.

Отмечаются следующие основные достижения:

- **автоматизация и транспортная связанность:** текущая работа Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) и учреждение группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ГЭ по ЛИАВ — GE.3) направлены на ускорение выполнения необходимых действий в этой критически важной для будущего транспорта области.

На данный момент завершена разработка *Руководящих принципов и рекомендаций по требованиям к безопасности, оценкам безопасности и методам испытания на безопасность автоматизированных систем вождения.*

Кроме того, завершена разработка Правил ООН, касающихся автоматизированных систем удержания в полосе движения/смены полосы движения (АСУП), систем содействия контролю со стороны водителя (ДКАС), кибербезопасности и управления программным обеспечением и беспроводного обновления программного обеспечения.

Расширение сотрудничества между WP.1, включая его группу экспертов (GE.3), и WP.29 направлено на содействие развитию технологий автоматизации и транспортных средств с низким уровнем выбросов.

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике разработала *Руководство по автоматизации в сфере грузовых интермодальных перевозок и логистики*.

• **платформы цифровизации:** был достигнут значительный прогресс в развитии системы eTIR и связанных с ней систем в целях повышения эффективности трансграничных перевозок и введения в действие eCMR. Продолжается работа по полному внедрению eTIR и введению в действие eCMR.

Разработаны и введены в действие новые инновационные инструменты, в том числе Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры; центр наблюдения за инновациями в железнодорожной отрасли SC.2; и инструмент СМЖЛ/СЛКП, касающийся параметров инфраструктуры.

Ведется важная работа в области телематики при перевозке опасных грузов (Регламент о международной железнодорожной перевозке опасных грузов (МПОГ)/Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)/Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ)) и в области оцифровки Кодекса практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ).

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике разработала рамочную схему оцифровки информации и документов.

В Евросоюзе опубликован новый Регламент (ЕС) 2025/14 о сертификации и контроле за рынком внедорожной мобильной техники (NRMM) для дорог общего пользования.

Самоходная мобильная техника, подпадающая под действие Директивы 2006/42/ЕС о машинном оборудовании, которая спроектирована или сконструирована для выполнения работ («внедорожная мобильная техника»), может время от времени или регулярно перемещаться по дорогам общего пользования, в основном для переезда с одного рабочего места на другое.

Что касается безопасности мобильной техники, то Директива 2006/42/ЕС является основным нормативным актом, применяемым к этой технике при ее выпуске на рынок. В ней изложены основные требования по охране здоровья и безопасности, касающиеся функций мобильной техники при движении по бездорожью, таких как замедление, остановка, торможение, положение водителя и системы удержания. Однако основные требования по охране здоровья и безопасности, изложенные в этой Директиве, предназначены только для обеспечения безопасности при работе техники и не охватывают аспекты безопасности при движении этой техники по дорогам общего пользования.

Из-за отсутствия согласованных правил по обеспечению безопасности дорожного движения для внедорожных транспортных средств экономические операторы, которые производят или поставляют на рынок такие транспортные средства, сталкиваются со значительными расходами, связанными с различными нормативными требованиями в государствах-членах ЕС. Кроме того, безопасность дорожного движения для этих транспортных средств не обеспечивается единообразно на всей территории ЕС.

Целью нового Регламента является устранение рисков, связанных с предполагаемым использованием внедорожной техники на дорогах общего пользования.

Область применения нового регламента:

Применяется исключительно к самоходным машинам, предназначенным для передвижения по дорогам общего пользования.

Не относится к буксируемому механическому оборудованию и мобильной технике с расчётной скоростью ниже 6 км/ч или выше 40 км/ч.

Внедорожная самоходная техника должна быть спроектирована, сконструирована и собрана таким образом, чтобы свести к минимуму риск получения травм пассажирами и другими лицами, а также риск повреждения дорожной инфраструктуры в непосредственной близости от техники во время её движения по дорогам общего пользования.

В течение двух лет после принятия регламента Еврокомиссия должна будет установить в делегированных актах технические требования к NRMM на дорогах общего пользования (статья 16). Эти акты могут содержать различные подробные правила для разных групп внедорожных транспортных средств и должны указывать, распространяются ли их положения на внедорожные транспортные средства, предназначенные для движения по дорогам общего пользования с водителем, без водителя или и с водителем, и без водителя.

