

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

БЕСПИЛОТНИКИ В ПОСТ-КОРОНАВИРУСНОМ МИРЕ

Институт экономики транспорта
и транспортной политики
Блинкин М.Я.

Беспилотники в пост-коронавирусном мире

При обсуждении нового пост-коронавирусного мира все чаще звучит тема беспилотников: грузовых, легковых, летающих.

Так, ведущий Youtube-канала «Индустрия 4.0» Николай Дубинин прямо задался вопросом: «Почему мы до сих пор не пересели на беспилотные автомобили?¹».

И здесь есть два рода препятствий: правовые и инфраструктурные. Венская конвенция о дорожном движении предписывает (пункт 8.1): «каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя». Под это определение никак не попадает программа, реализующая технологию Autonomous Driving.

Вопрос о дополнениях к Венской конвенции, допускающих использование беспилотных грузовых автомобилей в формате “H2H” (от одного грузового терминала – до другого) на «автомагистралях и дорогах подобного рода», упомянутых в Статье 25 той же конвенции, не вызывает каких-либо дискуссий. На практике этот формат уже используется; можно даже посмотреть видеоролик: <https://www.youtube.com/watch?v=cGglosoT9J0>.

Полагаю, что включение этого формата в Венскую конвенцию состоится, если не сегодня, то завтра.

Здесь следует, однако понимать суть дела. Термин автомагистраль, согласно Конвенции, «означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая:

1. за исключением отдельных мест или во временном порядке имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;
2. не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;
3. специально обозначена в качестве автомагистрали».

Вся проблема в том, что суммарная протяженность «автомагистралей и дорог подобного рода» составляет у нас чуть более 5 тысяч км, то есть порядка 0,3% от номинальной протяженности российской дорожной сети. Так что, беспилотным автомобилям, в принципе, можно ездить уже сегодня, но, увы, негде. Что касается их массового использования на дорогах низших категорий и городских улицах, то этот вопрос готовы обсуждать разве что энтузиасты из IT-бизнеса, равно далекие от всех реалий: городских, автомобильных, дорожных.

Пожалуй, единственное существенное по массовости исключение – формат SAEV (Shared Autonomous Electric Vehicles). Идея известна с 1645 года²: в агентстве Николаса Саважа извозчик мог подать карету клиенту, передать ему вожжи, перебраться за задний облучок, а по окончании поездки отогнать карету обратно к стоянке около Hôtel de Saint Fiacre, или к следующему клиенту. Спустя 375 лет, с появлением опции автономного вождения, обязанности извозчика-перегонщика выполнит робот.

Формат SAEV, в отличие от утопических рассуждений о миллионах автономных автомобилей на улицах городов мира, абсолютно практичная идея. Поясню, о чем идет речь. Вы, с помощью

¹ <https://www.rbc.ru/trends/industry/5eb581339a79473569508d85>

² Papayanis N. The Coachmen of Paris: A Statistical Profile, Journal of Contemporary History, Vol. 20/2, April 1985.

смартфона находите подходящий шеринговый автомобиль. В духе современной экологической моды он будет электрическим, но это не столь принципиально. Если до автомобиля идти далеко, вы совершаете еще одно действие на смартфоне, и вот уже он приезжает к вам сам. Речь идет о простейшей опции, когда автомобиль самостоятельно преодолевает так называемую последнюю милю. При этом он может ехать медленно, осторожно, безо всяких рисков и сложностей. После чего вы садитесь за руль и становитесь обычным участником дорожного движения. Есть все основания считать, что именно концепция SAEV окажется максимально успешной. По прогнозам консультантов «Большой четверки» на такие транспортные средства к 2035 году придется до трети всего выпуска мирового автопрома³.

А вот для описания перспектив массовой замены биологических водителей на роботов целесообразно обратиться к старому анекдоту:

- Почему ковбой Сэнди неуловим?
- Потому, что он на фиг никому не нужен!

³ Papayanis N. The Coachmen of Paris: A Statistical Profile, *Journal of Contemporary History*, Vol. 20/2, April 1985.