



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ



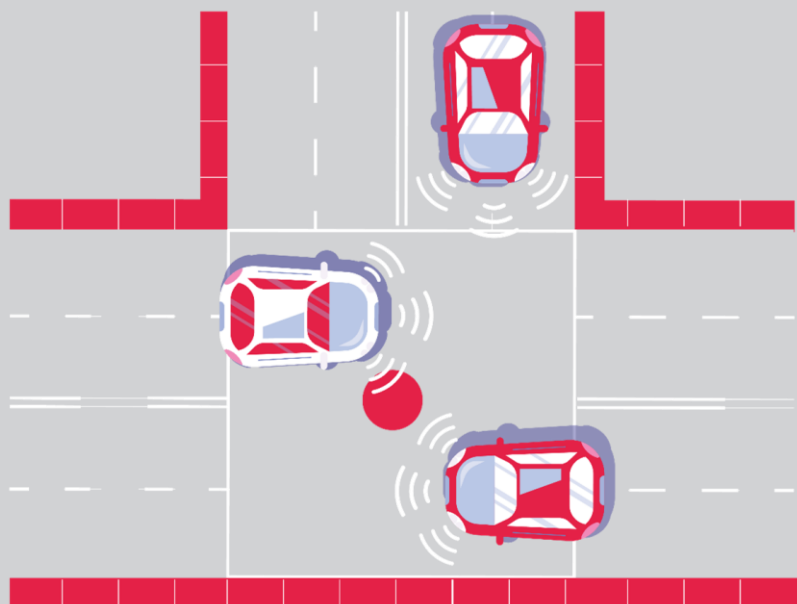
Автонет

Национальная технологическая
инициатива

16.03.2025 - 31.03.2025

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
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах	6
2.1. Телематические транспортные и информационные системы....	6
2.2. Интеллектуальная городская мобильность	10
2.3. Транспортно-логистические услуги	19



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 – 31 марта 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

Экспериментальный правовой режим (ЭПР) по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, субъектом которого является ООО «Яндекс.Испытания», продлен до 1 апреля 2028 г. (постановление Правительства Российской Федерации от 27.03.2025 № 373 «О продлении срока действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств и внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 309»).

Эксперимент был установлен в 2022 году. Его инициатором и единственным участником является ООО «Яндекс.Испытания», которое тестирует сервис роботакси в Москве, на федеральной территории «Сириус» и в Иннополисе.

Эксперимент показал значимые результаты апробации как технологии, так и правовых механизмов: в рамках ЭПР совершено более 100 тыс. поездок, общий пробег составил более 8 млн км, впервые апробирована технология ВАТС 2-й категории (автоматизированное управление без водителя в машине).

Решение о продлении дает запуск пересобранной программы эксперимента, а именно: расширены и уточнены показатели эффективности, что необходимо для фиксации достижения отдельных задач и проверки гипотез. Планируется, что результаты обновленного ЭПР будут максимально учтены при разработке федерального закона о регулировании высокоавтоматизированных транспортных средств.

Правительство хочет продлить эксперимент по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции



деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Республике Белоруссия, перемещаемых по территории Российской Федерации автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории Евразийского экономического союза, еще на один год – до 1 июля 2026 г. (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 2 февраля 2023 г. № 150 «О проведении эксперимента по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Республике Белоруссия, перемещаемых по территории Российской Федерации автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории Евразийского экономического союза», ID 01/01/03-25/00155584).

Сроки доклада Минтранса России по результатам эксперимента также предлагается перенести до 17 августа 2026 г.

Утвержден ФГОС СПО по специальности 09.02.11 Разработка и управление программным обеспечением (приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 24.02.2025 № 138 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 09.02.11 Разработка и управление программным обеспечением»).

На публичное обсуждение, которое продлится до 25 мая 2025 г., вынесены проекты предварительных национальных стандартов:

проект ПНСТ Искусственный интеллект. Процесс синтезирования данных. Типовая архитектура

проект ПНСТ Искусственный интеллект. Процесс синтезирования данных. Методы оценки качества

проект ПНСТ Искусственный интеллект. Процесс синтезирования данных. Термины и определения

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

ЕЭК ООН опубликовала текст Поправки 3 к Правилам № 155 ООН (кибербезопасность ТС), вступившей в силу в январе 2025 г., которой распространяется действие правил о кибербезопасности на транспортные средства категории L (мотоциклы и другие мототранспортные средства).

