

18–19 октября 2017 года в ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» состоится ежегодный Международный автомобильный научный форум (МАНФ-2017). Форум проходит в рамках официальных мероприятий ААИ и FISITA при поддержке SAE International, ОАР и НТП «Зелёный автомобиль» в тринадцатый раз.

Тема XIII форума — «Интеллектуальные транспортные системы» (ITS). Основные научно-технические направления, предлагаемые к обсуждению на форуме: тенденции развития автономного (беспилотного) транспорта, системы помощи водителю (ADAS) нового поколения, системы коммуникации автомобилей, инфраструктуры и человека, техническое зрение и навигационные системы автономных автомобилей, системы моделирования дорожной обстановки и движения автомобиля, испытания и сертификация автономных автомобилей, развитие нормативно-правовой базы автономного движения, кибербезопасность интеллектуальных транспортных систем, социально-экономические проблемы внедрения автономных автомобилей.

Объективно форумом охвачены все (или почти все — направление развивается стремительно!) проблемы прихода интеллектуального автомобиля в дорожное движение. И мы видим, что по мере развития новых технологий и при некотором «давлении» технического законодательства и конкуренции автопроизводителей автомобиль реально «умнеет»: разнообразные системы помощи водителю при управлении транспортным средством, коммуникации с дорожной средой, экстренного вызова спецслужб при авариях и т. д. стали или становятся не просто экзотической и дорогостоящей опцией, а штатной, даже обязательной частью конструкции. Это и ESP, и «ЭРА-ГЛОНАСС» с её зарубежными аналогами, и системы экстренного торможения и контроля полосы движения, и активный круиз-контроль, и даже система парковки и многое другое. В рамках КВР ЕЭК ООН ведётся работа по распространению Правил № 79 в отношении систем рулевого управления на автоматизированные и беспилотные транспортные средства.

Я не говорю уже о малых партиях более высокотехнологичных машин и экспериментальных образцах технологий будущего типа пресловутого гуглмобиля или беспилотника НАМИ — КамАЗ.

Вопрос: а сама дорожная среда готова или будет готова принять этого «умника»?

Анализируя деятельность в этом направлении в Евросоюзе, понимаешь: будет. Работа ведётся параллельно на базе Европейской ITS-платформы (EU EIP) в направлениях создания как самой беспилотной техники, так и инфраструктуры для неё. Так, в июне 2017 года в рамках EU EIP Еврокомиссия одобрила инвестирование 2,7 миллиарда евро в 152 ключевых инфраструктурных проекта, направленных на улучшение экологии, экономики, безопасности дорожной сети, в том числе за счёт её цифровизации (не очень привычный новый термин

в отечественном автостроении, всё более входящий в обиход). Отобранные проекты касаются создания новых и модернизации имеющихся автомагистралей, строительства мостов, развязок, переходов и учитывают особенности эксплуатации и возможности «умных» машин. В целом они создают некий трансъевропейский транспортный коридор для таких машин.

Ещё одним заметным событием этого года в области перспектив применения ITS стал прошедший 28–29 июня в Станфорде (США) под эгидой Европейской комиссии ООН и Национальной администрации по безопасности на автомагистралях (NHTSA) семинар «Управление безопасностью автоматизированных транспортных средств», который возвращает нас непосредственно к теме автомобиля. Целью семинара было не принятие какого-либо документа, а широкое обсуждение комплексных проблем интеллектуального транспорта. Неслучайно, что ЕЭК ООН представляла рабочая группа WP.1, ответственная за правовые вопросы безопасности дорожного движения. К сожалению, представители российских властей и науки не сочли нужным принять в нём участие. Участники семинара подтвердили, что 94 % дорожных инцидентов с фатальным исходом происходит из-за ошибок в управлении транспортным средством и их можно избежать или свести к минимуму применением «умных» транспортных средств. При этом представители Евросоюза напомнили, что их продвижение на рынок возможно только при соблюдении всех формальностей системы международного одобрения типа транспортных средств Женевского соглашения 1958 года. Тем более что оно предусматривает такую возможность для инновационных технологий в серийном производстве, а проблемы апробации новшеств легко могут быть решены для малых серий на уровне национальных законодательств. Круг замкнулся. В нём сами интеллектуальные транспортные средства, инфраструктура для них и законодательство.

Возвращаясь к МАНФ и к России в целом: хотелось бы, чтобы проблемы ITS у нас рассматривались так же комплексно, как и у наших зарубежных партнёров. Возможно, я не в курсе, но пока не приходилось видеть российских проектов типа EU EIP или Директивы ЕС 40/2012, а также серьёзного внимания к правовым вопросам инфраструктуры и законодательства по большей части не тематика ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» — хозяина форума, хотя без их решения невозможно внедрение автоматизированных автомобилей. И спасибо ему, что он предоставляет хорошую площадку для обсуждения всех этих вопросов — научных, административных, организационных. Надеемся, постоянную и действенную.

Пожелаем же успеха XIII Международному научному автомобильному форуму!

С уважением,

А. Тусаров