



MAX.ru/rgru



DZEN.ru/rgru



T.ME/rgrunews



VK.COM/rgru



OK.ru/rgru

Российская газета
www.rg.ru
15 сентября 2026
вторник № 210 (10 046)

МНЕНИЕ



Александр Скакунов,
генеральный директор
VolgaBlob

ИИ
ПО ТАЛОНАМ?

С 1 сентября 2026 года вступил в силу закон «О поддержке развития технологий искусственного интеллекта в РФ». Впервые на федеральном уровне закрепляется понятие ИИ, вводятся категории суверенных и национальных моделей, определяется ответственность участников рынка. Но на практике любое регулирование ИИ упирается в один и тот же вопрос: насколько государство способно контролировать технологию, которая уже живет по своим правилам?

Сейчас все мировое регулирование ИИ строится по запрительному принципу. Но поезд уже ушел. Достаточно посмотреть, как принятие AI Act

«Вместе с путями обхода появляются дыры в периметре безопасности»

в Европе (основной нормативный акт, который регулирует развитие искусственного интеллекта на территории ЕС.— **Прим. ред.**) начало выталкивать разработчиков в более мягкие юрисдикции. Один из самых громких примеров: в прошлом году нидерландский разработчик BIRD заявил о том, что такое регулирование будет блокировать инновации в глобальной экономике, и планировал перенести большую часть своей деятельности за пределы Европы. А ведь речь шла о том, что европейское регулирование в сфере ИИ в перспективе может стать общим стандартом, как когда-то случилось с GDPR (Общий регламент по защите данных в ЕС.— **Прим. ред.**).

Запрительное регулирование само собой порождает дополнительные риски. К примеру, крупные международные банки—JPMorgan Chase и Goldman Sachs запретили сотрудникам в Гонконге использовать модели Anthropic. В подобных ситуациях люди, привыкшие к определенным инструментам, с большой долей вероятности начинают искать к ним новые пути доступа. Как только технология уходит в «серую зону», она начинает жить в режиме shadow—вместе с путями обхода и прокси появляются дыры в периметре безопасности.

Парадигма меняется. Еще в 2000-х говорили о том, что на смену "Made in..." приходит "Powered by...". Тогда это казалось метафорой, а сегодня уже реальность: на продуктах и в сервисах все чаще написано "Powered by ChatGPT"—и это не маркетинг, а описание реальной архитектуры.

США и ЕС обсуждают создание «закрытого клуба доверенных партнеров» с приоритетным доступом к передовым моделям—идея прозвучала в кулуарах саммита G7 в Эвиан-ле-Бен. Но проблема в том, что настоящий стол переговоров находится не в Овальном кабинете—он в штаб-квартирах OpenAI и Anthropic. И за этот стол государства пока не приглашены.

На этом фоне российское регулирование ИИ развивается более логично. Например, в финальной версии рассматриваемого законопроекта убрали требование обучать суверенные и национальные модели исключительно на российских данных силами только российских граждан, что могло бы в разы замедлить выпуск продуктов. И такое решение—это не мелкая техническая правка, а свидетельство того, что механизм обратной связи между регулятором и индустрией работает. Исключили также полный запрет трансграничных ИИ-технологий и обязательную маркировку синтетического контента.

Запратов в законе стало меньше, и это несомненно позитивный сигнал рынку. Государство показывает, что готово к диалогу. Но важно понимать: рамочный закон задает направление, а содержательные решения—о ценообразовании, критериях доверенных моделей—будут приниматься в подзаконных актах. Именно там этот диалог будет продолжаться на прочность. ●

ТРЕНДЫ Авторынок Петербурга в 2026 году растет медленнее, чем в целом по стране

Сбавили скорость

Владислав Краев,
Санкт-Петербург

Главной тенденцией последних месяцев в автомобильной сфере России и Петербурга стал выход на рынок локализованных брендов, в том числе автомобилей, произведенных в Северной столице на перезапущенных автозаводах. Тем временем увеличивается интерес автомобилистов к автомобилям с электрическими двигателями.

Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в Петербурге показывают умеренный рост. По данным Минпромторга, в минувшем августе в Северной столице удалось продать 7285 таких автомобилей, что на семь процентов больше результата традиционно «низкого» июля (6834 штуки), но на шесть процентов меньше, чем в августе 2025-го. «Впервые в этом году по итогам одного месяца в Петербурге было реализовано более 7000 новых автомобилей. Ранее самым успешным месяцем был апрель—6945»,—отмечается в профильном телеграмканале AutoRun SPb. Автор канала автоэксперт Денис Гаврилов полагает, что в Петербурге к началу лета сформировалась пятёрка лидеров рынка.

— Это Naval, LADA, Tenet, Geely и Belgee. По сравнению с итогами прошлого года из топ-5 выпали Changan и Chery, на смену последнему пришел Tenet. Скорее всего, в таком порядке эти пять брендов и завершат этот год,—заявил эксперт корреспонденту «Российской газеты».

Всего же за восемь истекших месяцев 2026 года в Петербурге реализовано 50 778 новых автомобилей. Это всего на четыре процента больше, чем за январь—август 2025 года. И ниже среднероссийского роста за тот же период, превысившего девять процентов.

—Главный урок лета для Петербурга такой: рынок вырос в штуках, но перестал расти в темпе страны. Причина здесь не в спросе, а в базе: Петербург восстановился раньше других регионов и первым вошел в фазу спокойного роста,—считает аналитик Никита Малов.

Напомним, высокий спрос во второй половине прошлого года был вызван ажиотажем перед изменением правил начисления утильсбора на ввезенные в РФ иномарки с мощными двигателями.

Руководитель компании SK AUTO TRADING Александра Пригарнева согласна, что при оценке указанных цифр нужно учитывать высокую базу 2025 года. А также увеличение средней стоимости нового автомобиля.

—Спрос в Петербурге никуда не исчез, просто покупатель стал намного осторожнее,—считает Пригарнева.—Главный вопрос сегодня—цена. Новая машина



СЕРГЕЙ АКИМОВ

в среднем уже стоит больше трех миллионов рублей, плюс дорогой кредит. Поэтому люди гораздо дольше выбирают и считают. По мнению эксперта, потенциальные покупатели сегодня рассматривают не только варианты официальной покупки нового автомобиля у дилера, но и заказы по параллельному импорту, вторичный рынок.

АКЦЕНТ

Главная положительная тенденция авторынка в этом году—расширение линейки автомобилей отечественного производства

Главной положительной тенденцией авторынка—2026 эксперты считают заметное расширение выбора продукции, выпущенной в России. Весомый вклад в это внес Петербург. Весной на перезапущенном группой АРГ бывшем заводе GM в Шушарах началось производство автомобилей Jeland и Esteo, созданных на основе адаптированных для российского рынка китайских аналогов. В июле к этому ряду добавились автомобиль уже завоевавшей популярность марки Tenet: в Шушарах начали собирать седан Tenet A8, а городской кроссовер Tenet Plus L4 будет выпускаться на бывшем петербургском автозаводе Hyundai, также обновленном группой АРГ и ее китайским партнером Defetoo.

Эти усилия уже вознаграждены. В августе 2026-го пе-

тербургский Jeland впервые вошел в десятку брендов—лидеров российского авторынка. По данным «АВТОСТАТА», в этом месяце нашли хозяев 2356 новых автомобилей Jeland. Это позволило марке занять 10-е место по объему продаж всех брендов и 5-е место среди брендов автомобилей, выпущенных в России. Мо-

рошо воспринимается как дополнительная опция, что как раз и реализовано в гибридных машинах.

—Еще недавно это был довольно узкий сегмент, сейчас интерес к таким автомобилям уже хорошо заметен,—говорит Александра Пригарнева.

По данным «АВТОСТАТ-ИНФО», за семь месяцев 2026 года в Петербурге было зарегистрировано 4288 новых гибридных автомобилей, что на 143 процента (почти в 2,5 раза) больше, чем за аналогичный период прошлого года. А в общем объеме продаж новых автомобилей в Петербурге в январе—июле 2026 года доля гибридов выросла более чем вдвое—до 11,5 процента, по сравнению с пятью процентами за тот же период прошлого года. В первой пятёрке продаж гибридов—бренды Voyah, Evolute, Geely, Mercedes-Benz и LiXiang.