В Южной Корее опубликовано законодательное уведомление о разработке Правил сертификации производительности и оценки соответствия для автономных транспортных средств, а также о внесении поправок в правила реализации Закона о коммерциализации и продвижении автономных транспортных средств.

20 марта 2025 г. в Южной Корее вступили в силу поправки в Закон о коммерциализации и продвижении автономных транспортных средств, которыми введена система сертификации производительности и система оценки соответствия для автономных транспортных средств (АТС), для которых не установлены стандарты безопасности автомобилей.

Пересмотренный закон позволяет сертифицировать автономные автомобили 4 уровня SAE в отсутствие международных стандартов безопасности.

Производители смогут продавать сертифицированные в соответствии с законом автономные автомобили предприятиям, государственным учреждениям и другим организациям, которые хотят использовать их для предоставления услуг. Операционные субъекты, которые приобретут сертифицированные автономные автомобили могут получить одобрение министра внутренних дел на соответствие транспортным условиям, таким как дорожная инфраструктура в районе, в котором планируется использование автономных автомобилей, для их эксплуатации.

Подробные требования и стандарты сертификации и оценки соответствия должны быть конкретизированы посредством принятия соответствующих подзаконных актов, в связи с чем опубликованы законодательные уведомления о разработке правил сертификации и оценки соответствия и правил применения закона.

Допуск на дороги для коммерческой эксплуатации будет осуществляться в два этапа:

- ✓ сертификация производительности
- ✓ оценка соответствия в отношении конкретной зоны эксплуатации

Типы АТС, которые могут быть сертифицированы:

- А - имеет рулевое колесо, педали газа и тормоза и может перевозить людей.
- В - не имеет рулевого колеса, педалей газа и тормоза и может перевозить людей
- С - имеет структуру, не позволяющую перевозить людей, и выполняет грузовые перевозки или специальные функции

Требования к производителю, который может подать заявку для сертификации своей продукции для продажи:

- опыт получения разрешения на временную эксплуатацию АТС для испытаний в количестве не менее 20 шт., из них не менее 10 шт. на разные АТС
- общий пробег всех АТС, получивших временное разрешение для испытаний, в режиме автономного вождения не менее 360 000 км.
- эксплуатация АТС той же модели с разрешением на временную эксплуатацию (в зоне, где разрешена эксплуатация, для которой запрашивается сертификация производительности) не менее 180 дней, а общий пробег, достигнутый последовательно без непреднамеренного отключения функции автономного вождения водителем или дорожно-транспортных происшествий, не менее 10 000 километров

Правила сертификации содержат, в т.ч. требования к специальным исключениям из стандартов безопасности автомобилей. Также

предусмотрены положения о техническом осмотре, страховании, обязанности производителя, владельца и др.

В последние годы в Китае ускорилось внедрение низкоскоростного автономного вождения. Китайские города наряду с местными правилами, регулирующими дорожные испытания и демонстрационные применения подключенных беспилотных транспортных средств, стали принимать специальные правила для внедрения низкоскоростной беспилотной мобильной техники для таких сценариев использования, как доставка, уборка, патрулирование, вендинг и др.:

Правила реализации управления эксплуатацией низкоскоростных беспилотных автомобилей в городе Чэнду (проект для обсуждения)

Правила управления дорожными испытаниями и коммерческой демонстрацией низкоскоростных беспилотных транспортных средств в городе Циндао (пробное внедрение)

Временные правила управления пилотным тестированием и применением функциональных беспилотных автомобилей в районе Наньшань города Шэньчжэнь

Меры по управлению пилотным проектом коммерциализации оборудования для автономного вождения в зоне экономического и технологического развития Уханя.

Как правило, низкоскоростное беспилотное транспортное средство (в Ухани – оборудование для автономного вождения) определено как наземное низкоскоростное транспортное средство с ADS уровня 4 и выше, не оснащенное традиционным местом для водителя (или без водителя и без кабины).

