

На трассе М-11 «Нева» будет введен экспериментальный правовой режим для беспилотного грузового автотранспорта

6 компаний логистической и транспортной отраслей подписали единую программу экспериментального правового режима (ЭПР) по реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на трассе М-11 «Нева» и внесли соответствующую инициативу в Минэкономразвития России. Формирование программы проходило при поддержке Минтранса России на площадке Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика». Принятие ЭПР ожидается осенью этого года.

К 2024 году будет запущен беспилотный логистический коридор на трассе М-11. Для достижения этой цели должен быть решен ряд задач правового и технического регулирования. Введение ЭПР позволит в течение трех лет апробировать цифровые инновации на грузовом транспорте, которые включают в себя проектирование, производство и эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) и инфраструктуры для них, разработку сервисов по оказанию транспортных и логистических услуг в сфере беспилотных грузовых перевозок.

Особенностями данного ЭПР являются использование не только «умного (беспилотного) автомобиля», но и «умной дороги», а также широкий круг участников, представляющих все элементы цепочки перевозки. Инициативу участия в проекте подтвердили производители ВАТС (ПАО «КАМАЗ», НПО «СтарЛайн»), крупнейшие перевозчики (ООО «Глобалтрак Лоджистик», ПАО «Магнит», X5 Logistics), оператор инфраструктуры – Государственная компания «Автодор».

«Внедрение новой технологии – это всегда риск, в том числе с точки зрения безопасности. Необходимо найти баланс между интересами разработчика (темпами внедрения технологии) и интересами общества (безопасностью). Принимая ЭПР, государство берет на себя юридические риски, и это позволит начать эксплуатацию грузовых автомобилей в беспилотном режиме на подготовленных транспортно-логистических коридорах, не дожидаясь, или, точнее, совместно с разработкой и принятием большего числа нормативных актов. Также в проекте БЛК государство обеспечивает финансирование создания инфраструктуры «умной дороги» – цифровой и нецифровой, необходимой для безопасной эксплуатации магистральных грузовых беспилотников. Мы уверены, что и бизнес пройдет свою часть пути: обеспечит разработку беспилотных грузовиков и отработку моделей беспилотной перевозки грузов. Важно, чтобы регулирование шло в ногу с технологическими и организационными процессами по работе ВАТС», – прокомментировал заместитель министра транспорта Российской Федерации **Дмитрий Баканов**.

«КАМАЗ выступает одним из участников этого проекта. В рамках эксперимента предприятие планирует вывести на автодорогу М-11 «Нева» в 2023 году - 5 , а в 2024 году - до 50 беспилотных грузовиков. Автомобили будут перевозить грузы между Москвой и Санкт-Петербургом», - отметил глава Минпромторга России **Денис Мантуров**.

«Транспортная отрасль – чемпион по числу принятых ЭПР. Уже открыты три «регуляторные песочницы», ряд интересных проектов находятся на этапе подготовки. Но ЭПР на трассе М-11 – особый случай. Тут большое число участников, у них различные компетенции, интересы и роли в проекте, так как важно апробировать всю цепочку процессов беспилотной перевозки в коммерческом режиме с участием цифровой инфраструктуры. Год назад на ПМЭФ был создан проектный консорциум крупнейших игроков отрасли для реализации БЛК. В течение года эти компании на площадке Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» работали над формированием ЭПР и сейчас внесли соответствующую инициативу. Не могу не отметить консолидирующую роль Минтранса, без его участия и поддержки такое развитие проекта было бы невозможным», – отметила исполнительный директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» **Полина Давыдова**.

«Введение экспериментально-правового режима на трассе М-11 «Нева» позволит на практике, в условиях естественной транспортной среды, апробировать коммерческое использование технологии беспилотных грузовиков, а также уточнить нюансы правового регулирования. Новелла эксперимента – использование инфраструктуры «умной дороги» для более эффективного управления транспортным средством в автоматизированном режиме. По итогам эксперимента нормативно-правовые наработки будут положены в основу изменений действующего законодательства», – отметил Директор Департамента развития цифровой экономики Минэкономразвития России **Анатолий Дюбанов**.

«ЭПР дает возможность протестировать наши разработки в области беспилотного грузового транспорта на дорогах общего пользования – это очень важный этап, который следует за испытаниями нашей техники на закрытых территориях», – прокомментировал заместитель генерального директора – директор по развитию ПАО «КАМАЗ» **Ирек Гумеров**.

Отработка различных технических решений и бизнес-моделей грузового движения на М-11 позволит в кратчайшие сроки и с наименьшими затратами со стороны государства и бизнеса масштабировать проект на другие трассы.

«Доставка беспилотными грузовиками в реальных условиях – это единственная возможность проверить устойчивость бизнес-моделей, на практике подтвердить экономические перспективы этого направления. Мы видим большой потенциал у

беспилотных грузовиков, как инструмента существенного сокращения затрат транспортной логистики за счет автоматизации регулярных грузоперевозок на магистральных направлениях. Их эксплуатация позволит снизить нагрузку на экологию придорожных территорий за счет снижения расхода топлива, а также повысит безопасность дорожного движения. Внедрение беспилотных грузоперевозок в цепочки поставок – это по сути новый этап эволюции логистических процессов», – добавил директор по цепочкам поставок и логистике розничной сети «Магнит» **Федор Павловский**.

Использование беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования не только позволит повысить безопасность движения, будет способствовать созданию новых видов коммерческой деятельности, но и сократит издержки на оплату труда водителей на 30% до 2025, на топливо – на 28%.

БЛК на М-11 – это пилотный проект. Задача, утвержденная Правительством России – к 2030 году сделать беспилотными 19,5 тысяч километров российских дорог общего пользования. Технологические, организационные и бизнес-решения, которые будут отработаны в рамках ЭПР на М-11, лягут в основу и будущих транспортно-логистических коридоров, и норм регулирования создания, сертификации и эксплуатации ВАТС и дорожной инфраструктуры. В результате Российская Федерация станет в числе стран-мировых лидеров, начнется масштабная коммерческая перевозка грузов в беспилотном режиме.

В рамках Стратегии цифровой трансформации Минтранса России, которая была утверждена Правительством России в декабре 2021 года, реализуется 6 проектов, а также 3 инициативы про будущее транспорта - беспилотники на воде, на дороге и в воздухе.

Эти три «беспилотных» проекта также вошли в перечень 42 инициатив социально-экономического развития до 2030 года, утвержденных Правительством России.