Цифровая экономика

Едет на автомате | А2

Северная столица успешно переводит городской транспорт на автономное управление

ПРИЛОЖЕНИЕ К «РОССИЙСКОЙ ГАЗЕТЕ» 10 сентября 2026 четверг № 207 (10 043)

СТРАТЕГИЯ / В России появилась новая форма валюты

Цифровой расчет

Евгений Семенов

Массовое внедрение цифрового рубля должно открыть для бизнеса не столько новый способ хранения денег, сколько новые сценарии расчетов. Главные преимущества эксперты связывают с программируемыми платежами, смарт-контрактами, круглосуточными переводами и возможностью точнее контролировать движение средств. При этом компании пока больше всего волнуют практические вопросы: интеграция новой инфраструктуры с бухгалтерией и ERP-системами, кибербезопасность, затраты на подключение и изменение внутренних процессов.

Деньги по условию

Одной из наиболее заметных особенностей цифрового рубля эксперты называют возможность автоматизировать платежи. В обычной сделке перечисление денег зачастую остается отдельным действием, которое необходимо инициировать после поставки товара, подписания документов или выполнения другого условия. В перспективе этот этап можно будет связать непосредственно с наступлением предусмотренного сторонами события.

«Главный практический эффект — появление программируемых платежей и смарт-контрактов: деньги можно будет перечислять автоматически при наступлении заранее заданных условий, например после поставки товара, подписания акта или выполнения госконтракта», — говорит основатель финтех-платформы SharesPro Денис Астафьев.

Цифровой рубль потребует от бизнеса перенастройки платежной ИТ-инфраструктуры

Такая механика особенно интересна для операций, где платеж зависит от последовательного исполнения нескольких этапов. Среди наиболее очевидных сфер эксперты называют расчеты между юрлицами, закупки, логистику, государственные контракты и проекты с целевым финансированием.

Директор финтех-стартапа Casheron Нурбек Садыков считает, что цифровой рубль способен сделать платежные процессы более управляемыми и прозрачными. «Для бизнеса это потенциально означает ускорение расчетов, снижение количества ручных операций и появление новых сценариев автоматизации платежей», — отмечает он.

При этом массовое использование таких возможностей будет зависеть от появления готовых коммерческих решений. Часть механизмов смарт-контрактов еще находится на стадии развития, поэтому говорить о повсеместной автоматизации расчетов пока преждевременно.

Быстрее и дешевле

Еще одна потенциальная выгода связана с самой платежной инфраструктурой. Операции с цифровым рублем проводятся на единой платформе, что позволяет осуществлять расчеты круглосуточно и не привязывать их к режиму работы конкретного банка.

Доцент кафедры моделирования и системного анализа Финансового университета при Правительстве РФ Мария Добрина отмечает, что важным преимуществом для бизнеса может стать более низкая стоимость приема платежей по сравнению с традиционным карточным эквайрингом.

Генеральный директор компании «Вивэд» Мария Попова также считает экономику расчетов одним из наиболее заметных преимуществ нового инструмента. Для крупных компаний даже небольшая разница в стоимости каждой операции при значительном обороте способна превращаться в существенную экономию.

А3

ПРАВО / Продавцы на маркетплейсах, самозанятые и пункты выдачи заказов заработают по-новому с октября

Прибыл на платформу

Марина Басович

С 1 октября вступает в силу закон о платформенной экономике. Снижение цены за счет продавца теперь станет возможным только с его согласия, а за отказ от этого будет запрещено блокировать кабинет и снижать рейтинг. О росте комиссий площадки обязаны предупреждать за 45 дней. Для самозанятых и ИП вводится лимит работы на одного заказчика. «РГ» разобралась, что еще изменится для участников рынка.

Кто в списке

Новые правила касаются посреднических цифровых платформ, включенных в реестр минэкономразвития: маркетплейсов, агрегаторов такси, сервисов доставки, сайтов объявлений и других площадок. В предварительный список вошли Wildberries, Ozon, Avito, Lamoda, Joom, «Купер», «Магнит Маркет», «Яндекс Маркет», «Яндекс Go», «Яндекс Еда», «Яндекс Путешествия» и Delivery Club.

«Платформы за несколько лет превратились для огромного количества малого и среднего бизнеса из дополнительного канала продаж в инфраструктуру доступа к рынку, — объясняет стратегический советник по развитию бизнеса, международным партнерствам и взаимодействию с госорганами Сабина Джафарова. — Поэтому государство начинает регулировать уже не только отношения «продавец — покупатель», но и баланс сил между платформой и предпринимателем».

Что меняется в договорах

Закон вводит обязательные требования к договорам между операторами и партнерами. В каждом документе должны быть зафиксированы порядок формирования рейтинга продавца, принципы ранжирования в поисковой выдаче, исчерпывающий перечень мер ответственности и порядок досудебного обжалования.



За покупателями закрепили право проверить заказанный товар при выдаче в ПВЗ.

