



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ



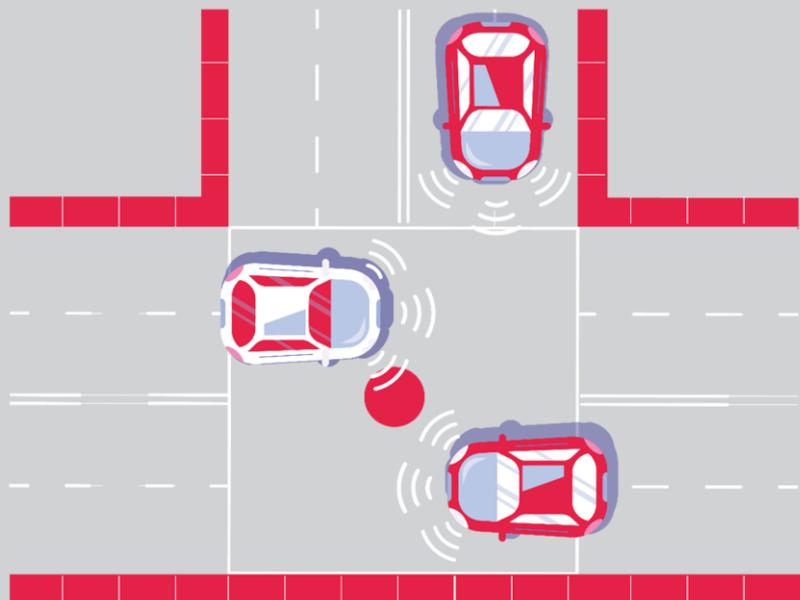
Автонет

Национальная технологическая
инициатива

16.01.2025 - 31.01.2025

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	8
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах	10
2.1. Телематические транспортные и информационные системы..	10
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 – 31 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

С 27 января 2025 г. в России и Беларуси началось внедрение системы навигационных пломб при автомобильных перевозках определенных категорий товаров. Данная мера реализуется в соответствии с Декретом Высшего Государственного Совета Союзного государства от 6 декабря 2024 г. № 7 «Об отдельных мерах по противодействию незаконному импорту товаров на территорию Союзного государства» и Постановлением Совета Министров Союзного государства от 5 ноября 2024 г. № 44 «Об отдельных мерах по противодействию незаконному обороту табака, табачных изделий на территории Союзного государства».

Эта инициатива направлена на борьбу с незаконным импортом и оборотом алкогольной и табачной продукции, а также товаров легкой промышленности и народного потребления. Кроме того, система будет способствовать мониторингу экспорта табачной продукции из Союзного государства. Все организации, занимающиеся перевозками указанных товаров, обязаны использовать навигационные пломбы, что значительно улучшит контроль за перемещением высокорисковых и налогообъемных товаров, снижая риски контрабанды.

Для совершения автомобильной перевозки товаров при ввозе товаров на (через) территорию Российской Федерации перевозчику необходимо заранее зарегистрироваться в информационной системе национального оператора и оплатить его услуги через личный кабинет, указав данные о перевозке. При въезде в пункт пропуска или контрольный пункт перевозчику необходимо обеспечить наложение и активацию навигационной пломбы. Навигационная пломба будет использоваться на всем маршруте до места

завершения перевозки или до пункта пропуска выезда с территории Союзного государства.

Внесены изменения в условия проведения эксперимента по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Республике Беларусь, перемещаемых по территории Российской Федерации автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории Евразийского экономического союза, в части исключения действия в отношении участников эксперимента обязательных положений российского законодательства - правил ведения государственного лесного реестра (постановление Правительства Российской Федерации от 29.01.2025 № 65 «О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 2 февраля 2023 г. № 150»).

Указанные меры позволят обеспечить возможность белорусским автомобильным перевозчикам осуществлять перевозки лесоматериалов транзитом через территорию Российской Федерации без необходимости установки дополнительного навигационного оборудования, дублирующего функцию отслеживания перевозок, осуществляемую в настоящее время с применением навигационных пломб.

