

Автор:

Коптелов Кирилл Олегович

студент

Научный руководитель:

Прокопьева Ольга Андреевна

канд. техн. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

БЕСПИЛОТНАЯ ЛОГИСТИКА: УТОПИЯ ИЛИ СКОРАЯ РЕАЛЬНОСТЬ?

Аннотация: в представленной работе исследователями рассматривается вопрос беспилотной логистики. Отмечается также, что разработка такого транспорта спровоцирует и проведение доработок дорожного комплекса в целом.

Ключевые слова: беспилотная логистика, транспорт.

Если проанализировать ситуацию в стране, то около половины имеющегося бюджета составляют нефтегазовые доходы, а слова развития и технологий в изречениях чиновников редко отделяются от инноваций. Разумеется, имеются они и в области логистики. Сегодня речь пойдет о том, какие из нынешних разработок в скором времени могут оказаться частью логистического мира, а также о том.

Распространена информация о том, что автомобили, оснащенные радарами, многочисленными лазерными датчиками и камерами, модулями GPS и многими другими современными технологиями могут появиться на дорогах страны в скором времени, а главная особенность в том, что они будут управляться автоматически, а участие людей вовсе не потребуется. Известно из данных IRU, что на территории Дубая в 2030-ом году запланировано до двадцати пяти процентов всего транспорта перевести в беспилотный режим. Обратите внимание, что уже

в наши дни многие популярные автопроизводители разрабатывают прототипы беспилотных автомобилей и тестируют их в самых жестких условиях. Коснулось это не только легковых, но и грузовых автомобилей. Примечательно, что от этой тенденции вовсе не отстает и отечественный бренд «Камаз». Уже в двадцатые годы планируется запустить серийное производство роботизированного грузовика отечественного производства.

Надо понимать, что разработка такого транспорта спровоцирует и проведение доработок дорожного комплекса в целом. Для этого придется применять интеллектуальные приложения, способные объединять беспилотные транспортные средства с инфраструктурой в одну целую систему. Также придется дорабатывать и саму дорожную инфраструктуру, так как беспилотные технологии требуют значительного повышения требований к качеству дорожной сети, а также непосредственно ее маркировке.

Уже сегодня известно о том, что инновационные грузовики будут уметь ориентироваться в условиях плохой видимости, а также передвигаться по дорожным покрытиям не самого высокого качества, что не имеют никаких специальных датчиков и специального оборудования. С течением времени планируется заняться созданием модели, способной передвигаться даже по бездорожью. Некоторые люди скептически к этому относятся, полагая, что государство намерено больше усилий приложить к созданию подобной техники, чем к ремонту имеющихся дорог и строительству новых.

Также появляется вопрос надобности создания такого рода автомобилей. Дело в том, что в западных странах рентабельность использования подобной техники зачастую сводится к тому, что услуги водителей обходятся довольно дорого, но относительно ситуации в РФ труд дальнобойщиков ценится не так уж сильно. Несмотря на эту тенденцию, многие эксперты сходятся во мнении, что внедрение беспилотной техники даст многочисленные преимущества. Например, безопасность на дорогах станет намного выше, а количество аварий существенно снизится. Дело в том, что роботизированная техника не будет склонна к

нарушению правил дорожного движения. Также срок доставки станет минимальным посредством постоянного перемещения транспорта и эффективного обходления заторов на дорогах. Оборудование инновационных грузовиков будет подсказывать им, как оптимально проложить маршрут и добраться до пункта назначения. Будет вестись даже анализ вероятного поведения окружающих объектов. Еще одно достоинство в том, что сохранность перевозимых товаров будет более высокой, так как риск ограбления машины будет минимальным, когда та находится на стоянке, например.

О том, какой будет стоимость беспилотного КАМАЗа пока никому не известно. Сами сотрудники компании сходятся во мнении, что при условии серийного производства цена будет не больше чем на пятнадцать процентов обычного аналога. Уже сегодня очевидно то, что введение в эксплуатацию такого рода техники потребует немалых инвестиций и льгот, а также многих других решений.

Что касательно правового поля, то в его рамках довольно большое количество неясностей. Если говорить про Венскую конвенцию о дорожном движении, то согласно ей каждое транспортное средство или их состав, что пребывают в движении к пункту назначения, обязаны управляться водителем. Это уже делает использование беспилотных грузовиков не совсем законным мероприятием. Если же позволить подобной технике передвигаться по дорогам общего пользования, то кто в этом случае будет ответственным в случае аварии? Также есть вопросы относительно доставки грузов между разными странами, как осуществлять проверку точности прибытия груза, подписывать накладные и многое другого. В этом сегменте вопросов на данный момент пока больше, чем ответов, но в скором времени ситуация должна проясниться.