

Автономни автомобили, които позволяват на шофьорите и пътниците да релаксират по време на пътуване, не са толкова близо да пускането си на пазара, както се надяваха много оптимисти.

Не много отдавна оптимистите прогнозираха, че автомобилите с изцяло самостоятелно управление ще се появят на пътя до 2020 г. Днес топ ръководителите на автомобилни компании заемат по-прагматична позиция, тъй като разходите и сложността влизат във фокус, а инвестициите се насочват към по-належащи нужди като например електрификация. Друг фактор, който забавя преминаването към напълно автономни автомобили е, че потребителите са предпазливи след няколко тежки аварии, включително фатална катастрофа в Uber и инциденти, включително с автопилотната система на [Tesla](#). Неотдавнашно проучване на Deloitte установи, че скоростта на покачване на доверието у потребителите в автономните автомобили „рязко се е забавила през последната година“.



Изпълнителният директор на Volvo Cars, Хакан Самуелсон, заяви пред [Automotive News Europe](#), че разработването на самоуправляващи се автомобили е „малко по-голямо предизвикателство от техническа гледна точка, отколкото първоначално сме смятали“. Volvo се фокусира върху разработването на усъвършенствани системи за

помощ, които могат да позволят на автомобила да поеме по магистралата, каза Самуелсон . Автомобилният производител ще бъде “много внимателен, за да избегне извеждането на нещо, което се възприема като автоматизирано, а не е”, защото това ще даде на шофьорите фалшиво чувство за сигурност, каза той.



Инго Стюермер, глобален инженерен директор за автономно шофиране при доставчика Aptiv, заяви, че пазарът се е променил “драстично” през последните шест месеца. Той се разделя на нива от 0 до 3 за частни купувачи, което означава функции за безопасност и усъвършенствана помощ при шофиране, и нива 4 и 5 за търговски приложения като автономни совалки и всякаква друга мобилност при услугите по поръчка, каза той.

Без „стойност на клиента“

Изпълнителният директор на PSA Group Карлос Таварес заяви, че компанията му заема подобна позиция. „Не виждаме стойност за клиента в системите за помощ при шофиране извън ниво 3 по причини за достъпност“, каза Таварес пред ANE . „Отвъд това, виждаме, че разходите нарастват рязко, а стойността не се увеличава пропорционално.“ Но дори и ръководителите да признаят, че понастоящем бизнес случаят за продажби на дребно на превозни средства от ниво 4 и 5 е трудно да се реализира, те не искат да предоставят никакви решения на големите технологични

компании. “Ако не разработят бизнес модел за тях, тогава компании като Uber или Waymo ще превземат сектора”, заяви Щормер от Aptiv. Tavares казва, че PSA работи върху технологиите отвъд ниво 3.



“Ниво 4 или ниво 5 ще бъдат интересни за споделения транспорт като автономни совалки или роботакси”, каза той. „Тези коли се споделят между много потребители и следователно могат да бъдат по-скъпи.“ Насочването към тези случаи на употреба всъщност може да намали разходите за разработка, каза Таварес. „Те ще се използват в опростена среда със специални ленти и ясни табели“, каза той, „а опростяването на средата ще улесни валидирането на софтуера“, както и ще намали броя на сценариите, които трябва да бъдат валидирани.

>>>>> Очаквайте продължението в Част 2.

По статията работи: Веселин Пеев

Източник: <https://europe.autonews.com/>