МИХАИЛ СИНИЦЫН / ТАСС

До сих пор отношения продавца и площадки держались на оферте, которую можно было переписать за ночь, рассказывает адвокат, эксперт Института экономики роста им. П.А. Столыпина Дмитрий Григориади. «Штраф за «нарушение правил», понижение карточки в выдаче, блокировка кабинета без внятной причины — перечень санкций был открытым, и спорить с ним было нечем», — говорит он. С 1 октября договор обязан содержать исчерпывающий перечень мер ответственности с основаниями и порядком их применения. Чего в перечне нет, применить нельзя.

АКЦЕНТ

ИСПОЛНИТЕЛИ СМОГУТ РАБОТАТЬ НА ОДНОГО ЗАКАЗЧИКА НЕ БОЛЕЕ 60 ЧАСОВ В МЕСЯЦ

Однако, как отмечает доцент кафедры маркетинга РЭУ им. Г.В. Плеханова Николай Перепелкин, окончательная оценка эффективности этой меры станет возможна только после детального знакомства с конкретными договорами. По его словам, некоторые юридические формулировки могут обнулить планируемый результат.

До заключения договора оператор проверяет продавца по госреестрам: компании — по ЕГРЮЛ, ИП — по ЕГРИП, самозанятых — через ФНС или Госуслуги. Проверка занимает до пяти рабочих дней, через Госуслуги — один день. При отказе продавец может пройти проверку повторно.

Если платформа в одностороннем порядке меняет условия договора, она обязана уведомить партнера за 45 дней, когда речь идет об изменении комиссий, штрафов, логистических условий или вознаграждения владельцев пунктов выдачи. О технических изменениях — за 15 дней.

Улучшать условия для продавца можно в любое время, не дожидаясь истечения сроков уведомления.

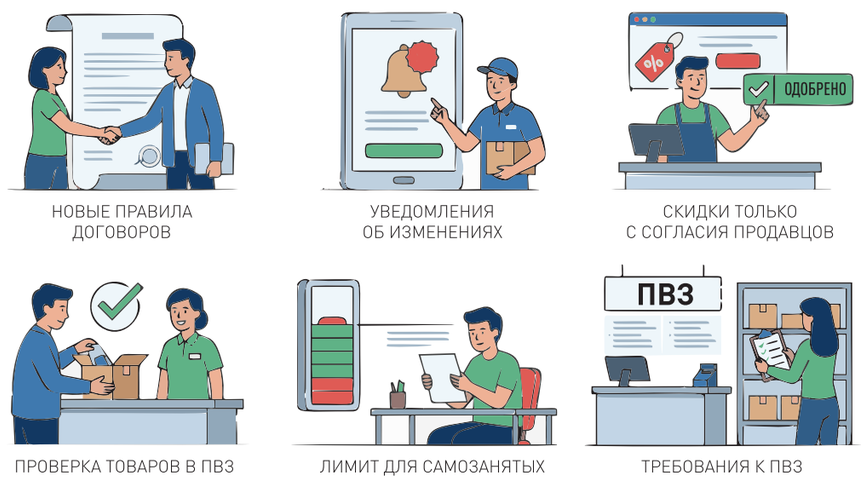
Скидки — только с согласия продавца

Еще одна важная новация касается скидок за счет продавца. Президент Ассоциации экспортеров и импортеров Артур Леер описывает типичный алгоритм, с которым продавцы сталкивались ранее. Площадка объявляла скидку, часть которой финансировалась за счет продавца, а участие фактически было условно-добровольным — отказ грозил понижением в поисковой выдаче, ухудшением рейтинга или другими непрямыми санкциями. Продавец оказывался перед выбором: либо продавать в минус, либо терять видимость товара.

«Логика площадок понятна: чем выше скидка, тем ниже цена, тем интереснее покупателю, а значит, больше продавцов», — добавляет Перепелкин.

А2

ОСНОВНЫЕ НОВШЕСТВА ЗАКОНА О ПЛАТФОРМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ



НОВЫЕ ПРАВИЛА ДОГОВОРОВ · УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ · СКИДКИ ТОЛЬКО С СОГЛАСИЯ ПРОДАВЦОВ

ПРОВЕРКА ТОВАРОВ В ПВЗ · ЛИМИТ ДЛЯ САМОЗАНЯТЫХ · ТРЕБОВАНИЯ К ПВЗ

ИНФОГРАФИКА «РГ» / АНТОН ПЕРЕПЛЕТЧИКОВ / АЛЕКСАНДР ФЕЙСТ

ИННОВАЦИИ / Передовые технологии оптимизируют работу транспортной отрасли по всей стране

Светофор уменьшит пробку

Михаил Калмацкий

Цифровые решения играют все более значимую роль в работе отечественной транспортной отрасли. Беспилотные грузовики осваивают отдельные трассы, интеллектуальные системы управляют дорожным движением, а пассажиры привыкают оплачивать проезд не картой, а взглядом в камеру. Дальнейшая цифровизация должна сделать работу отрасли еще эффективнее, а поездки удобнее.

Единый пакет

В развитии новых технологий активно участвует государство. Минтранс совместно с Минцифры России создадут единый пакет цифровых решений для управления общественным транспортом, сообщил в ходе промышленной выставки «Иннопром» замглавы Минтранса России Алексей Шило. Этот пакет позволит регионам использовать готовые сервисы для транспортного планирования, цифровизации льгот и управления перевозками без необходимости разрабатывать все самостоятельно.