Правительство подготовило проект распоряжения о внесении изменений в концепцию обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств с целью нормативно закрепить уровни автоматизации транспортных средств (проект распоряжения Правительства Российской Федерации о внесении изменений в Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 марта 2020 г. № 724-р, ID проекта 01/23/01-25/00154075).

Ключевой задачей является формирование единообразного нормативного закрепления уровней автоматизации управления транспортных средств, а также критериев отнесения высокоавтоматизированных транспортных средств к различным уровням автоматизации управления, основываясь на их технических характеристиках и эксплуатационных свойствах.

В основу классификации положен ГОСТ Р 58823-2020 «Автомобильные транспортные средства. Системы автоматизации управления движением. Классификация и определения».

Отнесение высокоавтоматизированных транспортных средств к различным уровням автоматизации управления позволит устанавливать необходимые изменения в законодательство Российской Федерации для успешного внедрения и развития высокоавтоматизированных транспортных средств.

Бизнес-навигатор, подготовленный при поддержке Минпромторга России и Минэкономразвития России, предлагает комплексное исследование состояния и перспектив развития технопарков в России, предоставляя предпринимателям и инвесторам ключевую информацию для принятия взвешенных решений.

Издание содержит подробный анализ текущего уровня развития технопарков, особенностей их функционирования, а также оценку эффективности деятельности управляющих компаний. Кроме того, бизнес-навигатор предоставляет обзор нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность этих объектов.

В *бизнес-навигаторе «Технопарки России – 2024»* приводятся следующие данные:

- показатели технопарков России;
- нормативная правовая база создания и развития технопарков;
- меры государственной поддержки создания и развития технопарков;
- региональные меры поддержки УК технопарков;
- региональные меры поддержки резидентов технопарков;

- X Национальный рейтинг технопарков России;
- профили технопарков: специализация, инфраструктура, ключевые резиденты, объем инвестиций.

Минпромторг России запустил реестр инжиниринговых организаций и организаций сектора промышленного дизайна на платформе ГИСП.

Правила работы с реестром и требования, при подтверждении соответствия которым организация может быть внесена в него, утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2024 г. № 1786.

Установленные требования предусмотрены для организаций по разным направлениям инжиниринговой деятельности: организаций сектора промышленного дизайна, инжиниринговых организаций (инжиниринговых центров) в сфере создания промышленной продукции и инжиниринговых организаций (инжиниринговых центров) в сфере создания промышленного производства.

Создание реестра позволит определить участников рынка инжиниринговых услуг в промышленном секторе в целях дальнейшего применения к организациям из реестра мер стимулирования, что заложит основу для последующего развития отрасли.

Ранее разработанный Минпромторгом России *Федеральный закон от 22 июня 2024 г. № 144-ФЗ* наделил полномочиями Правительство Российской Федерации по установлению требований к инжиниринговым организациям, уточнил и определил понятия:

- «инжиниринговая организация (инжиниринговый центр)»;
- «инжиниринговые услуги (инжиниринговая деятельность)»;
- «организация сектора промышленного дизайна»;
- «услуги и (или) работы в области промышленного дизайна (деятельность в области промышленного дизайна)».

Утвержден ФГОС СПО по специальности 09.02.13 Интеграция решений с применением технологий искусственного интеллекта (приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 24.12.2024 № 1025 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 09.02.13 Интеграция решений с применением технологий искусственного интеллекта»)

Опубликован проект актуализированного профессионального стандарта «Мастер производственного обучения вождению транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (проект актуализированного профессионального стандарта «Мастер производственного обучения вождению транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий», ID проекта 01/02/01-25/00153827).

Обновление профессионального стандарта, в том числе учитывает изменения в законодательстве, технические инновации, новые требования безопасности и экологии.