Ранее опубликованное *исследование о технических требованиях для официального утверждения внедорожной мобильной техники*, проведенное fka-TRL по заказу Европейской комиссии, представляет собой многообещающий шаг вперёд, закладывающий основу для будущих технических спецификаций Евросоюза к новому регламенту.

В переходный период с 29 января 2028 г. по 29 января 2036 г. государства-члены ЕС могут продолжать применять национальные законы о сертификации типов NRMM. В течение этого периода производители могут выбрать сертификацию типов ЕС, индивидуальное одобрение ЕС или соблюдение национального законодательства.

В Евросоюзе опубликован новый Регламент (ЕС) 2025/38, устанавливающий меры по укреплению солидарности и потенциала

ЕС для выявления, подготовки к киберугрозам и инцидентам и реагирования на них (Закон о киберсолидарности).

Цели Закона ЕС о киберсолидарности будут реализованы посредством следующих мер:

- Создание общеевропейской сети киберцентров (European Cybersecurity Alert System) для формирования и совершенствования возможностей скоординированного обнаружения и общей ситуационной осведомлённости;
- Создание механизма реагирования на киберинциденты для оказания поддержки государствам-членам ЕС в подготовке к значительным и крупномасштабным инцидентам, связанным с кибербезопасностью, реагировании на них и немедленном восстановлении после них. Поддержка в реагировании на инциденты также должна предоставляться европейским учреждениям, органам, ведомствам и агентствам Союза (EUIBAs).
- Создание Европейского механизма рассмотрения инцидентов, связанных с кибербезопасностью, для рассмотрения и оценки конкретных значимых или масштабных инцидентов.

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарт и технические спецификации:

ISO 21219-21:2025 Интеллектуальные транспортные системы — информация о дорожном движении и поездках (TTI) через группу экспертов по транспортным протоколам, поколение 2 (TPEG2). Часть 21: Географическая привязка (TPEG-GLR)

ISO/TS 21219-13:2025 Интеллектуальные транспортные системы — информация о дорожном движении и поездках с помощью группы экспертов по транспортным протоколам, поколение 2 (TPEG2). Часть 13: Информационная служба общественного транспорта (TPEG2-PTS)

ISO/TS 7815-1:2025 Интеллектуальные транспортные системы — телематические приложения для регулируемых коммерческих грузовых транспортных средств (TARV) с использованием станций ITS. Часть 1: Безопасная структура и архитектура автомобильного интерфейса

ISO/TS 7815-2:2025 Интеллектуальные транспортные системы — телематические приложения для регулируемых коммерческих грузовых транспортных средств (TARV) с использованием станций ITS. Часть 2: Спецификация защищенного автомобильного интерфейса

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

ЕЭК ООН опубликовала Предложение по поправкам серии 05 к Правилам № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом), которое будет рассматриваться Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на его 195-ой сессии в марте 2025 г.

Предложение направлено на минимизацию рисков, связанных с явлением теплового разгона в аккумуляторных батареях электромобилей, и при возникновении короткого замыкания. В том числе предлагается скорректировать требования к испытаниям и процедуре оценки соответствия для предотвращения рисков теплового разгона.

Министерство торговли Китая совместно с другими ведомствами опубликовало уведомление о проведении работы по обмену старых электровелосипедов на новые в 2025 г.

В уведомлении указано, что с 1 января 2025 года будет продолжена работа по обмену старых электровелосипедов на новые. Личным потребителям, сдающим на утилизацию старые электровелосипеды и покупающим новые, будет предоставлена субсидия на обмен. Стандарты субсидий будут определены Министерством торговли с учетом местных условий и будут связаны с предыдущими стандартами, чтобы обеспечить плавный переход в работе.

Старые электровелосипеды будут сдаваться по рыночной цене на утилизацию и разбираться. Целью программы является исключение из обращения старых электровелосипедов, которые представляют собой высокий риск.

За сдачу на утилизацию старых литий-ионных аккумуляторов электровелосипедов и покупку электровелосипедов со свинцовыми аккумуляторами можно будет получить увеличенную субсидию.

