

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

В октябре в телеэфире КамАЗ сообщил об очередном прорыве в своих НИОКР на поприще создания интеллектуального автомобиля с автономным управлением (так его называют западные технари и учёные), или попросту беспилотника (такое название дали ему чиновники, в том числе ооновские). Безусловно, это принципиально важное направление, над которым работают автомобилисты всего индустриально развитого мира, в том числе и России, в частности в «Группе ГАЗ» и на АвтоВАЗе. Не говоря уже об учёных НАМИ. Зачем это нашим автопроизводителям, которые до сих пор не могут выбраться из хитросплетений современных требований по экологии? Ответ прост, мне его сформулировал один из ведущих специалистов ГАЗ: «Мы же понимаем, что не за горами время, когда без систем помощи водителю будет невозможно экспортировать продукцию на другие рынки». Это правда, и это хорошо понимает промышленность. Есть, конечно, и другие цели, в частности безопасность дорожного движения и эффективность перевозок, но этот плюс — не только для внешне-го, но и для внутреннего потребления.

Презентуя новую разработку, генеральный директор КамАЗа С. А. Когогин отметил очень важный момент во всей этой разработке: при сегодняшнем уровне развития техники и электроники создание автомобиля «без водителя» — это максимум полдела. Не менее важным вопросом является обеспечение инфраструктуры для его эксплуатации и законодательства, разрешающего её. Изучив Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, я не нашёл там упоминаний о существовании такого технологического направления, по крайней мере отдельного, хотя оно того стоит. Ведь КамАЗы не смогут пойти по так назы-

ваемому шёлковому пути, если он не будет оборудован для автоматического вождения, а в части концепции, касающейся развития дорожной сети, движения таких машин не предусмотрено. Требуется пересмотра законодательства, которое возлагает всю ответственность за безопасное управление автомобилем на водителя. Кстати сказать, последний вопрос сейчас активно обсуждается Европейской экономической комиссией ООН (не путать с Евразийской экономической комиссией), надо только участвовать в этом обсуждении.

Интересно, что мой коллега с ГАЗа отметил проблемы, с которыми связана реализация этого направления в промышленности:

- необходимость координации и взаимного обмена информацией между разработчиками внутри страны. Более чёткая координация работы со стороны государства и финансирование общих, важных для всех участников, затрат;
- необходимость кооперации с ведущими мировыми компаниями, преуспевшими в этом направлении;
- привлечение отечественных компаний к международной деятельности в области технического законодательства, а также активизация работы в этом направлении комитета ААИ по интеллектуальным транспортным системам.

А пока каждый из заинтересованных участников действует сам по себе, по мере своих интеллектуальных и финансовых ресурсов.

С уважением, А. Тусаров