

ствительно может быть так, ведь автоматика не устаёт и не принимает алкоголь за рулем, — рассуждает независимый эксперт в сфере промышленности Леонид Хазанов. — С другой стороны, малейший сбой может привести к отклонению машины от курса или даже к серьёзной аварии. И потом далеко не всякий человек согласится сесть в машину, которая управляется автоматически. Впрочем, и на первые автомобили смотрели с опаской. Так что у автопилотов в автомобилях есть будущее. В течение ближайших трех-пяти лет ставка будет сделана на развлекательные сервисы для будущих пользователей беспилотников», — полагает исполнительный директор транспортной компании Traft Артур Мурадян. Этот рынок, по его словам, колоссален. Эксперты прогнозируют динамичный рост рынка мобильных приложений для автолюбителей в сегменте infotainment в течение ближайших 5–10 лет. По данным консалтеров из PWC, уже к 2021 году этот сегмент станет третьим по своему потенциалу, после обеспечения безопасности и поддержки автономного вождения, с оценочным объемом €13,4 млрд. Эксперты McKinsey полагают, что при превращении водителя в пассажира можно сэкономить до 50 минут свободного времени в день. В свою очередь, в правительстве Москвы отмечают, что житель столицы в среднем тратит на дорогу до работы 56 минут. Это 112 минут в день, учитывая путь туда и обратно, то есть почти два часа, которые могут быть проведены с пользой. «Именно это время производители частично беспилотных автомобилей и планируют использовать в качестве новой бизнес-модели в условиях отказа людей от личного транспорта», — говорит господин Мурадян.

Артур Мурадян полагает, что беспилотники будут выгодны в первую очередь крупным компаниям. Они смогут получить реальную экономию за счет масштаба. «Так, в нашей компании инициатива с переходом на беспилотники связана с доказанной эффективностью бизнес-модели. Мы планируем сэкономить на расходе топлива (до 10% на бак), на ФОТ, на снижении износа деталей фуры. Одна только коробка передач на фуру уровня Volvo стоит 1,5 млн рублей. Долговечность при этом можно будет продлить при более плавном разгоне и торможении, которые и обеспечивает беспилотник. Все это мелочь в единичном масштабе, но при внедрении в автопарк от 50 и более фур эти цифры уже приобретают интересные очертания в части экономии», — поясняет господин Мурадян.

ЭЛЕКТРОКАРЫ И ГИБРИДЫ Леонид Хазанов полагает, что одной из тенденций в ближайшие годы станет повышение энергоэффективности автомобиля. Это будет актуально на фоне колебания стоимости бензина и ужесточения экологических требований. И вот здесь широкое поле деятельности для инженерной мысли. «Например, при торможении автомобиля выделяется определенное количество тепловой энергии, которое можно использовать путем ее трансформации в электрическую, направив ее затем на подзарядку аккумулятора. Возможно также создание гибридных автомобилей, имеющих и бензиновый двигатель, и электрический, плюс солнечные батареи на крыше и капоте. Подобная машина может потреблять меньше бензина за счет аккумуляции солнечной энергии и ее преобразования в

электрическую. Конечно, стоить она будет немало», — рассуждает господин Хазанов.

Артур Мурадян уверен, что в перспективе электрокары и гибриды получат большое развитие. По его словам, сейчас этот рынок тормозит только развитие вспомогательной инфраструктуры в виде станций подзарядки. Автомобили с двигателем внутреннего сгорания уже не будут производиться в Швеции к 2025 году, в Германии — к 2035 году.