Основные изменения в политике обмена старых электровелосипедов на новые в 2025 году:

Во-первых, расширен круг старых электровелосипедов, подлежащих утилизации. Теперь в программе обмена могут участвовать не только электровелосипеды, зарегистрированные на физическое лицо, но и любые старые электровелосипеды, имеющие четкое право собственности и оснащенные аккумуляторами, включая незарегистрированные транспортные средства. Способы подтверждения прав на участие будут определяться местными властями с учетом реальных условий.

Во-вторых, уточнены требования к безопасности при утилизации старых велосипедов. При этом процедура для получения субсидий скорректирована с «возврата старого электровелосипеда и покупки нового» на «продажу на утилизацию старого электровелосипеда и покупку соответствующего нового». «Продажа» подразумевает выкуп старого велосипеда по рыночной цене на утилизацию, а «утилизация» означает запрет на повторное использование. Субсидия на покупку нового велосипеда не включает сумму продажи старого.

В-третьих, стандартизированы участники программы. В соответствии с принципами открытости и справедливости, местные власти самостоятельно определяют компании или магазины, участвующие в программе обмена (включая индивидуальных предпринимателей и т.д.), а также список компаний по утилизации (не менее двух в каждом городе), который должен быть опубликован для общественности. Магазины должны обеспечить наличие информации о политике, ценах, номерах для жалоб и обязательствах на видном месте, а также усилить непосредственное информирование. Сданные старые электровелосипеды должны быть переданы квалифицированным утилизирующим компаниям для безопасной утилизации, с оформлением необходимых документов для обеспечения

безопасности. Все участники программы обмена, включая компании по продаже и утилизации, должны публично обязаться соблюдать все правила.

Изданное летом 2024 г. *Распоряжение о содействии внедрению системы trade-in для электровелосипедов* продолжает действовать в части, не противоречащей новому уведомлению.

В рамках реализации плана Государственного совета Китая по устранению всей цепочки рисков, связанных с безопасностью электрических велосипедов, в Китае опубликован пересмотренный обязательный национальный стандарт для электровелосипедов - GB 17761-2024 Технические требования к безопасности электрических велосипедов.

Основные изменения касаются следующих аспектов:

- Новый стандарт сохраняет положения о максимальной расчетной скорости в версии стандарта 2018 года, то есть максимальная расчетная скорость электровелосипедов не должна превышать 25 км/ч, и добавляет требование о том, чтобы двигатель прекращал выдавать мощность при превышении скорости 25 км/ч.

- Для повышения огнестойкости не металлических материалов, используемых в электрических велосипедах, и снижения вероятности возникновения пожаров от источников огня, а также для эффективного уменьшения скорости распространения пожара и интенсивности горения, новые стандарты ужесточают требования к огнестойкости ключевых компонентов, таких как не металлические материалы, непосредственно контактирующие с батареей, электрические цепи, электрические компоненты и провода. Также установлены отдельные требования к огнестойкости различных категорий не металлических материалов, таких как мягкие подкладки, кожа и текстиль. Производственные компании должны с самого начала проектирования продукта строго выбирать не металлические материалы для транспортных средств, усиливать тестирование и верификацию, а также комплексно повышать огнестойкость всего велосипеда.

- Добавлено требование о том, что общая масса пластика, используемого в электровелосипедах, не должна превышать 5,5% от массы всего транспортного средства.

- Для обеспечения безопасности дорожного движения новый стандарт включает требования к показателям, таким как обратная ЭДС двигателя холостого хода и коэффициент разности значений индуктивности, что гарантирует, что даже при достижении максимального входного напряжения скорость электродвигателя не превысит 25 км/ч. Также, учитывая необходимую грузоподъемность электровелосипеда и возможные кратковременные подъемы во время езды, в стандарты добавлены показатели предельного крутящего момента на низкой скорости, что позволяет электродвигателю кратковременно выдавать более высокий крутящий момент, обеспечивая возможность преодоления коротких подъемов и удовлетворяя нормальные потребности потребителей в езде.

- В связи с тем, что у многих продуктов электровелосипедов легко поддаются изменению такие технические параметры, как максимальная скорость, тип аккумулятора и выходное напряжение, что приводит к частым случаям дорожно-транспортных происшествий и пожаров, новый стандарт предлагает требования к защите от подделки в трех аспектах: аккумуляторная батарея, контроллер и ограничитель скорости.