Правила поддерживают сценарии дорожных испытаний и коммерческой пилотной эксплуатации. Целью внедрения является активное продвижение коммерческой эксплуатации таких сценариев применения в городских условиях, как беспилотный шаттл, доставка, розничная торговля, санитарная уборка, охрана и др.



Правилами, как правило, устанавливаются:

стандарты техники, такие как максимальная скорость (варьируется в диапазоне от 30 км/ч до 45 км/ч), габариты, масса

система сертификации на основе самодекларирования

структура органов и система выдачи разрешений на эксплуатацию

правила проезда (как правило, аналогичные как для средств индивидуальной мобильности)

специальный порядок допуска к эксплуатации для случаев эксплуатации на относительно закрытых территориях, таких как парки, заводы, туристические зоны и т.д.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал стандарт EN 18037:2025 *Руководящие принципы оценки секторальной кибербезопасности*

В Китае опубликован обязательный национальный стандарт GB 45438-2025 *Технология кибербезопасности. Метод маркировки контента, генерируемого искусственным интеллектом.*

В Китае опубликованы рекомендованные национальные стандарты:

GB/T 45493-2025 Требования к реализации отзыва продукции автомобильной техники на основе технологии беспроводного обновления (OTA)

GB/T 35319-2025 Интернет вещей. Требования к системному интерфейсу

GB/T 41780.3-2025 Интернет вещей. Передовые вычисления. Часть 3: Требования к интерфейсу узла

GB/T 45401.2-2025 Искусственный интеллект. Планирование и взаимодействие вычислительных устройств. Часть 2: Фреймворк для распределенных вычислений



GB/T 45501-2025 Промышленные роботы. Трехмерное зрение-система наведения. Общие технические требования

GB/T 45502-2025 Общие требования к информационной безопасности сервисных роботов

GB/T 45509-2025 Промышленные роботы. Методы испытаний на динамическую устойчивость

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала общедоступную спецификацию, технический отчет и стандарт:

ISO/PAS 23735:2025 Дорожные транспортные средства — руководство по эргономичному проектированию для внешней визуальной связи между автоматизированными транспортными средствами и другими участниками дорожного движения

ISO/TR 24856:2025 Интеллектуальные транспортные системы. Интеграция мобильности. Ролевая модель человеко-ориентированной службы предоставления информации о прогнозируемых рисках

ISO 7334:2025 Землеройная техника — терминология и таксономия для автоматизации и автономности

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

ЕЭК ООН опубликовала Предложение по проекту ГТП ООН, касающихся долговечности бортовых аккумуляторов для электромобилей большой грузоподъемности, подготовленное неофициальной рабочей группой по электромобилям и окружающей среде после того, как в ноябре 2022 г. WP.29/AC.3 предоставил разрешение на разработку новых ГТП ООН.

В проекте новых ГТП охарактеризованы методы определения эксплуатационной долговечности бортовых аккумуляторов для полных электромобилей большой грузоподъемности и гибридных электромобилей большой грузоподъемности, заряжаемых от внешнего зарядного устройства.



Минимальные эксплуатационные требования к долговечности бортовых аккумуляторов указанных электромобилей изложены в факультативном приложении.

Всемирный форум ЕЭК ООН по согласованию правил для транспортных средств (WP.29) и его Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) учредили новую неофициальную рабочую группу для разработки глобально согласованных положений для систем переоборудования электромобилей и автомобилей на водородных топливных элементах.

Такая согласованная нормативно-правовая база обеспечит минимальные требования к системам переоборудования, установит надежные требования к характеристикам переоборудованных транспортных средств и поддержит внедрение систем переоборудования, которые можно будет устанавливать на многие транспортные средства в странах, принявших разработанные требования.

Деятельность новой неофициальной рабочей группы будет сосредоточена на всех категориях транспортных средств, от двух- и трехколесных до тяжелых транспортных средств, с первоначальным акцентом на технологическую готовность и экономическую целесообразность. Эту работу возглавляют Франция и Испания при поддержке Швеции, Германии, Великобритании, Японии и Европейской комиссии.

