

«Сберавтотех» и «Камаз» выведут беспилотные фуры на дороги общего пользования

Но от их массовой эксплуатации нас отделяет минимум десятилетие, считают эксперты



Российские компании готовы начать тестирование беспилотных грузовиков на междугородних маршрутах / Максим Богодвид / РИА Новости

«Сберавтотех» и «Камаз» готовы начать тестирование трех беспилотных грузовиков на дорогах общего пользования. Компании останавливает лишь то, что правительство до сих пор не утвердило их заявки на создание экспериментальных правовых режимов (ЭПР). Об этом рассказал заместитель министра транспорта Дмитрий Баканов в рамках стратегической сессии по внедрению искусственного интеллекта в сфере сельского хозяйства и транспорта. «Сберавтотех» ожидает принятия соответствующего документа правительством в течение месяца, сообщил «Ведомостям» представитель компании.

Речь идет о двух автомобилях, произведенных «Сберавтотехом», и одном автомобиле «Камаза», объяснил источник «Ведомостей» в одной из компаний, занимающихся разработкой беспилотников. Ранее представитель «Камаза» также заявлял, что в 2022 г. компания передаст один грузовик для проекта беспилотного логистического коридора, который должен заработать на скоростной автодороге М11 Москва – Санкт-Петербург в 2024 г. Количество беспилотных грузовиков, готовых к тестированию в рамках ЭПР, в «Сберавтотехе» уточнить отказались. «Наша технология разработана таким образом, чтобы сделать автономным самые разные шасси, в том числе грузовые», – сказал «Ведомостям» представитель компании. Парк легковых беспилотных автомобилей компании на данный момент насчитывает 180 шт., добавил он.

Проект постановления о введении сроком на три года ЭПР в сфере беспилотного грузового и пассажирского транспорта с участием «Сберавтотеха» был опубликован на портале нормативных правовых актов в начале августа 2022 г. Предполагалось, что его участниками помимо «Сберавтотеха» станут три компании – «Яндекс.Испытания», логистическая «дочка» ПАО «Газпром нефть» ООО «Газпромнефть-снабжение» и петербургский «Старлайн», но

позже к проекту ЭПР присоединился также московский стартап BaseTracK, уточнил представитель «Сберавтотеха». Этот ЭПР предполагает возможность коммерческой эксплуатации беспилотников «для целей перевозки грузов, пассажиров и багажа по дорогам общего пользования» в 41 российском регионе, следует из проекта постановления Минэкономразвития. Кроме того, речь в нем идет о возможности коммерческой эксплуатации «новых, ранее не эксплуатировавшихся беспилотников». В настоящее время проект находится на обсуждении в правительстве.

Проект постановления с участием «Камаза», который предусматривает установление ЭПР на трассе М11 «Нева» для тестирования беспилотных грузовиков, был опубликован Минэкономразвития в начале июля 2022 г. В рамках проекта к 2024 г. на М11 должен быть запущен беспилотный логистический коридор. Введение ЭПР, в свою очередь, позволит в течение трех лет апробировать цифровые инновации на грузовом транспорте, которые включают в себя проектирование, производство и эксплуатацию транспортных средств и инфраструктуры для них, а также разработку сервисов по оказанию транспортных и логистических услуг в сфере беспилотных грузовых перевозок. Принятие ЭПР также ожидается осенью 2022 г.

Участие в проекте кроме «Камаза» подтверждали в компаниях «Старлайн», «Глобалтрак лоджистик», «Магнит», X5 Logistics, а в качестве оператора инфраструктуры была выбрана госкомпания «Автодор». Основными поставщиками грузовиков для проекта, в свою очередь, должны были стать «Камаз», Evocargo и Volvo с маркетплейсом Ozon. Представитель «Камаза» ранее говорил «Ведомостям», что компания в этом году передаст для проекта один беспилотник, в следующем – еще пять, в 2024 г. – 50. В этот раз комментировать планы по тестированию грузовика в рамках ЭПР представитель компании отказался.

Представитель Минэка сказал, что проект постановления о создании ЭПР с участием «Камаза» был внесен в правительство 29 августа. Заявка на установление ЭПР по предложению «Сберавтотеха» в данный момент находится на стадии согласования.