Утвержден национальный стандарт ГОСТ Р 60.6.2.2-2025 Роботы и робототехнические устройства. Транспортные логистические роботы. Требования безопасности и методы оценки соответствия

1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Правительство установило более гибкие условия для определения цены работ при осуществлении закупок для обеспечения государственных или муниципальных нужд на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам (постановление Правительства Российской Федерации от

29.01.2025 № 67 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 19 августа 2022 г. № 1445»).

Постановление предусматривает:

1) установление возможности определения заказчиком цены единиц работ, выполняемых транспортными средствами каждого класса, и (или) транспортными средствами, оснащенных двигателями каждого вида, и максимальную цену контракта;

2) исключение обязанности заказчика устанавливать объем транспортной работы для каждого маршрута отдельно;

3) дополнение нормой о раздельном учете транспортных средств, оснащенных двигателем каждого вида (на дизельном топливе, на газомоторном топливе, на электрической энергии от батареи, заряжаемой от внешнего источника).

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

ЕЭК ООН опубликовала Предложение по поправке 3 к Специальной резолюции № 1, касающейся общих определений категорий, масс и размеров транспортных средств, которым предлагается ввести общие термины для транспортных средств, оборудованных автоматизированной системой вождения (АСВ). Предложение будет рассматриваться Рабочей группой по общим предписаниям, касающимся безопасности, на ее 129-ой сессии в апреле 2025 г.

Резолюция содержит определения общих терминов, которые должны использоваться для разработки глобальных технических правил (ГТП), применяющихся ко всем колесным транспортным средствам, подпадающим под действие Соглашения о введении ГТП 1998 г.

Поправкой предлагается, в частности, ввести новые термины, определяющие пассажирское и не пассажирское транспортное средство, оборудованное АСВ. Также поправкой предложены изменения в Резолюцию в целях учета случаев, когда в транспортном средстве с АСВ не предусмотрен водитель.

Управление наземного транспорта Сингапура (LTA) опубликовало запрос предложений от представителей отрасли по пилотному внедрению автономных автобусов для общественного транспорта. В рамках этого пилотного проекта LTA стремится оценить техническую осуществимость технологии автономных транспортных средств для автобусных перевозок и получить представление об эксплуатационных аспектах использования автономных автобусов как на уровне обслуживания, так и на уровне парка.

Пилотный проект начнётся с небольших автобусов, вмещающих не менее 16 пассажиров.



Выбранный участник тендера будет тесно сотрудничать с действующим оператором маршрутов общественного транспорта для разработки концепций и планов эксплуатации автономных общественных автобусов. На начальном этапе автобусы будут работать с водителями на борту в качестве операторов безопасности. Автономные автобусы должны соответствовать эксплуатационным требованиям, включая безопасную посадку и высадку пассажиров на всех обозначенных остановках. Ожидается, что выбранный участник тендера будет работать не менее шести месяцев, чтобы продемонстрировать надежность возможностей автономного вождения и удаленной работы автономных автобусов, после чего удаленный оператор безопасности может взять на себя надзорную роль.

LTA будет осуществлять мониторинг автономных автобусов в режиме реального времени, чтобы оценить эффективность самостоятельного вождения и соответствие требованиям. LTA также введёт дополнительные меры безопасности, например, обяжет всех пассажиров сидеть на своих местах и пристегиваться ремнями безопасности. Кроме того, на борту может находиться сотрудник службы поддержки клиентов, который поможет пассажирам, нуждающимся в помощи.

LTA закупит шесть автономных автобусов для начала пилотного проекта. Эти автономные автобусы будут работать параллельно с существующими автобусами с водителями и будут введены в эксплуатацию с середины 2026 года на первоначальный период в три года. В зависимости от эффективности этих автономных автобусов LTA может рассмотреть возможность приобретения до 14 дополнительных автономных автобусов, что позволит расширить пилотный проект на два дополнительных маршрута общественного транспорта. Такой поэтапный подход позволяет тщательно оценить целесообразность и надёжность беспилотных технологий, обеспечивая при этом общественную безопасность.