Что же касается «чистых» электромобилей, то интерес к ним тоже стабильно растет. Как отмечает эксперт по безопасности дорожного движения Александр Холодов, это связано как с топливным фактором, так и с тем, что в Петербурге власти продлили для владельцев электромобилей льготы по транспортному налогу и безвозмездному размещению таких машин в зоне платной парковки. Но увеличение их продаж по-прежнему сдерживает слишком высокая цена, по сравнению с аналогами на жидком топливе.

—Электромобили еще слишком дороги для того, чтобы в предпочтениях покупателей произошел перелом. Для этого нужно, чтобы появилась деше-

Експансия локализованных в России китайских брендов постепенно приводит к сокращению автоэкспорта из Поднебесной.

вая модель, условно говоря, как в свое время «зашили» Renault Logan или Hyundai Solaris. Если в таком же бюджетном сегменте появится электрокар, конечно, он за собой потащит и всю инфраструктуру,—считает Холодов.

По мнению экспертов, в оставшиеся месяцы 2026 года резких изменений на авторынке не будет.

—Если ставки продолжают снижаться, это, конечно, немного оживит рынок, но люди все равно будут очень внимательно считать деньги. И сейчас для покупателя гораздо важнее понимать, во сколько автомобиль реально обойдется в итоге, чем видеть в рекламе красивую скидку, которая потом обрывает дополнительными условиями,—говорит Александра Пригарнева.

А Денис Гаврилов отмечает, что за лето, возможно, сформировался небольшой отложенный спрос на автомобили с ДВС, который будет реализован в случае понимания автолюбителями, что ситуация с доступностью топлива нормализовалась. ●

ЦИФРЫ

На середину 2026 года в России было зарегистрировано 47,7 миллиона легковых автомобилей. Больше всего—в Москве (4,1 миллиона) и Московской области (3 миллиона). В Санкт-Петербурге насчитывается 1,8 миллиона легковых автомобилей (по данным агентства «АВТОСТАТ»).

КОМПЕТЕНТНО В Петербурге
обсудят будущее строительной
отрасли страны
Перестройка

Мария Голубкова,
Санкт-Петербург

До открытия ежегодной всероссийской конференции «Российский строительный комплекс» остается десять дней. Профессионалы строительного рынка, представители органов власти и эксперты высокого уровня соберутся в Санкт-Петербурге 25 сентября—уже в 17-й раз, чтобы обсудить ситуацию на рынке, новейшие тренды в строительстве, особенности нормативного регулирования отрасли. О реперных точках будущих дискуссий корреспондент «РГ» побеседовала с вице-президентом и членом Совета Национального объединения строителей (НОСТРОЙ) Антоном Морозом.

—Антон Михайлович, какие темы форума останутся ключевыми, а какие принесут день сегодняшний?

АНТОН МОРОЗ: Знаете, за 17 лет конференция действительно прошла огромный путь. Если в самом начале это была узкопрофильная площадка по вопросам саморегулирования, то сегодня это, без преувеличения, главный федеральный «смотр» отрасли. И символично, что с 2019 года она проходит в рамках форума «Устойчивое развитие»,—это очень точно отражает смену вектора: мы больше не просто строим, мы строим с оглядкой на десятилетия вперед, обеспечивая устойчивое развитие отрасли.

Неизменным стержнем остается диалог власти и бизнеса.

информационные системы (АИС «Рейтингование»), участие подрядчиков—членов СРО в них пока добровольное. Системы собирают данные из налоговой, судов, единой информационной системы закупок и реестров СРО, давая целостную картину по каждой компании.

Очевидно, что у крупных компаний с многолетней историей этих данных много, и здесь возникает «эффект снежного кома»: высокий рейтинг дает доступ к дорогим контрактам, а их исполнение еще больше поднимает рейтинг. Поэтому вопрос о рисках для малых и новых компаний—это, пожалуй, самое главное и самое тревожное.

Здесь, на мой взгляд, ключевых мер должно быть три: критерии, адаптированные под масштаб компании, затем сегментация заказов: часть объектов должна размываться исключительно среди компаний с не самым высоким рейтингом—это даст стартапам площадку для роста и накопления того самого опыта. И, конечно, запуск системы должен быть плавным, чтобы она отсеивала недобросовестных игроков, но не задавила молодых.