аккумуляторная батарея: электровелосипед не должен иметь интерфейсов или проводов для подключения дополнительных аккумуляторов, а также должен обладать функцией взаимного признания зарядки и разрядки, чтобы обеспечить возможность зарядки аккумуляторной группы только после ее совместимости с зарядным устройством и возможность езды только после совместимости с велосипедом;

контроллер: функции контроллера не должны изменяться путем обрезки проводов или перемычек, он не должен поддерживать несколько режимов входного напряжения, должен иметь функцию блокировки при превышении напряжения, а ограничительное устройство не должно иметь «задних дверей» и не должно модифицироваться с помощью декодеров или технологий Интернета вещей;

ограничитель скорости: независимо от того, является ли он отдельным модулем или интегрирован в контроллер, не должен иметь функции изменения значения ограничения скорости. Кроме того, было добавлено информационное приложение, в котором приведены примеры шести основных методов проверки защиты от подделки, что служит руководством и основанием для проектирования и выборочной проверки защиты от подделки продуктов.

- Добавлено требование о нанесении высокотемпературной постоянной маркировки в целях облегчения надзорных функций, отслеживания и идентификации в случае аварий с пожаром.

- Включены положения о контроле качества на производстве и последовательности производства продукции.

- Увеличен лимит веса для моделей электровелосипедов со свинцовыми аккумуляторами до 63 кг (было 55 кг), что поможет удовлетворить потребности потребителей в увеличении пробега, снижении частоты зарядки и повышении безопасности.

- Функция педалирования должна быть только у транспортных средств, использующих режим электроусилителя, и не обязательна для транспортных средств с электроприводом. Это поможет производителям самостоятельно решать, проектировать и устанавливать ли устройства педалирования в зависимости от модели транспортного средства, что также предоставит потребителям большой выбор моделей транспортных средств.

- Добавлены требования к наличию функции позиционирования, связи и динамического мониторинга безопасности Beidou. Электровелосипеды, используемые в коммерческих целях, таких как городская логистика и коммерческий лизинг, должны быть оснащены модулями Beidou; в случае с другими обычными бытовыми электровелосипедами потребители могут выбрать, сохранять ли модуль Beidou при покупке. Модуль Beidou может регистрировать текущее местоположение, скорость и другую информацию об электровелосипеде, а также предоставлять пользователю обратную связь в режиме реального времени через модуль связи.

- Предусмотрены меры по защите личной информации и безопасности данных в связи с добавлением функции позиционирования, связи и динамического мониторинга безопасности с использованием системы Бэйдоу.
- Производители электровелосипедов должны определить рекомендуемый срок службы продукта, учитывая различные факторы, такие как срок службы основных компонентов транспортного средства и скорость старения электрических проводов. После покупки транспортного средства, соответствующего новому стандарту, потребители могут получить информацию о рекомендуемом сроке службы из товарной таблички или сертификата соответствия и, учитывая частоту использования и условия эксплуатации, определить продолжительность использования и время замены транспортного средства.

Новый стандарт устанавливает 8-месячный переходный период для производства: до 31 августа 2025 г. компании могут производить как по старому, так и по новому стандартам; с 1 сентября 2025 г. все новые электровелосипеды должны соответствовать требованиям нового стандарта; с 1 декабря 2025 года все продаваемые электровелосипеды должны соответствовать требованиям нового стандарта.

В Китае опубликован рекомендованный национальный стандарт GB/T 17350-2024 Классификация, название и метод составления номера модели для специальных автотранспортных средств и специальных прицепов.

Стандарт устанавливает классификацию и наименования специальных автомобилей и специальных прицепов, коды конструктивных особенностей и коды функциональных назначений, а также методы составления номеров моделей. Документ применяется к проектированию, производству и техническим характеристикам специальных автомобилей и специальных прицепов, которые предназначены для движения по дорогам. Стандарт не применяется к специальным транспортным средствам гражданских аэропортов, модульным единицам и прицепам с гидравлической подвеской.

