

транспорт

Инвесторы садятся в беспилотники

АФК «Система» и Сбербанк заинтересовались инвестициями в проект по разработке софта для автономных автомобилей российской IT-компании Cognitive Technologies. Эту отрасль ждет высокая инвестиционная активность, но до коммерциализации беспилотных автомобилей пока далеко и стартапы в этой сфере вряд ли способны генерировать существенные финансовые показатели, отмечают эксперты.

— инвестиции —

Сбербанк интересуется участием в проекте по созданию программного обеспечения для автономного транспорта группы Cognitive Technologies, рассказал источник в IT-отрасли и подтвердил собеседник, близкий к переговорам. Проектом также активно интересуются АФК «Система» и иностранные компании, документы с потенциальными инвесторами пока не подписаны, отмечает один из собеседников. «Система» через свои венчурные структуры активно мониторит рынок решений в области беспилотного вождения. В том числе в сфере наших интересов есть и Cognitive Technologies. Однако о каких-либо договоренностях говорить преждевременно», — отметил источник в АФК. В случае сделки, по его словам, речь может идти о небольшой доле. В Cognitive Technologies, Сбербанке и АФК «Система» отказались от официальных комментариев.

Cognitive Technologies специализируется на разработке и внедрении софта для электронной торговли, управления и автоматизации предприятий. Ее основные акционеры — пре-

зидент группы Ольга Ускова и гендиректор Андрей Черногоров (по данным журнала РБК, сын госпожи Усковой), совладельцами также являются сотрудники группы. По данным Kartoteka.ru, выручка АО «Когнитив» в 2016 году (последние доступные данные) составила 214 млн руб., чистая прибыль — 2 млн руб. С 2016 года в Cognitive Technologies входит Cognitive Pilot (ООО «Когнитив-пилот»), работающая в сфере беспилотного транспорта. Весной 2017 года Ольга Ускова заявила о готовности продать 15–20% Cognitive Pilot, сообщил TAdviser. Инвестиции нужны прежде всего для ускорения выхода на международные рынки, поясняла она portalu Russia Beyond.

Panee Cognitive Pilot и Hyundai Mobis (входит в Hyundai Motor Group) договорились о создании программного модуля для автономного вождения и планируют разработать софт для распознавания пешеходов, автомобилей, велосипедистов и мотоциклистов. В мае на совещании по вопросам развития искусственного интеллекта у президента РФ Владимира Путина Ольга Ускова сообщила о договоренностях по производ-



Алексей Козленко

ству в Томске опытной парти разработанного компанией радара для автономного транспорта.

Cognitive Technologies работает на одном из самых горячих рынков, в котором ожидается появление новых «единорогов», указывает заместитель гендиректора — инвестиционный директор Российской венчурной компании Алексей Басов. «Компьютерное зрение — ключевой элемент в системе беспилотных автомобилей. Мы ожидаем большой инвестиционной активности в этом сегменте», — сообщил он.

С точки зрения инвесторов, возможную сделку с

Cognitive Technologies стоит рассматривать не как выход в сегмент беспилотного транспорта, а как расширение компетенций в области ПО для машинного зрения, полагает директор по инвестициям Russia Partners Advisers Александр Лупачев.

Так, Сбербанк и АФК «Система» через Sistema_VC уже участвуют в капитале разработчика систем машинного зрения VisionLabs. По мнению господина Лупачева, проект в области автономного транспорта Cognitive Technologies может быть оценен в сумму до \$10 млн — по цене объ-

ектов интеллектуальной собственности, так как «говорить о существенных финансовых показателях направления пока преждевременно».

При оценке стоит ориентироваться на сделки разработчиков беспилотных систем в мире, возражает другой собеседник. В марте 2017 года Intel объявила о поглощении израильского разработчика систем для автономного транспорта Mobileye за \$15,3 млрд. Однако коммерциализация беспилотных автомобилей начнется нескоро. «Яндекс», лидирующий в сфере беспилотных автомобилей в России, сможет предпринять первые шаги

в этом направлении лишь в 2022 году, ожидает UBS.