—Развитие строительной отрасли напрямую связано с развитием экономики страны. Какие тенденции вы бы отметили?

АНТОН МОРОЗ: Отрасль сегодня переживает непростой период, и мы видим несколько ключевых, местами противоречивых тенденций.



АНТОН МОРОЗ

Антон Мороз:
Стройка остается драйвером экономики страны.

А вот повестка сегодняшнего дня разительно отличается. В условиях высокой ключевой ставки и трансформации ипотечных программ на первое место выходит не объем, а эффективность. Именно поэтому в центре пленарной дискуссии 25 сентября в Санкт-Петербурге—реализация стратегии развития отрасли, промежуточные итоги нашпрокта «Инфраструктура для жизни» и, конечно, перспективы жилищного строительства.

—Эксперты говорят об общем охлаждении строительного рынка. Как привести новые строительные проекты в регионы?

АНТОН МОРОЗ: Регионы сейчас действительно в зоне риска. Но решения есть, и они довольно практические. Первое—дать инвестору понятную картинку. Ее обеспечивает мастер-планы, где сразу прописано: здесь будут жилые дома, здесь—парк, здесь—производство. Это дает бизнесу уверенность, что он вкладывается в территорию с будущим. Второе—удешевить кредиты. Третье—развивать местные заводы стройматериалов. Если возить все издалека, стройка становится невыгодной.

Ну, а четвертое—снижать административные барьеры. Сейчас запущен масштабный эксперимент по трансформации стройотрасли—вводится параметрическое нормирование, то есть требования к конечному результату, а не к процессу. Немаловажно и внедрение системы рейтингов для подрядчиков, чтобы надежные компании могли брать долгосрочные контракты, не боясь, что цены уйдут в минус.

—Не оставит ли такое регулирование «за бортом» новые бизнесы и стартапы, у которых нет достаточных баллов для рейтингования?

АНТОН МОРОЗ: Сама идея перейти на прозрачную балльную оценку опыта, финансовой устойчивости и деловой репутации—абсолютно правильная. Сейчас подрядчики часто выбирают по одному-единственному критерию—минимальной цене. Это приводит к демпингу, срыву сроков и, как следствие, к миллиардным убыткам.

Кстати, в 2025 году НОСТРОЙ и НОПРИЗ уже запустили собственные автоматизированные

Первое—инвестиционная пауза. Из-за дорогих кредитов и неопределенности компании замораживают новые проекты.

Второе—налоговая перестройка. Значительная часть подрядных организаций (а это более 90 процентов малого бизнеса) с этого года переведена с упрощенной системы налогообложения на общую, что неизбежно ведет к росту себестоимости. Бизнесу приходится оперативно адаптироваться к новой парадигме затрат.

Третье—переход от господдержки к рыночным механизмам. Государство сворачивает массовые льготные программы, рынок учится работать без постоянной поддержки. При этом восстановление отрасли в среднесрочной перспективе связывают исключительно с государственным инфраструктурными программами—частные инвестиции продолжают сокращаться.

Четвертое—цифровизация как стратегический приоритет. Внедрение BIM, искусственного интеллекта и цифровых двойников становится не просто трендом, а необходимостью для повышения производительности. Минстрой России ставит цель: к 2030 году уровень проникновения ИИ в отрасли должен достигнуть 50 процентов.

Кстати, после ухода иностранных систем мы не просто заменили их платформы—мы сделали лучше. Платформа Signal уже превзошла Autodesk BIM 360 по функционалу: у нее есть ИИ-помощник, который анализирует фото со стройки, проверяет документы и прогнозирует сроки. А ученые СФУ разработали систему с дронами и BIM-моделями: точность контроля—до пяти сантиметров, а обработка данных занимает 30 минут вместо недели.

В итоге стройка остается драйвером экономики страны: она дает больше 20 процентов ВВП страны и почти 18 процентов всех рабочих мест. Но при этом старые модели перестали работать, а новые только складываются. И главный вопрос сегодня: как пройти этот переходный период с минимальными потерями для всех участников рынка. ●

ТРЕНДЫ В Вологодской области старый общественный транспорт превращают в кафе

Осторожно, кухня
открывается!