Специальное транспортное средство - транспортное средство, которое в соответствии с конструкцией и техническими характеристиками используется для перевозки определенных лиц и персонала, перевозки специальных грузов (в том числе с особой конструкцией грузонесущей части), либо оборудовано специальными устройствами для выполнения специальных инженерных (в том числе санитарных) работ, либо является транспортным средством специального назначения.

Согласно стандарту, специальные транспортные средства делятся на специальные легковые автомобили и автобусы (автомобиль для этапирования, электроинженерный автомобиль, бизнес-автомобиль и др.), специальные грузовые автомобили (рефрижераторный автомобиль, автомобиль для перевозки сыпучих материалов, автобетоносмеситель и др.), автомобили для специальных работ (пожарная машина, специальный автомобиль для операций на нефтяных месторождениях, мобильная буровая установка и др.) и автомобили специального назначения (похоронный автомобиль – катафалк, инкассаторская машина, автомобиль для торговли и др.).

Городские санитарные автомобили выделены в отдельную подгруппу в категории «автомобили для специальных работ».

Городской санитарный рабочий автомобиль — специализированный автомобиль, оснащенный соответствующими устройствами и оборудованием, предназначенный для выполнения таких задач, как уборка дорог, откачка и очистка сточных вод, полив, уборка снега и льда, озеленение, утилизация материалов, сжигание мусора и другие виды работ (подметальная машина, моющая-подметальная машина, ассенизационная машина для удаления засоров, машина для удаления ила, машина для обработки сточных вод, поливочная машина, автомобиль для подавления пыли и др.).

Стандарт, основываясь на анализе существующих специализированных автомобильных продуктов, устанавливает классификацию, наименования и методы разработки моделей специальных автомобилей и прицепов, согласовываясь с соответствующими национальными и отраслевыми стандартами, а также учитывая потребности управления и развития отрасли.

В стандарте детализированы основные структуры и функции различных специальных транспортных средств. Техническое содержание стандарта предоставит мощную техническую поддержку для управления специализированным автомобильным сектором, проектирования продуктов и их потребительского использования. Внедрение и реализация стандарта способствуют более детальному управлению продуктами специализированного автомобилестроения в Китае, стандартизации и повышению качества отрасли.

Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта Южной Кореи провело 4-е заседание Комитета по инновациям в области мобильности и предоставило специальные условия для инновационных услуг в области мобильности, которые трудно реализовать из-за существующих регуляций.

Комитет был создан в соответствии с *Законом о поддержке инноваций в области мобильности* и является органом, который рассматривает и принимает решения по специальным условиям для регуляторных песочниц. В 2024 году он провел три заседания, на которых было предоставлено 25 специальных условий для испытаний.

На 4-м заседании комитета принято решение о предоставлении специальных исключений по восьми заявкам на испытание инновационных услуг мобильности, среди которых, например:

- Платформа для посредничества в каршеринге (Sincere и Jay Holdings)

Платформа посредничества для аренды автомобилей, где жители многоквартирных домов могут арендовать личные автомобили у соседей (Sincere), а также сервис по посредничеству аренды личных кемперов для обычных пользователей (Jay Holdings) получили исключение от связанных регуляций, таких как регистрация автомобилей и уведомление об условиях аренды, а также запрет на платные перевозки частными автомобилями, чтобы провести испытания.

- Разработка мер по использованию оригинальных видеозаписей для повышения уровня технологий автономного вождения (Hyundai)

Для поддержки повышения уровня технологий автономного вождения (Hyundai) было предоставлено исключение в соответствии с Законом о защите личной информации, чтобы использовать оригинальные видеозаписи, полученные во время движения автомобиля, для обучения ИИ.

В будущем будет разработан план хранения и управления оригинальными видеозаписями, а также разработана функция их анонимизации, что поможет повысить конкурентоспособность в области автономного вождения.

Система специальных исключений для регулирования инновационных услуг мобильности (регуляторная песочница) введена в Южной Корее в соответствии с Законом о поддержке инноваций в области мобильности год назад. По заявлению Министерства земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта Южной Кореи работа по расширению масштабов и сферы применения демонстрационных проектов для ускорения инноваций в сфере мобильности будет продолжена.

Закон о поддержке инноваций в области мобильности был принят в Южной Корее 18.04.2023 г. и вступил в силу 19.10.2023 г.