Напомним, в декабре прошлого года правительство РФ утвердило обновленное стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли России до 2030 года. В числе основных задач: цифровизация пассажирских, грузовых перевозок и управления транспортным комплексом.

АКЦЕНТ

БОЛЕЕ 120 БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ УЖЕ КУРСИРУЮТ ПО МАГИСТРАЛИ М-11 «НЕВА», ЦКАД И ТРАССЕ М-12 «ВОСТОК»

Цифровые инструменты нужны для управления сложными системами, с которыми один человек не справляется, отметил директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта, член общественного совета при Ространснадзоре Михаил Якимов.

«Уличная дорожная сеть крупного города — это сложная система. Даже если поставить 100 человек на 100 перекрестков, то они уже не в состоянии управлять движением, поскольку поток транспорта настолько связный и плотный, что эти перекрестки должны управляться координированно. В этом заключается основная причина введения цифровых систем», — пояснил «РГ» эксперт.

Цифровизация транспорта решает три ключевые задачи, считает технический директор компании «Стахановец» Сергей Щербаков. «Это создание бесшовной среды перевозок, когда все логистические процессы переводятся в цифру, включая электронные накладные на железных дорогах и в авиации, а с 1 сентября 2026 года и в автоперевозках. Второе — повышение эффективности управления отраслью через единую цифровую среду, например, ГИС «Российский транспорт». Третье — устранение инфраструктурных ограничений за счет новых технологических решений, — перечислил «РГ» эксперт. — Цифровые технологии управляют 75 процентами транспортной системы, а ИИ используют более 45 процентов организаций».

Грузовик на автопилоте

Внедрение цифровых технологий на транспорте идет в нескольких направлениях. Одно из них — создание и эксплуатация беспилотных автомобилей, трамваев, поездов.

А2



Онлайн-график движения транспорта позволяет жителям городов лучше планировать поездки.

РИА НОВОСТИ

БЕЗОПАСНОСТЬ / Защита от мошенников набирает популярность

Полис от обмана

Евгений Семенов

Страхование от финансового мошенничества постепенно становится отдельным направлением розничного рынка. Такие полисы могут покрывать потери при несанкционированных списаниях, фишинге, взломе банковских аккаунтов и отдельных сценариях социальной инженерии. Но опрошенные «РГ» эксперты отмечают, что состав защиты сильно различается, а сам полис не гарантирует автоматический возврат денег.

Зона покрытия

Операционный директор ООО «Космовизаком» Дмитрий Михайлов отмечает, что механика продукта сравнительно проста: клиент оформляет полис, часто прямо в банковском приложении, а при наступлении предусмотренного договором случая страховщик компенсирует ущерб в пределах установленной суммы.

В стандартное покрытие обычно входят наиболее распространенные схемы: звонки от лжесотрудников банков и госорганов, фишинговые ссылки, кража данных карты, взлом дистанционного банковского обслуживания.

Некоторые программы распространяются и на случаи, когда человек самостоятельно переводит деньги мошенникам под психологическим давлением.

«Состав покрытия сильно различается между продуктами: переносить условия одного полиса на другой из-за схожих названий нельзя», — предупреждает партнер адвокатского бюро «Этлегис» Константин Лучников.

В более широких программах могут учитываться также установка злоумышленниками программ удаленного доступа, использование поддельных банковских приложений, оформление кредита по похищенным данным или кража наличных после снятия в банкомате.

А3

ФИНАНСЫ / Инвесторы получили доступ к зарубежным активам

Не любят границы

Евгений Семенов

На российском финансовом рынке развивается новый класс инструментов, получивший название неоактивов. Речь идет о расчетных контрактах, цена которых привязана к зарубежным акциям, криптовалютам и другим базовым активам. При этом инвестор не получает права собственности на сам актив: финансовый результат формируется только за счет изменения его цены. «РГ» пообщалась с профильными экспертами и выяснила, в чем отличие неоактивов от привычных ценных бумаг и что нужно иметь в виду их потенциальным покупателям.

Без зарубежного счета

Основной интерес к таким инструментам связан с возможностью получить доступ к зарубежным рынкам через российскую инфраструктуру и в рублях. Для частного инвестора это упрощает техническую сторону сделки: ему не требуется напрямую выходить на иностранную биржу или покупать саму зарубежную ценную бумагу.

Основатель и генеральный директор компании «Финголд» Антон Никитин отмечает, что инвестор в этом случае «не становится собственником акции или монеты, а получает финансовый результат от движения ее цены».

По его словам, спрос на такие инструменты растет. С момента запуска торгов весной 2026 года обороты несколько раз обновляли дневные максимумы, а к концу лета список доступных инструментов расширился до нескольких десятков позиций, связанных с глобальными акциями и криптовалютными индексами.