Марина Чернова,
Вологодская область

В двух крупнейших городах Вологодской области одновременно стартовали два необычных проекта в сфере гостеприимства и урбанистики. В областном центре на Каменном мосту припарковался яркий гастробус, объединивший местную и грузинскую кухни, а в Череповце ко дню рождения местной транспортной системы готовят к открытию кафе-музей внутри ретро-трамвая. Спиксанный городской транспорт вместо утилизации получил вторую

А КАК У СОСЕДЕЙ?

Интеграция старого транспорта в городскую гастрономию успешно работает и в других регионах России, превращаясь в сильный туристический тренд. Например, в Перми уже несколько лет по улицам курсирует полноценное Romantic Tram Cafe. В Бюрге Ленинградской области в Трамвайном сквере установлен знаменитый «Войбогский трамвай»—воссозданный из корабельной стали ретро-вагон начала XX века, внутри которого работает популярная кофейня. Свои трамвай-кафе в разные годы открывались в Москве, Казани и Ульяновске.

жизнь в качестве гастрономических точек. Тренд называют гастрономическим апсайклингом, когда старые вещи не выбрасывают, а превращают в новые арт-объекты.

Вологодский фудтрак—настоящий городской автобус, полностью переоборудованный под пункт быстрого питания. Его кузов перекрасили в соответствии с официальным вологодским дизайном—красный в красный цвет, украсили изображениями знаменитых местных продуктов и нанесли яркий слоган «Попробуйте Вологду на вкус». Инициатором и ин-

вестором проекта выступил местный бизнес при поддержке Ассоциации отельеров и рестораторов области—гастробус стал своеобразным подарком городу.

Стехнической точки зрения проект представляет собой сложную инженерную задумку. —Переоборудованный автобус сохранил свою транспортную эстетику, но вся его хвостовая часть превращена в полноценную изолированную технологическую зону с профессиональной кухней. Чтобы запустить мобильный мини-ресторан, инженерам пришлось полностью переделать систему электроснабжения, протянув к кузову мощные силовые кабели для работы жарочных поверхностей, холодильников и вентиляции, а также продумать автономные системы водоснабжения и отвода стоков,—объясняют авторы проекта.

Формат заведения адаптирован под концепцию быстрого, но качественного перекуса. Шеф-повара решили пойти на смелый кулинарный эксперимент и объединили в меню две популярные гастрономиче-

ские культуры: грузинскую кухню и традиционные вологодские рецепты на основе свежих продуктов от местных фермеров.

—Таким образом, гастробус берет на себя еще и роль своеобразной витрины вологодских брендов, продвигая продукцию локальных сыроварен, мясных комбинатов и ягодных хозяйств,—рассказывают в Ассоциации отельеров и рестораторов Вологодской области.

Пока Вологда осваивает автотранспорт, в индустриальном Череповце сделала ставку на трамвай. Спиксанный экземпляр установили прямо у территории бывшего депо.

Познакомившись с перечнем требований, организаторы решили полностью отказаться от полноценной горячей кухни внутри вагона. К тому же это поможет избежать тяжелых запахов и загромождения пространства. Вместо этого в головной части смонтирована эргономичная кофейная станция для бариста с профессиональной кофемашиной и витриной для готовой свежей выпечки и десертов.

—Чтобы не перегружать салон, массивные элементы оригинальных трамвайных кресел были бережно демонтированы, отреставрированы и установлены вновь с максимальным сохранением исторического шарма, но с учетом комфорта пассажиров,—рассказал мэр города Андрей Накрошаев.—Внутри вагона разместили архивные фотографии, старые проездные билеты и элементы экипировки вагоновожатых разных десятилетий.

Главной технической фишкой для гостей станет доступ в оригинальную кабину машиниста, где полностью сохранены пульта управления, рычаги и контроллеры, позволив каждому посетителю почувствовать себя вагоновожатым.

Урбанисты считают подобные арт-объекты беспримысленным вариантом для внутреннего туризма. Для путешественников это готовая фотозона и уютная точка, где можно быстро и необычно перекусить, а для самих городов еще и способ экологично утилизировать старую технику и превратить серые зоны в яркие общественные пространства. ●