Закон направлен на создание и поддержку необходимых условий для систематического внедрения и активации инноваций в области мобильности, с целью содействия внедрению и распространению новых средств мобильности, инфраструктуры, услуг и технологий, что в свою очередь будет способствовать значительному улучшению мобильности граждан.

В соответствии с законом «мобильные инновации» означают сочетание автономного вождения, искусственного интеллекта, информационно-коммуникационных технологий и других передовых технологий в мобильности, а также усиление связности между транспортными средствами с целью повышения мобильности с точки зрения потребителей.

«Регуляторные исключения для испытаний» означают освобождение от всех или части правил в целях проведения испытаний для соответствующих средств мобильности, инфраструктуры, услуг и технологий в случаях:

когда невозможно подать заявку на получение разрешений, одобрений, сертификаций и др. в соответствии с существующими законами и правилами,

когда в законах и правилах отсутствуют стандарты, спецификации или требования, служащие основой для разрешений,

когда сложно применять стандарты, спецификации или требования в соответствии с законами и правилами, в целях проведения испытаний для соответствующих средств мобильности, инфраструктуры, услуг и технологий.

В Израиле в целях общественного обсуждения опубликован проект поправки в Правила планировки и застройки (Установка парковочных мест), которым предлагается включить требование по установке необходимой инфраструктуры для электромобилей в новых нежилых зданиях.

В соответствии с постановлением Правительства Израиля № 208 от 01.08.2021 г. о переходе на зеленую энергетику Министру внутренних дел Израиля было поручено разработать правила, включающие положения о необходимости создания в новом здании, которое включает парковку, инфраструктуры для электрических автомобилей, включая электрический щит. В связи с чем была разработана и включена в Правила планировки и застройки статья 7а, устанавливающая требование по установке необходимой инфраструктуры в многоквартирных жилых зданиях, в отношении каждого места для парковки, используемого для жилых квартир.

В дополнение к норме 7а предлагается добавить норму 7б, которая будет применяться к новым нежилым зданиям, включающим более 30 парковочных мест. Норма определяет условия строительства для обеспечения инфраструктуры зарядки электромобилей в зависимости от необходимой электрической мощности, учитывая тип использования и количество парковочных мест. Правила детализируют виды необходимых строительных работ в различных ситуациях, включая случаи, когда необходимо создать комнату трансформаторов или увеличить существующую комнату трансформаторов, когда необходимо установить электрический щит, и когда необходимо провести кабель к открытой парковке. Ситуация будет определяться в зависимости от необходимой электрической мощности и в консультации со специалистом по электрике. Предусмотренные

строительные работы должны обеспечить места для необходимой электрической инфраструктуры для установки зарядных станций для электромобилей.

Также поправкой предлагается добавить часть «е» к приложению, включающую таблицу, в которой указана необходимая электрическая мощность в зависимости от типов использования. Таблица включает деление на три группы использования в зависимости от характеристик этих использований и характера парковки, вытекающего из этого (долгосрочная или краткосрочная парковка).

Международный транспортный форум (ITF) опубликовал новый отчет «Измерение новой мобильности: тематические исследования и передовая практика», в котором освещаются лучшие практики оценки новых услуг мобильности.

Города все чаще используют новые варианты мобильности, такие как электронные скутеры и приложения для совместных поездок, которые создают как возможности, так и проблемы.

В новом отчете ITF представлены рекомендации по использованию данных этих сервисов для разработки эффективной транспортной политики.

Отчет основывается на предыдущей работе ITF, в которой описывалось, как города могут классифицировать и измерять новые виды мобильности. На этот раз внимание уделяется реальным урокам из десяти городов мира – что сработало, что не сработало и чему другие могут научиться на их опыте.

Ключевые рекомендации:

Собирайте только то, что необходимо: сосредоточьтесь на сборе важной информации для принятия обоснованных решений, не перегружая операторов или городские системы.

Сотрудничайте на всех уровнях правительства: независимо от того, местный, региональный или национальный уровень, все выигрывают, когда усилия по сбору данных работают вместе без сбоев.

Инвестируйте в навыки и инструменты: от обучения персонала до создания лучших ИТ-систем, государственным органам необходимо подготовиться к уверенной работе с данными о мобильности.