Ожидается, что новая неофициальная рабочая группа ЕЭК ООН представит согласованные требования для целевых категорий транспортных средств и типов силовых установок к 2027 году.

Еврокомиссия опубликовала новые руководящие документы, направленные на поддержку безопасного и стратегического внедрения инфраструктуры для электромобилей:

- *Руководство по пожарной безопасности для электромобилей и зарядных станций, располагаемых на крытых стоянках*
- *Руководство по проведению конкурсной процедуры на развертывание зарядной инфраструктуры для легковых автомобилей и микроавтобусов*

В новых руководствах по внедрению электромобилей на аккумуляторных батареях (BEV) основное внимание уделяется пожарной безопасности на парковках и конкурсным процедурам для общественной зарядной инфраструктуры. Документы разработаны Форумом по устойчивому транспорту (STF) и экспертной группой по инфраструктуре альтернативных видов топлива.

Руководство по пожарной безопасности для электромобилей и зарядных станций, располагаемых на крытых стоянках, направлено на выявление и снижение рисков возникновения пожаров и обеспечение безопасной установки зарядной инфраструктуры. Оно предназначено для государственных органов, а также операторов парковок, проектировщиков, специалистов по оценке рисков, пожарных служб и производителей оригинального оборудования. В нем рекомендуются проведение оценки пожароопасности, использование передовых систем обнаружения пожара, проектирование и обозначение четких путей эвакуации и применение огнестойких материалов. В руководстве также подчеркивается необходимость в специализированном противопожарном оборудовании для случаев, связанных с пожаротушением.

Руководство по проведению конкурсной процедуры на развертывание зарядной инфраструктуры для легковых автомобилей и микроавтобусов направлено на поддержку государственных органов в вопросах планирования, проведения и управления тендерами на создание инфраструктуры для подзарядки электромобилей общего пользования для малотоннажных транспортных средств. Это особенно актуально в контексте регулирования инфраструктуры использования альтернативных видов топлива (AFIR). В документе подчеркивается важность комплексных, долгосрочных стратегий в области мобильности и энергетики, таких как основы национальной политики (NPF) и планы устойчивой городской

мобильности (SUMP). В руководстве также подчеркивается необходимость оперативного взаимодействия с операторами систем распределения энергии и другими заинтересованными сторонами для обеспечения бесперебойного подключения к электросетям. В руководстве рассматриваются дополнительные аспекты, в том числе возникновение права собственности на инфраструктуру в конце тендерного периода.

Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта Южной Кореи в целях превентивного реагирования на риск возгорания электромобилей, связанный с увеличением их количества, разработало *«Руководство по безопасности при пожаре электромобилей в нежилых зданиях»*, содержащее правила поведения, которым должны следовать управляющие организации и пользователи в случае возникновения пожара электромобиля в нежилом здании.

Руководство разработано в соответствии с *«Планом управления безопасностью при пожарах электромобилей»* (6 сентября 2024 г.), объявленном правительством после пожара электромобиля, произошедшего в августе 2024 года на подземной парковке жилого комплекса в Чхонна, Инчхон.

После распространения руководства для многоквартирных домов в декабре 2023 года, новое руководство расширяет сферу управления безопасностью на нежилые здания, такие как крупные супермаркеты, больницы и офисные здания.

Пожары электромобилей из-за особенностей аккумуляторов трудно поддаются тушению после возгорания, а также из-за повторного накопления тепла могут вспыхнуть заново. Поэтому такие пожары требуют более высокого уровня системы реагирования, чем обычные автомобили.

Распространение дыма и накопление тепла происходят особенно быстро в закрытых пространствах, таких как подземные парковки, что может затруднить эвакуацию, поэтому крайне важно установить и усвоить систему первоначального реагирования.

Новое руководство сосредоточено на конкретизации инструкций по действиям в случае возникновения пожара электромобиля в нежилом здании на всех этапах - от этапа предварительной подготовки до распознавания пожара, реагирования, эвакуации и восстановления.