Но конкретно на российском рынке серьезных перемен в этой сфере ожидать не стоит, полагает Александр Зиновьев. Вместе с тем, по его словам, современные отечественные научно-исследовательские и конструкторские разработки дают надежду на создание и дальнейшую эксплуатацию недорогого отечественного электрокара. Эксперт не исключает, что продукт можно будет сравнить по качеству с лучшими зарубежными образцами, и при этом он будет собран из комплектующих, выпускаемых на территории страны. «Потенциал для развития электротранспорта есть, но то, как он будет реализовываться, зависит от размеров инвестиций в инфраструктуру и вовлеченности государства в развитие отрасли. Автомобили на электрической тяге смогут занять определенную долю рынка при ряде условий. На территории страны будет реализовано производство легкого и общественного электротранспорта, батарей, оборудования для зарядных станций, а также будут введены льготы для физических и юридических лиц, которые используют электрокары и производят их, субсидии на покупку авто, скидки на электроэнергию, льготы на техобслуживание», — рассуждает эксперт.

ОБЪЕДИНИТЬ СИЛЫ Российскому автопрому не помешал бы консорциум, призванный внедрять перспективные разработки и стать связующим звеном между наукой и производством, полагает господин Хазанов. «Не секрет, сколько интересных идей и решений не было внедрено в промышленность, и не только в автомобильную. Но принципиально важно, чтобы в состав консорциума входили и отечественные автомобильные предприятия, и научные и инженеринговые компании, поскольку только так можно добиться воплощения инженерных замыслов на практике», — говорит эксперт.

Объединения игроков требуют технологии картографии и интеллектуальных транспортных систем для управления автомобильными перевозками, говорит Артур Мурадян. Необходимо объединить в одну экосистему автопроизводителей, техцентры, страховщиков, производителей систем телематики. Отдельный консорциум, по словам эксперта, нужен для компаний, «добывающих» и анализирующих Big Data в транспорте с последующей разработкой новых IT-решений. Многие производители, в том числе Michelin, в ближайшем будущем начнут продавать не только продукцию, но и данные о фактическом пробеге транспортных средств на основе сигналов, подаваемых датчиками в самих шинах. Датчик подает сигнал в технический центр об износе и необходимости скорой замены шины, а там сразу же формируется так называемый смарт-контракт на предстоящие работы по замене шины и на ее закупку. Именно по такой модели сегодня продаются шины для самолетов, рассказывает господин Мурадян. ■



ЛУКОЙЛ

КРУПНЕЙШИЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ВЫБИРАЮТ «ЛУКОЙЛ»

ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» продлило договоры на эксклюзивную поставку топлива для первой заправки произведенных в России автомобилей крупнейших производителей. Машины, сошедшие с конвейера автозаводов Hyundai в Санкт-Петербурге, Ford Sollers во Всеволожске и «Автодор» в Калининграде, будут заправлены топливом стандарта «Евро-5». За 2016 год более 1 770 000 литров бензина и дизельного топлива было залито в баки новых Hyundai, Kia, Ford и Chevrolet.

ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» реализует топливо, поставляемое с нефтеперерабатывающих заводов компании «ЛУКОЙЛ» в Перми, Нижнем Новгороде и Ухте. Качество топлива «ЛУКОЙЛ» гарантируют многоступенчатый контроль и система транспортировки: входной контроль осуществляется на нефтебазах и АЗС, и кроме того, характеристики нефтепродуктов регулярно проверяются специалистами передвижных мобильных лабораторий, которые работают в Обществе более 10 лет. Благодаря слаженной и четкой работе дилеры и корпоративные клиенты могут быть уверены, что получают качественный товар точно в срок.

«Выбор топлива „ЛУКОЙЛ“ для заправки новых автомобилей подтвердил высокий авторитет нашей продукции. Традиционно автопроизводители предъявляют очень серьезные требования к качеству нефтепродуктов и работе поставщика, — рассказывает Максим Хитров, генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт». — Топливо „ЛУКОЙЛ“ стандарта „Евро-5“ обладает улучшенными экологическими свойствами и идеально подходит для современных автомобилей. Уверен, что сотрудничество с ведущими автопроизводителями обеспечит преимущества для российских потребителей и станет еще одним шагом навстречу нашим клиентам».



Пресс-служба АЛУТОРР

Реклама