Во Франции издан Декрет № 2025-33 от 9 января 2025 г. о правилах дорожного движения между полосами движения для некоторых двух- или трехколесных моторизованных транспортных средств.

Во Франции в течение нескольких лет на отдельных участках дорог проводился эксперимент по межполосному проезду 2-х и 3-х колесных транспортных средств. Такой способ организации дорожного движения получил широкое распространение.

С 11 января 2025 года с принятием нового декрета на всей территории страны введено правило, разрешающее межполосное движение двух- и трехколесных транспортных средств.

Движение между полосами разрешено на дорогах и автомагистралях с двумя полосами, разделенными центральной разделительной полосой, и имеющими как минимум 2 полосы в каждом направлении, при условии, что максимальная разрешенная скорость превышает 70 км/ч.

На этих дорогах моторизованные транспортные средства с 2 или 3 колесами и шириной менее 1 метра могут двигаться между рядами автомобилей при следующих условиях:

- при плотном движении транспортных средств на всех полосах движения со скоростью не более 50 км/ч;
- расстояния между автомобилями в двух крайних рядах достаточно;
- ни одна из полос не находится в ремонте, не покрыта снегом или льдом;
- водитель предупреждает других участников движения о своем намерении передвигаться между рядами;
- максимальная разрешенная скорость составляет 50 км/ч или 30 км/ч, если одна из полос движения полностью остановлена;
- транспортные средства, движущиеся между рядами, не могут обгонять друг друга;

- водитель, движущийся между рядами, должен вернуться на свою полосу, когда одна из полос движется с большей скоростью, чем его собственная.

Постановлением от 9 января 2025 г. об условиях обучения вождению некоторых двух- или трехколесных моторизованных транспортных средств при движении между полосами знание соответствующих правил включено в качестве необходимых навыков для получения прав категории А1 и А2.

Несоблюдение правил дорожного движения при межполосном движении может повлечь за собой несколько санкций:

- штраф до 750 €;
- лишение 3 баллов водительских прав;
- приостановление действия водительских прав на срок до 3 лет

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

ЕЭК ООН опубликовала документ *Предложения по поправкам, рассмотренные Техническим органом по осуществлению, в котором содержатся предложения по поправкам для включения в версию 4.4 спецификаций eTIR (электронная версия книжки МДП).*

В Евросоюзе вступили в силу первые делегированные акты регламента eFTI (регламент (ЕС) 2020/1056 об электронной информации о грузовых перевозках). Новые акты определяют, как должны быть спроектированы ИТ-системы и какие данные должны передаваться.

Регламент eFTI — важный шаг на пути к цифровой трансформации грузовых перевозок в Европейском союзе. Он создаёт условия для перехода от обмена бумажными документами к обмену стандартизированными электронными данными о грузовых перевозках для всех видов транспорта.

С июля 2027 г. этими данными можно будет обмениваться с помощью безопасных сертифицированных eFTI ИТ-платформ, которые можно легко интегрировать в существующие системы управления данными компаний.

После этого компании смогут обмениваться стандартизированными данными о грузовых перевозках с государственными органами и деловыми партнерами.

Этот цифровой переход снизит административную нагрузку на транспортных операторов и национальные органы власти, повысит безопасность данных и упростит соблюдение правил ЕС и национальных правил перевозки грузов.

Министерство транспорта Китая опубликовало уведомление о внедрении «Плана действий по повышению стандартов в транспортной сфере (2024—2027 годы)» и «Плана действий по инновационному управлению стандартами в транспортной сфере».

Для реализации требований Центрального комитета партии и Государственного совета Китая, поддержки снижения затрат и повышения качества в транспортной логистике, обновления крупномасштабного оборудования, применения искусственного интеллекта и безопасного зеленого развития, в целях повышения эффективности и качества работа по разработке и пересмотру стандартов в области транспорта должна быть модернизирована.

В качестве ключевых задач в Плане действий по инновационному управлению стандартами в транспортной сфере указаны:

1. Оптимизация управления сроками разработки стандартов. Включает в себя оптимизацию механизма оценки проектов стандартов, усиление контроля за процессом разработки стандартов, ускорение процесса утверждения и публикации стандартов, создание «зеленого коридора» для важных стандартов.