А3

ЦИФРОВИЗАЦИЯ / Биометрия упрощает электронные сделки с недвижимостью

Сойдет за паспорт

Евгения Мамонова

Доля электронных ипотечных сделок в России с 2022 года выросла в десять раз, сообщает Росреестр. Рынок постепенно переходит в онлайн, и летом 2026 года этот процесс получил новый импульс. С 1 июля 2026 года в России вступили в силу изменения, предусмотренные Федеральным законом № 133-ФЗ от 7 июня 2025 года.

Теперь граждане могут использовать Единую биометрическую систему (ЕБС) при подаче документов на государственную регистрацию объектов недвижимости в электронном виде. На практике это означает, что купить, продать или подарить квартиру теперь можно полностью дистанционно, без похода в МФЦ и без бумажных документов.

Раньше для оформления электронной сделки требовалось предварительное согласие на электронную форму регистрации. Нужно было лично прийти в МФЦ, подтвердить личность и только после этого получить право на электронное оформление.

«Главное изменение для собственника — возможность провести сделку с недвижимостью полностью дистанционно, без предварительного визита в МФЦ, — объясняет руководитель агентства Dolgov PRO Дмитрий Долгов. — Это особенно удобно при межрегиональных сделках, когда продавец и покупатель находятся в разных городах или странах. Раньше такая география усложняла сделку и часто требовала участия банка, нотариуса либо личного визита одной из сторон. Биометрия эту проблему снимает.

Процедура несложная, но требует подготовки. Первый шаг — сдать биометрию в отделении любого банка. С собой нужны паспорт и СНИЛС, а также подтвержденная учетная запись на «Госуслугах». Сотрудник банка сделает фото и запишет голос. При этом в системе хранятся не сами фотографии и записи, а их зашифрованные слепки.

А3

Российская газета
www.rg.ru
10 сентября 2026
четверг № 207 (10 043)

РАЗВИТИЕ / Северная столица успешно переводит городской транспорт на автономное управление

Едет на автомате

Софья Суркина

В Санкт-Петербурге 1 сентября открылся Инжиниринговый центр компании «ТМХ ТМ» (входит в структуру «ТМХ Интеллектуальные Системы»). Это первая в России площадка, объединившая компетенции по разработке комплексных высокоавтоматизированных и беспилотных систем для городского рельсового транспорта. Работу таких систем показали в действии уже на следующий день: в Петербургском метрополитене начались испытания высокоавтоматизированного поезда. За всей этой работой стоит стратегическая цель — вывести страну в число глобальных лидеров в беспилотных технологиях.

Для ускорения процесса

Открытие площадки прошло с участием городских властей, руководителей транспортных предприятий Петербурга и Трансмашхолдинга (ТМХ). Гостям показали специализированные стенды, где моделируется и тестируется работа умных систем, которые создает группа опытных и разнопрофильных специалистов.

По словам генерального директора ТМХ Кирилла Липы, ключевым приоритетом работы центра является обеспечение высоких стандартов надежности техники и безопасности движения. При этом концентрация в одном месте всех необходимых инструментов проектирования и испытательной базы позволит значительно ускорить создание новых решений. Так, ожидается, что время на проработку технических вопросов сократится в среднем на 40 процентов, а согласование документов ускорится на 10–15 процентов.

АКЦЕНТ

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА ВЫПОЛНЯЕТСЯ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА ВЛАДИМИРА ПУТИНА

«Трансмашхолдинг — наш партнер в обновлении вагонного парка Петербургского метрополитена. Сегодня на линиях городской подземки курсируют 400 вагонов «Балтиец» их производства, еще 550 предусмотрены следующими поставками», — сообщил вице-губернатор Кирилл Поляков. Он также отметил, что открытие центра укрепит технологическую базу Петербурга, что позволит быстрее оценивать применение разработок в городском транспорте и внедрять наиболее востребованные технологии.

Практическое применение показали при запуске тестового движения высокоавтоматизированного подвижного состава на базе «Балтийца», который провел основные операции без участия человека, выполняя роль цифрового помощника машиниста. Сам поезд прошел по Красносельско-Калининской линии — той, что в дальнейшем предстоит обслуживать терминал ВСМ Москва–Петербург.

Кстати, за тестовым рейсом наблюдал и аким Алматы Дархан Сатыбалды, чей визит был приурочен к 30-летию партнерства двух городов. На встрече в Смольном с губернатором Александром Бегловым аким отметил, что для Алматы особенно интересен опыт Санкт-Петербурга по развитию транспортной инфраструктуры, по организации движения, техническому обслуживанию и интеграции различных видов общественного транспорта.

С опорой на собственные инженерные школы

«Мы выполняем поручение президента Российской Федерации о включении искусственного интеллекта во все сферы нашей жизни, — подчеркнул губернатор Северной столицы Александр Беглов. — И в первую очередь — это, конечно, метро. Система здесь полностью автоматизирована. Машинист присутствует, но не вмешивается в работу без крайней необходимости. Самое главное, что человеческий фактор, такой как состояние машиниста, постепенно отходит в сторону. Это прежде всего повысит безопасность движения».