Представитель Минэка отметил, что данные проекты прежде всего отличаются масштабностью: «Инициаторы заинтересовались большой территорией: ими предложено свыше 40 регионов России. Также ЭПР предусматривает механизмы, позволяющие участникам эксперимента гибко изменять районы эксплуатации в пределах регионов, установленных программой, – объяснил он. – Все перечисленные факторы тщательно изучаются федеральными органами исполнительной власти и высшими органами власти субъектов РФ, на территории которых предполагается установить ЭПР, что требует времени».

«Ведомости» направили запрос в Минтранс.

Существенное ограничение для испытаний беспилотного грузовика на дорогах общего пользования, в том числе на трассе М-11, – это подписание ЭПР, подтверждает Илья Никифоров, руководитель отдела разработок «Старлайна». Действие постановления правительства РФ № 1415, которое разрешало беспилотным автомобилям проводить испытания на дорогах общего пользования, закончилось, а ЭПР пока не подписан, объясняет он.

На данный момент в сфере беспилотного транспорта действует только ЭПР для одной из структур «Яндекса», «Яндекс.Испытаний», который был принят в январе 2022 г. Постановление дает право «Яндексу» оказывать услуги такси с помощью беспилотных автомобилей на 18 улицах Москвы, а также на территории «Сколково», в Иннополисе и центре «Сириус» в Краснодарском крае. В «Сколково» и Иннополисе могут эксплуатироваться полностью беспилотные такси, на других территориях на пассажирском

сиденье обязан находиться инженер. Кроме того, в соответствии с программой «Яндекс» должен передавать информацию об испытаниях беспилотных автомобилей властям, отчитываться об административных нарушениях с их участием и работать под контролем правительства Москвы. Сейчас в парке компании в России около 140 беспилотных автомобилей, сказал «Ведомостям» представитель «Яндекса».

Руководитель департамента разработки беспилотных транспортных средств компании Cognitive Technologies Юрий Минкин считает, что в данный момент беспилотные грузовики можно тестировать только на закрытых территориях, где нет хаотичного дорожного движения, например на полигонах, складах и т. д. «Есть развитые помощники водителя, но ни у одной компании сейчас нет технологии, которая позволила бы грузовикам ездить по дорогам общего пользования», – объяснил он, уточнив, что для создания такой технологии потребуется еще минимум пять лет. Проект на М11, по его словам, проще, но также вызывает вопросы. «На выделенной полосе что-то можно показать, но проект достаточно странный, потому что опять же нужны въезды, съезды, а также остается вопрос с другими машинами, которые пересекают выделенную полосу», – объясняет Минкин.

Продукты в сфере беспилотного грузового транспорта только начинают «вызревать» и их массовое коммерческое освоение – это вопрос 10–15 лет, подтверждает исполнительный директор Консорциума предприятий в сфере автомобильных электронных приборов и телематики Дмитрий Корначев. Больше всего шансов на успех во внедрении автоматизированного транспорта, по его словам, у стран с высокой централизацией экономики, например России и Китая. «У нас есть шансы и заделы для конкурентоспособности в сфере беспилотников в первую очередь за счет собственных систем высокоточной навигации и видеоаналитики», – говорит Корначев.

России сейчас необходимо сосредоточить усилия на оперативном создании и других электронных блоков – в частности, блока управления двигателем, пассивной безопасностью, ABS/ESP и др., «без которых невозможен технологический суверенитет и развитие в будущем», добавляет он.

В мире направление грузовых беспилотных перевозок считается очень перспективным, потому что объемы грузоперевозок растут, а дальнобойщиков не хватает, говорит источник «Ведомостей» в крупной IT-компании. Заметнее всего, по его словам, здесь преуспели Китай и США. Он отметил беспилотники американских Waymo, Aurora, а также китайских Pony.ai и TuSimple. «Беспилотные грузовики массово случатся раньше, чем роботакси, потому что езда по прямому шоссе сильно проще, чем в городе», – сказал он.

Если говорить про срок 10–15 лет, то у всех крупных производителей грузовиков будут свои беспилотники, соглашается с ним Корначев. «Это неизбежно – как мы перешли от конной тяги к автомобилям, так и перейдем от управляемых человеком автомобилей к беспилотникам», – заключил эксперт.