Предложения участников тендера должны включать предлагаемые модели автобусов, системы управления автопарком и дистанционного управления, инфраструктуру для зарядки электромобилей, аппаратное и программное обеспечение, необходимое для эксплуатации беспилотных

транспортных средств, а также сопутствующие услуги по техническому обслуживанию и поддержке.

LTA оценит обоснованность предложений на основе уровня развития технологии беспилотных транспортных средств, опыта разработчика беспилотных транспортных средств в местном и/или зарубежном внедрении и способности удовлетворять операционные потребности общественного транспорта. Также будет учитываться полнота предлагаемой вспомогательной инфраструктуры, такой как системы управления автопарком беспилотных транспортных средств и зарядки.

Европейская комиссия опубликовала Концептуальную записку: Стратегический диалог о будущем европейской автомобильной промышленности.

Европейская автомобильная промышленность переживает глубокие структурные изменения, вызванные технологическими преобразованиями и конкурентными факторами, включая цифровизацию, декарбонизацию, появление новых конкурентов и изменение геополитического контекста.

Исторические конкурентные преимущества и традиционное лидерство европейских автомобильных компаний ослабевают, и европейская автомобильная промышленность может существенно отстать от новых международных конкурентов по себестоимости производства и освоению ключевых технологий, таких как аккумуляторы, автомобили с программным обеспечением и автономное вождение.

Европейская автомобильная промышленность сталкивается с беспрецедентной за последние десятилетия проблемой, и только решительные и согласованные действия могут обеспечить переломный момент и предотвратить значительные потери рабочих мест и прибыли. Это потребует тесной координации и сотрудничества между государственным и частным секторами, а также внутри европейской автомобильной производственно-сбытовой цепочки.

Европейская комиссия признаёт срочность и серьёзность ситуации, а также необходимость решительных действий для защиты благосостояния

Европы и в то же время для достижения климатических целей и других общественных задач и призывает к диалогу с представителями европейской автомобильной промышленности, социальными партнёрами и другими заинтересованными сторонами для выработки общего понимания наиболее важных проблем, потенциальных решений и соответствующих ролей, а также для воплощения этого в жизнь.

Стратегический диалог будет основан на регулярных встречах с участием ключевых представителей промышленности, в частности OEM-производителей и поставщиков первого уровня, социальных партнеров, представителей инфраструктуры и гражданского общества, а также отдельных членов Еврокомиссии под председательством президента фон дер Ляйен. Первая встреча будет направлена на выработку общего мнения о наиболее важных проблемах и потенциальных путях их решения. На ней также могут быть сформулированы конкретные цели и задачи для дальнейшей работы.

После этого будут созданы тематические рабочие группы, состоящие из старших экспертов сектора и Еврокомиссии, которым будет поручено разработать более детальные предложения. Эти рабочие группы будут регулярно отчитываться перед старшей руководящей группой для получения рекомендаций и принятия решений по предложениям. Также будут проведены более широкие консультации с другими заинтересованными сторонами в отрасли и с другими звеньями цепочки создания стоимости в автомобильной промышленности, например, с пользователями транспортных услуг. Совет и Европейский парламент будут тесно вовлечены в этот процесс и будут регулярно информироваться и консультироваться по вопросам диалога.

В качестве тем и подтем стратегического диалога могут быть определены:

- Инновации и лидерство в области будущих технологий и возможностей (особенно в сфере программного обеспечения, автономного вождения, аккумуляторов нового поколения): автомобильные компании ЕС отстают в области ключевых технологий.