О том, что новейшие технологии, возможности искусственного интеллекта позволяют кардинально повысить эффективность работы общественного транспорта, Владимир Путин в очередной раз напомнил в августе — на заседании Президиума Госсовета. Подробно эту тему президент разбирал в январе, на совещании по вопросам развития автономных систем: «Внедрение в жизнь автономных беспилотных решений — это, разумеется, не мода, это необходимость, путь к укреплению глобальной конкурентоспособности нашей страны, к тому, чтобы решать вопросы социально-экономического развития в условиях дефицитного рынка труда и демографических вызовов, обеспечить безопасность, а значит, суверенитет в конечном итоге — России». Также Владимир Путин подчеркнул, что нужно «формировать национальную индустрию беспилотного транспорта на суверенной технологической и производственной платформе с опорой на собственные научные и инженерные школы».



ГУП «ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН»

За тестированием поезда на основе «Балтийца» губернатор Александр Беглов наблюдал вместе с акимом Алматы Дарханом Сатыбалды.

Как автоматизация приходит на линии

Уже сейчас по уровню компетенций Россия не уступает ведущим странам. Так, по внедрению систем автоматизации на рельсовом транспорте ТМХ входит в десятку мировых лидеров с широкой географией проектов.

Например, в столичном метро на Большой кольцевой линии (БКЛ) с января испытывается беспилотный состав на базе модели «Москва-2024». По словам мэра Сергея Собянина, в 2027 году планируются первые поездки с пассажирами, а к 2030-му БКЛ станет первой полностью беспилотной линией.

Параллельно автоматизация приходит на трамвайные линии. Например, Москва стала первым городом мира, где запущено регулярное движение беспилотного трамвая с пассажирами (согласно планам, к 2030 году беспилотными будут около двух третей парка). В Петербурге оснащение образца беспилотного трамвая с ИИ-автопилотом планируется завершить в 2026 году. Готовят к беспилотному движению и единственный в России междугородний трамвайный маршрут: Екатеринбург—Верхняя Пышма.

На очереди — автотранспорт. Глава минтранса Андрей Никитин предложил распространить экспериментальные правовые режимы на автобусы и начать пилоты в Москве, Подмосковье, Петербурге, Татарстане и на Дальнем Востоке. Конкретную дату запуска министр не назвал: важнейшим ориентиром он считает принятие базового федерального закона о высокоавтоматизированном транспорте. Госдума может принять его уже этой осенью. ●

Доказательная безопасность

О беспилотном движении и надежности автоматики «РГ» рассказал гендиректор «ТМХ Интеллектуальные Системы», управляющий директор по развитию интеллектуальных систем управления ТМХ Андрей Романчиков.

Какие разработки Инжинирингового центра уже применяются на рельсовом транспорте?

АНДРЕЙ РОМАНЧИКОВ: Их очень много. Так, если говорить про Петербург, то тут помимо эксперимента по беспилотному движению это системы безопасности и автоведения, которыми оснащены поезда «Балтиец». Задача первых — обеспечить уровень, при котором вероятность опасного отказа — один из миллиарда. Это означает, что в метро человек может чувствовать себя так же спокойно, как дома. И это не просто слова, а расчетный показатель, который мы доказываем для систем такого класса. Автоведение же позволяет энергооптимально выполнять расписание движения поездов.

Наши разработки внедрены на городском транспорте Москвы, Казани, Нижнего Новгорода и т.д. Очень интересный проект — трамвай Верхняя Пышма — Екатеринбург. Есть проекты за рубежом, например, в метрополитенах Ташкента и Минска.

Как проверяется надежность систем?

АНДРЕЙ РОМАНЧИКОВ: Все тестирование проходит в центре, где есть большая лабораторная база. Сертифицируем при участии заказчика и независимых организаций. Например, только для одной функции мы ставим три комплекта аппаратуры, работающих параллельно и контролирующих друг друга. Да, архитектура сложная, но она дает гарантии. Ряд разработок уже внесен в реестр российской промышленной продукции минпромторга и получил сертификаты соответствия требованиям ГОСТ.

В целом наличие лабораторной базы позволяет нам тестировать системы, устанавливаемые на инфраструктуре и подвижном составе, комплексно, в связке. Именно их взаимодействие и дает эффекты, которые чувствует пассажир, — безопасность, плавность хода и пунктуальность движения. А для заказчика — метрополитена — эффект заключается в энергосбережении и понижении требований к машинистам: мы снимаем с людей ответственность за те задачи, с которыми автоматика справляется лучше.

Переход к полностью беспилотному движению пока упирается в нормативную базу. Имеют ли ваши специалисты какое-либо отношение к ее созданию?

АНДРЕЙ РОМАНЧИКОВ: Да, и это для нас ключевая задача. Помимо создания технических решений холдинг ведет совместную работу с заказчиками и государственными органами по согласованию экспериментально правового режима. Мы активно участвуем в подготовке нормативной документации вместе с метрополитенами и министерством транспорта страны.

Помимо законодательной базы что еще необходимо для массового запуска беспилотных поездов в российских метрополитенах?