В Китае объявлена политика реализации субсидий на 2025 г. на утилизацию старых дизельных грузовиков и приобретение новых, а также на обновление городского парка общественного транспорта новыми энергетическими автобусами и замену аккумуляторных батарей:

Правила субсидирования обновления парка городских автобусов автобусами на новых источниках энергии и замены аккумуляторных батарей в 2025 году

Распоряжение об осуществлении программы утилизации старых коммерческих грузовых автомобилей взамен на новые

Правила утилизации старых коммерческих грузовых автомобилей взамен на новые в 2025 году

В частности, субсидироваться будут мероприятия по утилизации старых грузовиков, соответствующих стандартам выбросов Евро 4 и ниже, и обновлению парка грузовыми автомобилями, включая рефрижераторы, с низким уровнем выбросов, (стандарт выбросов не ниже Евро 6 или новые энергетические грузовики). Фиксированные субсидии также будут предоставляться городским автобусным компаниям на утилизацию старых автобусов и приобретение новых энергетических городских автобусов, включенных в соответствующие каталоги, а также на замену аккумуляторных батарей.

25 марта 2025 г. в Южной Корее вступили в силу поправки в Постановление об исполнении Специального закона об установлении и управлении зонами ограничения застройки, в соответствии с которыми, для жителей, долгое время проживающих в зоне ограничения (проживали на момент установления зоны или проживающие более



10 лет), установка зарядных станций для электромобилей будет рассматриваться в качестве объектов, разрешенных для установки для создания жилищных условий и удобства жизни жителей, и, соответственно, такая станция будет освобождена от уплаты сбора за сохранение зон ограничения застройки.

В Китае опубликован обязательный национальный стандарт GB 38031-2025 Требования к безопасности тяговых аккумуляторов электромобилей, который будет введен в действие с 1 июля 2026 г., и которым значительно ужесточаются требования к производству аккумуляторов электромобилей.

Новый национальный стандарт впервые поднял принцип «не воспламеняться и не взрываться» из области технологических резервов предприятий до уровня обязательного требования. Это знаменует собой вступление безопасности аккумуляторных батарей в эпоху «нулевой терпимости».

Основные изменения:

1. Требования к тепловому распространению: от «времени на спасение» к «абсолютной безопасности»:

GB 38031-2020 требует предоставления 5 минут на спасение после теплового разгона. Новый стандарт идет дальше, повышая требования до «после возникновения теплового разгона в отдельном элементе, аккумуляторная батарея или система должна не демонстрировать возгорания или взрыва в течение как минимум 2 часов наблюдения, а температура во всех точках мониторинга должна быть $\leq 60^{\circ}\text{C}$ ». Это изменение переводит линию защиты от «пассивного спасения» к «активному предотвращению», требуя от аккумуляторной системы многоуровневой защиты от теплового разгона.

2. Усиление своевременности и полноты сигналов тревоги:

Новый стандарт устанавливает, что сигнал тревоги должен быть подан в течение 5 минут после теплового разгона, и в течение 5 минут до и после тревоги в пассажирский салон не должно проникать видимого дыма. Эта мера

направлена на то, чтобы водитель и пассажиры могли узнать о риске на ранней стадии теплового разгона, избегая вторичного ущерба, вызванного задержкой информации.

3. Методы инициирования охватывают более реалистичные сценарии аварий:

В дополнение к традиционному иглоукаливанию и внешнему нагреву, добавлен метод «запуска теплового разгона с помощью внутреннего нагревательного элемента» для имитации сложных сценариев неисправностей, таких как внутреннее короткое замыкание аккумулятора. В то же время скорость прокола иглой была скорректирована с 0,1-10 мм/с до 0,1-1 мм/с, что больше соответствует фактическим режимам отказа.

4. Испытание на удар снизу включено в обязательные требования:

В отношении рисков проникновения снизу, таких как удары летящими камнями, новый стандарт добавляет тест на удар снизу, требуя, чтобы аккумуляторная батарея или система не имели утечек, возгораний или взрывов после удара стальным шаром диаметром 30 мм с энергией 150 Дж. Исключение делается только для коммерческих автомобилей категории N с дорожным просветом ≥ 200 мм, а все легковые автомобили подпадают под регулирование.