- «Чистый» переход и декарбонизация: одной из наиболее важных задач для отрасли в краткосрочной и среднесрочной перспективе является переход к «чистой» мобильности.
- Конкуренентоспособность и устойчивость (энергия, рабочая сила, сырье и другие факторы производства): обеспечение конкурентоспособных на мировом рынке цен на вводимые ресурсы (энергию, рабочую силу, материалы) и надежности поставок имеет решающее значение для процветания европейской автомобильной промышленности.
- Торговые отношения и международная «равная игра»: в последние годы несколько стран за пределами Европы начали проводить агрессивные промышленные стратегии, направленные на то, чтобы захватить большую долю или даже доминировать в мировом автомобилестроении.
- Оптимизация нормативно-правовой базы и процессов.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал рабочее соглашение CEN CWA 18175:2025 Операции по техническому обслуживанию дорог, управляемые технологиями XR в сочетании с роботизированной модульной платформой

Данное рабочее соглашение CEN определяет полную и гибкую структуру для выполнения операций по содержанию дорог с использованием приложений XR, интегрированных с модульной роботизированной платформой (MRP). CWA предоставляет полную методологию, руководство и лучшие практики для разработки таких приложений, представляя основные проблемы и выделяя наиболее важные аспекты структуры.

Более конкретно, методология включает в себя следующее:

Руководство по выбору подходящего XR-устройства для разработки и выполнения приложения

Руководство по созданию виртуальных объектов и иммерсивных сред –

Руководство по разработке различных функциональных возможностей для управления промышленными роботами

Руководство по определению точных процедур каждой операции по обслуживанию дорог и указанию этапов выполнения

Руководство по получению информации от датчиков и коммуникации V2X

Рекомендации по интеграции XR-приложений с MRP и другими программными системами

Руководство по повышению безопасности дорожных рабочих с помощью XR-приложений (Информационное приложение А).

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

ЕЭК ООН разработает согласованную на глобальном уровне методологию измерения возможности быстрой зарядки электромобилей.

Сегодня производители оригинального оборудования обычно сообщают максимальную скорость подзарядки своих электромобилей. Однако каждый автомобиль может достигать этих значений в совершенно разных условиях, в зависимости от технологии батареи, системы охлаждения и системы управления батареей, что может привести к совершенно разному времени подзарядки.

Кроме того, эта информация не является широкодоступной, а способы ее измерения не согласованы. Таким образом, ЕЭК ООН решила разработать согласованную на глобальном уровне процедуру измерения возможности быстрой подзарядки электромобилей, а также способы донесения этой информации до владельцев, потребителей и широкой общественности.

ЕЭК ООН разработает общий способ измерения кривой мощности быстрой подзарядки электромобилей постоянным током, чтобы обеспечить согласованные условия для проведения измерений, а также надежность и воспроизводимость испытаний. Также будет разработан специальный пакет информации для потребителей, позволяющий легко оценить скорость подзарядки электромобилей.

Ожидается, что эта методология станет добровольным стандартом, который будут использовать законодатели, производители автомобилей, операторы зарядных станций и другие заинтересованные стороны в сфере электромобилей.

Правительство Нидерландов одобрило новую систему регистрации поездок на такси с применением новой цифровой платформы – «Центральная база данных таксомоторного транспорта (CDT)». Проект решения будет представлен Государственному совету Нидерландов для вынесения окончательного заключения, целевой датой для вступления в силу является 1 июля 2025 г.

В настоящее время голландские водители такси хранят данные о поездках в устройстве, находящемся в такси, - бортовом компьютере такси. Периодически с него приходится считывать данные. Исследования показали, что этот способ больше не является эффективным и действенным. Новая цифровая система CDT будет автоматически собирать и передавать правильные данные о поездках. Это позволит надзорному органу лучше и проще контролировать, в том числе время работы и отдыха, водителей такси.

Голландское управление по защите данных ранее возразило против этого предложения. Согласно первоначальному плану, должна была быть создана центральная база данных для такси, в которой данные о местоположении будут предоставляться в режиме реального времени. У управления было множество возражений против такой схемы. Речь шла о конфиденциальности данных водителей и клиентов, а также о возможности их неправомерного использования. Например, сохранялись бы GPS-координаты отправления и конечных точек такси. Управление призвало правительство пересмотреть предложение с учетом устранения этих рисков.