АНДРЕЙ РОМАНЧИКОВ: Две вещи. Современный подвижной состав и изолированный контур, то есть платформенные двери (они тоже входят в число наших новых разработок). Причем эти двери не обязательно должны, как в Петербурге, закрывать все пространство — они могут быть достаточно компактными.

Вообще, беспилотные технологии на рельсовом транспорте — это технологии не завтрашнего, а сегодняшнего дня. Как пример: уже фактически завершен проект по внедрению системы авторасстановки трамваев в петербургском трамвайном парке № 7. Суть в следующем: водитель привозит трамвай в депо, а дальше все движения внутри (расстановка, мойка и прочие операции) происходят автоматически без его участия.

Чем автоматизация рельсового транспорта принципиально отличается от автомобильного?

АНДРЕЙ РОМАНЧИКОВ: Прежде всего тормозными путями: у поезда он несравнимо длиннее — таков физический закон, сцепление «колесо — рельс». Реакции человека здесь уже недостаточно, поэтому все функции, связанные с безопасностью, на рельсовом транспорте решаются автоматически.

Причем в метро в отличие от железной дороги плотность движения экстремальная: в пике в Санкт-Петербурге, в Москве мы имеем 40 пар поездов в час — это полуторaминутные интервалы. Плотнее трафика нет нигде в мире. И это делает работу метро сверхответственной.

Прибыл на платформу

А1

Однако, по его словам, ситуация не так однозначна. Поддерживать заявленные площадкой скидки продавцам часто совсем невыгодно для бизнеса. Кроме того, возникает проблема привычки покупателя к ценовому уровню и возможности покупать со скидкой, что ограничивает возможности выбора стратегии ценообразования в будущем и повышения маржинальности продукта.

С 1 октября ситуация меняется. Снизить цену за счет продавца можно будет только по договору, уведомив минимум за пять рабочих дней и получив согласие. Продавец вправе установить минимальную цену или полностью запретить скидки за свой счет. Наказаний за это не будет — площадка не сможет заблокировать кабинет, снизить рейтинг или спрятать товары в поиске. В противном случае ей грозит штраф до 400 тысяч рублей.

При этом, как отмечает Григориади, норма защищает только от снижения цены за счет продавца. «Промо, которые площадка финансирует сама, а условия участия увязывает с тарифами и сервисами, под нее не попадают», — предупреждает он.

Товары проверят по госреестрам

С октября площадка обязана до публикации сверять карточку с государственными реестрами: лекарства, медизделия, биологически активные добавки, пестициды, а также товары, требующие сертификации или маркировки. Порядок утвержден постановлением правительства РФ от 02.07.26 № 821. Карточки, размещенные до 1 октября, должны быть проверены в течение 180 дней — до апреля 2027 года.

«Ключевой косвенный выгодоприобретатель этих правил — покупатель, — говорит доцент Финансового университета при правительстве РФ Петр Щербаченко. — Повышается прозрачность продавца: в карточке товара теперь обязательно будет указание на наличие лицензий и сертификатов». Он считает, что закон позволит повысить уровень доверия к онлайн-платформам и создать более сбалансированные отношения между всеми участниками рынка.

Артур Леер полагает, что часть продавцов дешевых товаров, скорее всего, не смогут предоставить подтверждающие документы, а у лицензированных дистрибьюторов могут вырасти затраты на оформление сертификатов.

Но значительных изменений цен по этой причине он не прогнозирует. Более того, по его словам, такие меры будут защищать не только потребителей, но и лицензированных дистрибьюторов, которые терпели убытки из-за продажи неоригинальной продукции под видом оригиналов брендов по заниженным ценам.



ВАЛЕНТИН ЕГОРШИН/ТАСС

Работодатели больше не смогут маскировать трудовые отношения с курьерами, оформляя их на постоянную работу как самозанятых.

Лимит 60 часов для самозанятых

Отдельные правила касаются самозанятых и индивидуальных предпринимателей, которые выполняют заказы через платформы: в частности, курьеров, водителей такси, мастеров, репетиторов и других специалистов. Если исполнитель шесть месяцев подряд отрабатывает на одного заказчика более 60 часов в месяц, платформа на два месяца блокирует возможность их совместной работы.

При этом исполнитель может продолжать работать с другими заказчиками. Критерий действует в отраслях, где чаще всего маскируют трудовые отношения: логистика, курьерские услуги, транспорт, строительство, общепит, ИТ, реклама, образование и другие.

АКЦЕНТ

НОВЫЙ ЗАКОН ПРЯМО ЗАПРЕЩАЕТ ИЗМЕНЕНИЕ ЦЕН НА ТОВАРЫ ПРОДАВЦОВ БЕЗ ИХ СОГЛАСИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ В РАМКАХ АКЦИЙ

«Ограничение применимо исключительно в том случае, когда взаимодействие между заказчиком и исполнителем осуществляется полностью через платформу. Если же они заключают самостоятельный договор между собой, то критерий 60 часов не применим», — уточняет доцент кафедры налогов и налогового администрирования Финансового университета Дмитрий Морковкин.