5. Замкнутый цикл управления безопасностью быстрой зарядки:

В отношении технологии сверхбыстрой зарядки новый стандарт требует, чтобы после 300 циклов быстрой зарядки (диапазон SOC 20%-80%) по-прежнему проходил тест на внешнее короткое замыкание, четко определяя требования к стабильности производительности быстрой зарядки, чтобы предотвратить ухудшение характеристик и угрозы безопасности аккумулятора, вызванные высокочастотной зарядкой и разрядкой.

6. Оптимизация испытания в соляном тумане и времени наблюдения:

Удалено требование мониторинга включения низкого напряжения в испытании в соляном тумане, что упрощает процесс; в то же время, период мониторинга после испытания увеличен до 2 часов, чтобы обеспечить контролируемость отложенных рисков взрывного горения.

По оценкам экспертов отрасли новые правила подтолкнут к технологической модернизации и перестановкам на рынке:

- Предприятия по производству новых энергетических автомобилей: двойной рост затрат на безопасность и технологические барьеры.

Новый стандарт вынуждает автопроизводителей перепроектировать структуру аккумуляторных батарей, усилить защиту днища и системы терморегулирования. Например, днище аккумуляторной батареи должно быть интегрировано с высокопрочной противоударной балкой, а материалы для защиты от теплового разгона должны соответствовать таким характеристикам, как термостойкость и огнестойкость. Отраслевые расчеты показывают, что стоимость аккумуляторных систем, соответствующих новым правилам, увеличится примерно на 15-20%, что подтолкнет предприятия к ускоренному переходу к технологиям с высокой безопасностью и длительным сроком службы.

- Аккумуляторная промышленность: устранение отсталых мощностей, твердотельные аккумуляторы могут показать взрывной рост.

Второстепенные аккумуляторные компании сталкиваются с огромным давлением по модернизации, и ожидается, что 30% мощностей будут выведены с рынка из-за невозможности соответствовать требованиям. Ведущие компании, такие как CATL и BYD, уже внедрили технологию «многоуровневого предотвращения теплового разгона», реализуя цель «отсутствия возгорания» посредством трехуровневой защиты на уровне ячеек, модулей и систем. В то же время твердотельные аккумуляторы, благодаря своей естественной способности подавлять тепловой разгон, могут стать технологическим прорывом в соответствии с новыми правилами.

- Рынок тестирования и сертификации: появление новых сервисных потребностей на десятки миллиардов юаней.

Новые пункты, такие как испытание на удар снизу и 2-часовой мониторинг теплового разгона, требуют поддержки сторонних лабораторий. Например, стоимость одного испытания на удар снизу превышает 2 миллиона юаней. Ожидается, что к 2026-2027 годам объем рынка тестирования и сертификации превысит 50 миллиардов юаней.



- Взаимосвязь страхования и финансов: безопасные модели автомобилей могут получить скидки на страховые взносы.

Отраслевые прогнозы показывают, что страховые взносы для автомобилей, соответствующих новым стандартам, могут снизиться на 15-20%. Кроме того, условия пожизненной гарантии на аккумуляторную батарею могут исключить пункт об освобождении от ответственности в случае «теплого разгона», что еще больше укрепит доверие потребителей.

GB38031-2025 – это не просто обновление технических стандартов, а скорее реструктуризация цепочки поставок новых энергетических автомобилей. От инноваций в материалах (таких как высокотемпературные электролиты и керамические покрытия для сепараторов) до системной интеграции (таких как интеллектуальные алгоритмы управления температурным режимом), отрасль должна, исходя из «безопасности», продвигать итерацию технологий по всей цепочке. В то же время, совместимость стандарта с новыми устройствами хранения энергии, такими как натрий-ионные и литий-металлические батареи, также оставляет пространство для диверсификации технологий.

Постановка цели «не воспламеняться и не взрываться» означает, что стандарты безопасности аккумуляторных батарей в Китае соответствуют передовому международному уровню. Под влиянием цели углеродной нейтральности этот стандарт станет ориентиром для мировой индустрии новых энергетических автомобилей, направляя отрасль к новой эре более высокой безопасности и надежности.