В новом предложении, одобренном правительством, содержится ряд изменений. Например, больше не фиксируется конечная точка, а указывается только начальное местоположение такси и пройденные километры. Это должно гарантировать, что идентифицировать пункты назначения на основе данных о такси будет невозможно. Также разъяснено, для чего предназначены данные и что по закону срок их хранения составляет до двух лет.

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

ISO 19880-2:2025 Газообразный водород — заправочные станции.

Часть 2: Дозаторы и системы дозирования

ISO/PAS 5474-6:2025 Дорожные транспортные средства с электрическим приводом — функциональные требования и требования безопасности для передачи энергии между транспортным средством и внешней электрической цепью. Часть 6: Требования безопасности и совместимости для транспортных средств большой грузоподъемности при беспроводной передаче энергии в магнитном поле

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

ЕЭК ООН опубликовала документ «Возможное техническое решение для обработки дополнительных данных», в котором содержится описание технического решения, обеспечивающего обработку дополнительных данных, которые могут быть запрошены в ходе процедуры eTIR (электронная процедура МДП).

Статья 9 приложения 11 к конвенции МДП гласит: «В дополнение к данным, указанным в функциональных и технических спецификациях, компетентные органы могут потребовать представления дополнительных данных, предусмотренных национальным законодательством». При этом некоторые договаривающиеся стороны Конвенции МДП уже заявили о необходимости таких дополнительных данных для осуществления eTIR.

Предлагаемое решение, которое будет рассмотрено Техническим органом по осуществлению на его 9-ой сессии в марте 2025 г., направлено на то, чтобы обеспечить возможность представления дополнительных данных без внесения изменений в спецификации eTIR, в частности в структуру и содержание сообщений eTIR.

17 января 2025 г. в Южной Корее вступили в силу поправки к Закону о развитии услуг в сфере жизненной логистики, в соответствии с

которыми теперь для бизнеса по доставке мелких грузов помимо двухколесных транспортных средств допускается использование легких беспилотных летательных аппаратов и уличных мобильных роботов.

В соответствии с законом «сервис жизненной логистики» означает деятельность в области логистики, которая включает в себя сбор, упаковку, хранение и сортировку мелких и легких грузов по запросу потребителя, а также услуги по прямой доставке с использованием двухколесных транспортных средств или посредничество с использованием информационно-коммуникационных сетей.

С 17 января 2025 г. для сервиса услуг жизненной логистики также разрешено использование дронов, определенных в *Законе о содействии использованию дронов и созданию инфраструктуры*, и уличных мобильных роботов, определенных в *Законе о развитии и распространении интеллектуальных роботов*.

Для использования дронов или уличных мобильных роботов для сбора и доставки грузов необходимо соответствовать требованиям, установленным указом президента. В частности, при использовании дронов необходимо зарегистрировать бизнес по использованию сверхлегких летательных аппаратов в соответствии со *статьей 48 Закона об авиационном бизнесе* и обеспечить необходимые условия. При использовании уличных мобильных роботов необходимо получить сертификат безопасности эксплуатации в соответствии со *статьей 40-2 Закона о развитии и распространении интеллектуальных роботов* и оформить страховку или гарантию.

Соответствующие поправки внесены в *Постановление о введении в действие Закона о развитии услуг в сфере жизненной логистики* и *Правила выполнения Закона о развитии услуг в сфере жизненной логистики*.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал рабочее соглашение CEN CWA 18176:2025 Система поддержки принятия решений при планировании технического обслуживания автомобильных дорог

В этом документе описываются основные функции, особенности, информационные потоки и элементы системы поддержки принятия решений для планирования технического обслуживания автомагистралей, связанные с автоматизацией технологий технического обслуживания дорог, а также предлагаются некоторые рекомендации по её внедрению.