Правила для ПВЗ

В законе оговорено, что владельцами пунктов выдачи заказов могут быть только юридические лица или индивидуальные предприниматели (самозанятый ПВЗ держать не может). На договоры с ними распространяются вышеназванные требования: проверка через государственные реестры, обязательные условия договора, уведомления об изменениях за 45 дней.

Также поправки закрепляют возможность покупателя ознакомиться с товаром, распаковать и проверить его в пункте выдачи. Однако, как отмечает Григориади, это разрешительная норма — товар «может предоставляться» для осмотра, но это не превращается в безусловное право покупателя. Порядок проверки по-прежнему устанавливает площадка, а возврат через ПВЗ становится обязанностью оператора только в том случае, если доставка осуществлялась через его логистическую инфраструктуру.

Что сделать до 1 октября

Дмитрий Григориади рекомендует продавцам и владельцам ПВЗ прочитать новую редакцию договора и сверить перечень санкций с тем, что площадка применяет на практике. Также он советует выставить в кабинете минимальную цену или запрет на скидки за свой счет, а также настроить контроль уведомлений в личном кабинете: юридически значимые сообщения идут туда, и отговорка «не увидел» больше не сработает.

Кроме того, следует провести ревизию карточек: проверить, чтобы коды ТН ВЭД и ОКПД2 совпадали с сертификатами и декларациями, сроки действия документов не истекали, а регистрация в «Честном знаке» и права на используемые бренды были в порядке. «И сохраняйте переписку, — подчеркивает он. — С октября спор выигрывает не тот, кто громче возмущается, а тот, у кого есть доказательства». ●

Светофор уменьшит пробку

А1

По российским дорогам уже курсируют более 120 беспилотных грузовиков. Сеть автономных перевозок охватывает магистрали М-11 «Нева», ЦКАД и трассу М-12 «Восток».

В мае этого года правительство РФ одобрило концепцию развития рынка грузоперевозок с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС). Согласно документу, к 2035 году доля беспилотных грузовиков в грузообороте автотранспорта может составить около 19 процентов. Парк такой техники вырастет до 57 тысяч машин.

Наибольший эффект беспилотные грузовики могут дать на длинных магистральных маршрутах, отметил заместитель генерального директора службы доставки Dalli Николай Шадов. «Такая машина не зависит от режима труда и отдыха водителя, дольше находится в движении и поддерживает стабильную скорость. По оценке минтранса, ее годовой пробег может достигать 300 тысяч километров, что примерно вдвое больше показателя обычного грузовика с водителем, — рассказал «РГ» эксперт. — На маршрутах свыше тысячи километров ожидаемое снижение расходов на топливо и комплектующие оценивается в 10–14 процентов».

При этом, по словам эксперта, массовое внедрение беспилотных грузовиков сильно зависит от стабильной связи, точных цифровых карт, защищенного обмена данными и др.

Помимо грузового в нашей стране активно развивается и беспилотный пассажирский транспорт. Например, в сентябре 2025 года в Москве запустили первый в России подобный трамвай, а в этом году начали тестировать поезд метро, способный работать без машиниста.

«Для городов беспилотный общественный транспорт — трамваи и поезда — это инструмент повышения регулярности и безопасности перевозок: автоматика меньше подвержена ошибкам, свойственным человеку, а значит, снижается число ДТП и сбоев в расписании, — пояснил «РГ» партнер Capital Lab Евгений Шатов. — Для пассажиров это повышение предсказуемости и безопасности поездки, а в перспективе — снижение стоимости проезда».

Адаптивное управление транспортными потоками приносит гораздо больше пользы, чем бесконечное расширение дорог в крупных агломерациях

Умное управление

Важнейшим звеном организации дорожного движения уже стали интеллектуальные транспортные системы (ИТС). Их внедрение позволяет практически в режиме реального времени управлять транспортными потоками, оперативно реагировать на аварийные и чрезвычайные ситуации.

В состав ИТС входят умные светофоры, системы весогабаритного контроля, камеры с функцией распознавания ДТП, электронные средства оплаты проезда и др. «В Перми 70 процентов всех светофоров работают с использованием ИИ и могут самостоятельно подстраиваться под интенсивность потока, — привел пример Сергей Щербаков. — В Хабаровске ИИ-светофоры анализируют обстановку через камеры и датчики, корректируя фазы работы в зависимости от времени суток и загрузки. В Смоленске благодаря нейросетевому анализу трафика скорость движения на одной из улиц повысилась на 15 процентов».

Работа по внедрению и развитию ИТС в регионах стартовала в 2020 году. В течение пяти лет количество городов — участников программы по внедрению ИТС по нацпроекту выросло с 28 до 65.

«Мы не можем бесконечно расширять дороги, особенно в крупных агломерациях. Поэтому все большую роль играют интеллектуальные транспортные системы, адаптивное управление светофорами, анализ транспортных потоков, прогнозирование загрузки дорог и приоритет общественного транспорта», — сказала «РГ» председатель комитета по транспорту и логистике делового центра экономического развития стран СНГ Екатерина Еремина.



РИА НОВОСТИ

В процессе тестирования беспилотных грузовиков за человеком в кабине закрепляется роль наблюдателя, который должен предотвращать опасные ситуации.