Оценка стартапа или развивающейся компании в области компьютерного зрения варьируется в зависимости от региона нахождения — проект из Кремневой долины может при прочих равных стоить в пять раз дороже, чем аналогичный российский, отмечает директор технологической практики в консалтинге KPMG в России и СНГ Сергей Вихарев. Если же компания уже имеет продажи, то при оценке капитализации мультипликатор к годовой выручке может достигать десяти, полагает он.

Владислав Новый

Государство направляет электрички в регионы

— конъюнктура —

С10 рельсовых автобусов серии РА-3 производства АО «Метровагонмаш» на сумму 1,2 млрд руб., 17 электропоездов переменного тока ЭП3Д (72 вагона) производства ОАО «Демидовский машиностроительный завод» (оба завода входят в «Трансмашхолдинг») на сумму 2 млрд руб., а также 12 плацкартных вагонов производства АО «Тверской вагоностроительный завод» на сумму 0,6 млрд руб.

В ППК «Содружество» (перевозит пассажиров по железной дороге в девяти регионах Уральского и Приволжского федеральных округов) рассказали, что наиболее остро стоит сегодня вопрос о неэлектрифицированных участками пути. Сегодня там используются пассажирские вагоны с локомотивной тягой, которые постепенно выбывают из эксплуатации и нуждаются в замене на более эффективные рельсовые автобусы.

«В настоящее время „Трансмашхолдинг“ начато серийное производство рельсовых автобусов серии РА-3. У них более современный дизайн, есть система климат-контроля и специальные площадки для перевозки маломобильных пассажиров. В конце 2019 — начале 2020 года мы планируем арендовать четыре единицы данного подвижного состава для эксплуатации на территории Удмуртии и востоке Республики Татарстан. Но поскольку пригородные перевозки являются субсидируемыми, сейчас ведутся переговоры с субъектами об условиях эксплуатации данного типа подвижного состава», — сообщил о планах ППК «Содружество» ее гендиректор Азат Ахметшин.

В августе первые три рельсовых автобуса РА-3 были доставлены на Сахалинскую железную дорогу. В парке АО «Пассажирская компания „Сахалин“» они заменят старые дизель-поезда Д-2 японского производства, выбывшие в связи с истечением срока службы и с учетом перешивки узкой колеи на острове на общероссийский стандарт 1520 мм. Современные двухсекционные РА-3 способны перевозить 362 пассажира, развивать скорость до 120 км/ч и имеют запас хода 800 км. Проект по обновлению железнодорожной техники на Сахалине реализуется при финансовой поддержке Фонда развития Дальнего Востока, входящего в ВЭБ.РФ. По словам заместителя председателя госкорпорации Артема Довлатова, этот проект не только решает региональные задачи по улучшению качества пассажирских перевозок, но и выводит на рынок новый продукт отечественного машиностроения.

Александр Фролов

Региональные авиаперевозки растут на бюджетных вливаниях

— авиация —

За первые семь месяцев 2019 года российские авиакомпании перевезли на региональных маршрутах, субсидируемых по постановлению 1242, больше пассажиров, чем за весь прошлый год. Объем перевозок в январе—июле составил 985,6 тыс. человек, что почти в три раза больше того же периода прошлого года. Перевозчики связывают рост показателей не только с увеличением объемов финансирования, но и с увеличением спроса на «раскатанных» за годы применения механизма маршрутах. Эксперты позитивно оценивают рост региональных перевозок, отмечая при этом, что часть из них по возможности должна быть переведена на самокупаемость.

В январе — июле 2019 года пассажиропоток на субсидируемых региональных маршрутах достиг 985,6 тыс. человек, что примерно в три раза больше, чем за тот же период прошлого года, когда было перевезено 333,2 тыс. человек.

В Росавиации объясняют рост показателя увеличением бюджетного финансирования. В 2019 году оно выросло в 2,36 раза, с 3,3 млрд руб. до 7,8 млрд руб. В следующем году финансирование увеличится до 8,3 млрд руб. Число субсидируемых маршрутов также выросло — со 175 до 226 маршрутов. Субсидии в этом году распределяются между 21 перевозчиком, их получают «Сибирь», «Руслайн», «ЮВТ Аэро», «Азимут», «Ангара» и другие авиакомпании.