2. Строгое управление качеством разработки стандартов. Включает в себя усиление контроля качества на этапе проектирования стандартов, усиление ответственности всех сторон, участвующих в разработке стандартов, и широкое привлечение мнений заинтересованных сторон.

3. Повышение эффективности работы комитетов по стандартам. Включает в себя полное использование потенциала членов комитетов и содействие коммуникации и сотрудничеству между комитетами.

4. Содействие предварительным исследованиям и резервированию стандартов. Включает в себя создание резервного фонда проектов стандартов и содействие взаимодействию стандартизации и научно-технических инноваций.

5. Повышение способности информационного обслуживания стандартов. Включает в себя совершенствование информационных услуг по стандартам и укрепление цифровой инфраструктуры стандартов.

6. Укрепление основы для инноваций в управлении стандартами. Включает в себя усиление механизмов стимулирования работы по стандартизации, развитие кадров в области стандартизации и популяризацию стандартов, а также укрепление финансовой поддержки стандартизации.

После публикации «Плана действий по инновациям» органы управления стандартами министерства будут в соответствии с распределением обязанностей усиливать организационное руководство, формировать политическую согласованность и совместно с органами управления министерства способствовать реализации плана. Комитеты по стандартам, группы по проверке транспортных стандартов, издательства стандартов и другие организации должны в соответствии с требованиями плана действий повышать инновационное сознание, уточнять меры продвижения, ускорять развертывание работы и обеспечивать выполнение задач.

План действий по повышению стандартов в транспортной сфере (2024—2027 годы) делится на три части: общие требования, ключевые задачи и меры обеспечения, всего 7 пунктов.

1. Общие требования. Предлагается сосредоточиться на ключевых областях и разработать ряд ключевых стандартов, ускорить создание системы стандартов, соответствующей требованиям высококачественного

развития транспортной отрасли, с целью содействия интеграции, улучшения управления, усиления инноваций и повышения качества.

2. Ключевые задачи. Изложены 22 задачи в 5 областях и 218 ключевых стандартов.

Первая задача — поддержка оптимизации структуры транспортировки с помощью стандартов. Включает в себя 5 задач: укрепление связи мультимодальных транспортных объектов, содействие совместимости оборудования для трансфера и перегрузки, улучшение координации операций мультимодальных перевозок, усиление обмена информацией в мультимодальных перевозках, содействие интеграции транспорта с энергетикой и туризмом.

Вторая задача — продвижение научных и промышленных инноваций с помощью стандартов. Включает в себя 5 задач: содействие цифровой трансформации инфраструктуры, поддержку развития автономного вождения и координации транспорта и дорог, содействие строительству интеллектуальных портовых и навигационных систем, увеличение масштабов применения спутниковой навигации BeiDou, содействие развитию низковысотной экономики.

Третья задача — повышение уровня транспортных услуг с помощью стандартов. Включает в себя 4 задачи: совершенствование системы цепочки поставок логистики, улучшение городской и сельской логистики, повышение уровня интеллектуального управления логистикой, улучшение качества обслуживания пассажиров.

Четвертая задача — содействие безопасному и экологичному развитию транспорта с помощью стандартов. Включает в себя 4 задачи: содействие широкому применению новых энергетических транспортных средств, продвижение экологизации транспортного оборудования и инфраструктуры, содействие предотвращению загрязнения и повторному использованию, укрепление основ безопасности транспортного развития.

Пятая задача — укрепление всей цепочки реализации и применения стандартов. Уточнены требования по усилению инновационных возможностей стандартизации, увеличению усилий по внедрению стандартов

и статистическому анализу, усилению контроля качества ключевых продуктов, содействию совместному развитию всех элементов инфраструктуры качества.

3. Меры обеспечения. Предложены требования по распределению обязанностей, чтобы гарантировать выполнение задач.

После совместного опубликования «Плана действий по повышению» Министерство транспорта Китая уточнит годовые цели и рабочие меры, усилит качество важных этапов, таких как предложение проектов, разработка стандартов, сбор мнений, техническая экспертиза, внедрение и распространение, четко определит распределение ответственности, создаст механизмы контроля, усилит сотрудничество в работе, чтобы обеспечить упорядоченное, стабильное и эффективное выполнение всех задач, определенных в плане.