В Китае опубликованы рекомендованные национальные стандарты:

GB/T 45390-2025 Требования к интерфейсу связи для оборудования по производству силовых литиевых аккумуляторов

GB/T 36621-2025 Умный город. Руководство по эксплуатации информационных технологий

GB/T 45402-2025 Умный город. Городской интеллектуальный центр. Эталонная архитектура

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

В Евросоюзе достигнуто предварительное соглашение между Европейским парламентом и Советом ЕС по инициативе о выдаче цифровых водительских удостоверений в ЕС.

Согласно новым правилам, будут введены полностью цифровые водительские удостоверения, которые можно будет получить на мобильный телефон или другое цифровое устройство. Они будут выдаваться в цифровом кошельке ЕС. Это нововведение упростит административные процедуры как для граждан, так и для национальных органов власти, а также значительно облегчит замену, продление и обмен удостоверений при перемещении между государствами-членами ЕС.

После непродолжительного переходного периода во всех государствах-членах ЕС по умолчанию будут выдаваться цифровые водительские удостоверения. Однако по запросу будут выдаваться и бумажные водительские удостоверения, особенно для тех, у кого нет смартфона или кто предпочитает или нуждается в бумажном документе (например, при поездках в третьи страны, которые не признают цифровые удостоверения).

Новая директива также предусматривает испытательный срок для начинающих водителей на территории всего ЕС. Эта мера направлена на снижение риска аварий среди начинающих водителей. Учитывая, что в 2 из 5 ДТП со смертельным исходом участвуют водители младше 30 лет, эта мера особенно важна. Кроме того, директива введёт новые требования к физической и психологической готовности к вождению.

Безопасность пешеходов, велосипедистов, скутеристов и других пользователей микромобилей также является приоритетом в новой директиве. Водителям необходимо будет подтвердить свою осведомленность о рисках, связанных с этими уязвимыми участниками дорожного движения, при сдаче теоретических и практических тестов.

Новые правила также позволят признавать лицензии, выданные в определенных третьих странах, которые имеют систему обеспечения безопасности дорожного движения, аналогичную ЕС.

Для водителей в возрасте 17 лет будет введена общеевропейская система обучения вождению в сопровождении взрослых, которая, как было доказано, значительно повышает безопасность дорожного движения.

В Китае опубликован рекомендованный национальный стандарт GB/T 45403-2025 Цифровая цепочка поставок. Модель зрелости

Стандарт содержит определения, методы оценки и пути улучшения зрелости цифровой цепочки поставок.

Стандарт предлагает структуру из пяти уровней: базовый начальный уровень (L1), уровень оптимизации отдельных элементов (L2), уровень интегрированной взаимосвязи (L3), уровень сквозной интеграции всей цепочки (L4), уровень интеллектуальной экосистемы (L5), и четыре области оценки: проектирование системы цепочки поставок (D1), расширение возможностей платформы цепочки поставок (D2), операционная деятельность цепочки поставок (D3) и эффективность и результативность цепочки поставок (D4). На основе заданной структуры стандарт формирует модель зрелости цифровой цепочки поставок и определяет ключевые характеристики и основные требования цифровой цепочки поставок на разных уровнях зрелости.

Стандарт согласован и дополняет другие национальные стандарты, такие как «Архитектура цифровой цепочки поставок» (20221956-T-339), «Общие требования к безопасности цифровой цепочки поставок» (20221955-T-339), «Общие требования к системе отслеживания цифровой цепочки поставок» (20230391-T-339), «Требования к проектированию сети цепочки поставок цифровой цепочки поставок» (20232026-T-339), и вместе они образуют тесно связанное семейство стандартов цифровой цепочки поставок, которое может эффективно направлять предприятия в системном построении эффективной, гибкой и контролируемой системы цифровой цепочки поставок.



Основное содержание стандарта было преобразовано в международный стандарт в области цифровой цепочки поставок - ITU-T Y.4910 Maturity model of digital supply chain for smart sustainable cities (Модель зрелости цифровой цепочки поставок для умных устойчивых городов), который был официально опубликован в 2023 году Международным телекоммуникационным союзом (ITU), предоставив «китайское решение» для цифровой цепочки поставок для совместного использования всеми странами мира.