Выделение субсидий на региональные авиаперевозки из федерального и региональных бюджетов регламентируется постановлением правительства РФ 1242 от 25 декабря 2013 года. Механизм создан для стимулирования авиакомпаний расширять маршрутную сеть в обход Москвы. Бюджетные вливания позволяют перевозчикам избежать убытков в первые годы после открытия новых перспективных направлений, когда спрос на них еще недостаточен для окупаемости перелетов.

Коммерческий директор «ЮВТ Аэро» Станислав Козленко отмечает, что механизм субсидирования региональных перевозок позволяет авиакомпаниям «раскатать» маршруты, минимизируя риск получения убытков. «Три года назад никто себе и представить не мог, что отдельные региональные рейсы могут быть востребованы, а сегодня в летние месяцы мы переводим их на коммерческую основу», — говорит господин Козленко. К таким рейсам, по его словам, относятся Казань—Пермь, Казань—Махачкала, Пермь—Калининград.

Источник в отрасли утверждает, что для окупаемости субсидируемого рейса загрузка кресел на нем должна составлять не менее 50%.



Роман Вильямс

В отдельных случаях при «дешевом спросе» рейсы с грузкой в 70–75% могут выходить на безубыточность. При переводе субсидируемого рейса в коммерческую эксплуатацию цена билета растет на 30–150% в зависимости от спроса на перевозку и ее окупаемости.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов считает, что в субсидировании региональных маршрутов Росавиация должна соблюсти баланс. «У ведомства должна быть методика, позволяющая определить, по каким маршрутам есть жесткие социальные обязательства, а какие в будущем должны быть переведены на коммерческую основу», — говорит эксперт. Он добавил, что следующим этапом развития перевозок должно стать субсидирование местных маршрутов, выполняемых в пределах одного региона. Господдержка таких рейсов актуальна для крупных регионов Дальнего Востока и Крайнего Севера, где местные жители зачастую оказываются отрезанными от транспортной сети.

Герман Костринский

КОНТЕКСТ	ПРАВИТЕЛЬСТВО НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ СУБСИДИЙ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК
----------	---

Правительство Нижегородской области намерено в 2019 году почти вдвое увеличить объемы субсидирования по программе межрегиональных авиаперевозок. По данным областного минтранса, изначально в бюджете на 2019 год на эти цели было запланировано 37,7 млн руб. Столько же средств было заложено в бюджете на 2020 и 2021 годы. Министерство предлагает поднять объем субсидий еще на 30,3 млн руб. Соответствующая инициатива внесена на рассмотрение законодательного собрания Нижегородской области.

В 2019 году субсидии предоставляются авиаперевозчикам за рейсы из Нижнего Новгорода в Пермь, Краснодар и Казань. При полетах в Казань и Пермь 39% в общем объеме субсидий оплачивается за счет средств федерального бюджета, по 30,5% — за счет бюджетов Нижегородской области, Татарстана и Пермского края. Рейсы в Краснодар субсидируются только за счет федерального и нижегородского бюджетов на 39% и 61% соответственно. Кроме того, в перечень субсидируемых маршрутов в 2019 году включены авиаперевозки из Нижнего Новгорода в Калининград, Калугу и Ростов-на-Дону. По этим трем маршрутам субсидии из бюджета Нижегородской области не предоставляются.

Увеличив объем дотаций, региональной минтранс планирует повысить частоту перевозок и запустить новые рейсы. До конца 2019 года в перечень субсидируемых должны войти маршруты в Санкт-Петербург, Сочи, Геленджик, Новосибирск. По словам Максима Подовинникова, пока предложения по дополнительным расходам бюджета на субсидирование новых маршрутов только формируются. По готовности они будут представлены на рассмотрение депутатов законодательного собрания.

Напомним, в начале 2018 году перелеты из Нижнего Новгорода выполнялись по семи субсидируемым маршрутам: Казань, Ростов-на-Дону, Нижнекамск, Ижевск, Киров, Пенза, Ульяновск. К концу года субсидировались только перевозки в Казань, Ростов-на-Дону и Нижнекамск. Изначально из областного бюджета на эти цели планировалось направить 27,1 млн руб., но по факту общий объем субсидирования составил 22,7 млн руб. Андрей Репин