В логистике технологии ИИ используются для анализа исторических данных и динамической оптимизации маршрутов. Система прогнозирует объем и тип необходимого транспорта, что позволяет минимизировать холостой пробег.

«Также ИИ используется для предиктивного обслуживания техники — система предсказывает поломку до того, как она случится», — отметил директор компании «ИРИС» Александр Жордочкин.

Удобство пассажиров

Цифровые технологии не только оптимизируют работу транспорта, но и делают поездку более удобной для пассажиров. «Сегодня наиболее востребованы мобильные приложения с электронными билетами, бесконтактная и биометрическая оплата, цифровое подтверждение льгот, информирование о движении транспорта в реальном времени, — перечислила Екатерина Еремина. — Для пассажира — это экономия времени, удобство пересадок, прозрачность стоимости и более предсказуемая поездка».

Многие пользователи столичного метро, к примеру, уже привыкли оплачивать проезд по биометрии, просто посмотрев в камеру. А весной этого года на железнодорожном транспорте запущен сервис посадки в поезд с помощью биометрии. Он доступен в пилотном режиме в поездах «Ласточка», курсирующих из Москвы в Кострому, Иваново и Нижний Новгород.

«Бесконтактная покупка по биометрии позволяет сэкономить на персонале, продающем билеты, и на содержании касс, — отметил руководитель оперативного штаба Независимого профсоюза «Новый Труд» Алексей Неживой. — Так что цифровизация и платформизация транспортной отрасли ведут к экономии». ●

Не любят границы

Полис от обмана

А1

При этом инвестиционное мошенничество, операции с криптоактивами и добровольные переводы после обещаний высокой доходности часто остаются за пределами защиты.

Заместитель генерального директора по розничным продажам страховой компании «Гелиос» Никита Нечаев отмечает, что на практике наиболее востребованы покрытия, связанные с несанкционированными операциями по картам и взломом цифровых аккаунтов.

Выплаты без гарантии

Эксперты подчеркивают, что страхование от мошенничества нельзя воспринимать как универсальную защиту от любых потерь.

«Нужно изучать не рекламное название продукта, а правила, перечень защищенных счетов, лимиты, франшизу, сроки обращения и основания для отказа», — говорит эксперт Центра правовой поддержки пострадавших от дистанционного мошенничества Вадим Петров.

Страховщик может проверять, передавал ли клиент коды и пароли третьим лицам, вовремя ли сообщил о происшествии, предпринимал ли необходимые действия для блокировки карты или счета. В отдельных случаях основанием для отказа может стать перевод, совершенный после предупреждения банка о подозрительной операции.

Страховку от финансового мошенничества можно оформить в приложении банка

Именно сложность условий остается одним из главных препятствий для массового распространения таких полисов. По словам Лучникова, часть клиентов относится к ним с недоверием из-за опасений, что при реальном страховом случае выплата окажется затруднена.

Управляющий RTM Group Евгений Царев также отмечает, что это сложный продукт: условия могут включать франшизы, требования к цифровой безопасности и ограничения по отдельным видам операций.

Рынок пока нишевый

Интерес к страхованию от мошенничества растет вместе с распространением цифровых сервисов и усложнением схем обмана, однако массовым такой продукт пока назвать нельзя.

Нечаев отмечает, что наибольший спрос сосредоточен в крупных городах, а значительная часть продаж идет через банковские каналы. При этом по степени распространенности такие полисы пока заметно уступают традиционным видам страхования.

Петров обращает внимание, что высокий объем мошеннических операций сам по себе не означает аналогичного спроса на страхование. Отдельной полной статистики по таким полисам нет, поскольку они могут учитываться внутри более широких категорий имущественного страхования.

Дальнейшее развитие рынка эксперты связывают не столько с простым ростом числа полисов, сколько с расширением покрытия и упрощением урегулирования. Страховые продукты могут все чаще встраиваться в банковские и телеком-сервисы, а обращения по страховым случаям — полностью переходить в цифровой формат. ●

СТАТИСТИКА

Данные Банка России показывают, что за первые три месяца 2026 года объем похищенных со счетов средств составил 7,4 миллиарда рублей — это почти на 0,6 миллиарда рублей меньше, чем в прошлом квартале. Число таких операций тоже заметно снизилось: на 10 процентов, до менее 500 тысяч случаев. Что касается возврата украденных средств, самый высокий показатель — у банковских карт (10,5 процента). В остальных категориях — менее 4 процентов.

А1

Директор по маркетингу УК «Гамма Групп» Андрей Суриков также связывает интерес розницы с низким порогом входа и возможностью делать ставку на динамику иностранных активов без выхода на международные площадки.

Однако воспринимать неоактивы как полноценную замену зарубежным акциям было бы неверно. Инвестор не получает право на базовый актив, а значит, не становится участником капитала соответствующей компании и не приобретает стандартный набор прав владельца ценной бумаги.

Не инвестиции в бизнес

Отдельно эксперты обращают внимание на то, что деньги, вложенные в неоактивы, не становятся источником финансирования для компаний, чьи акции используются в качестве базы.

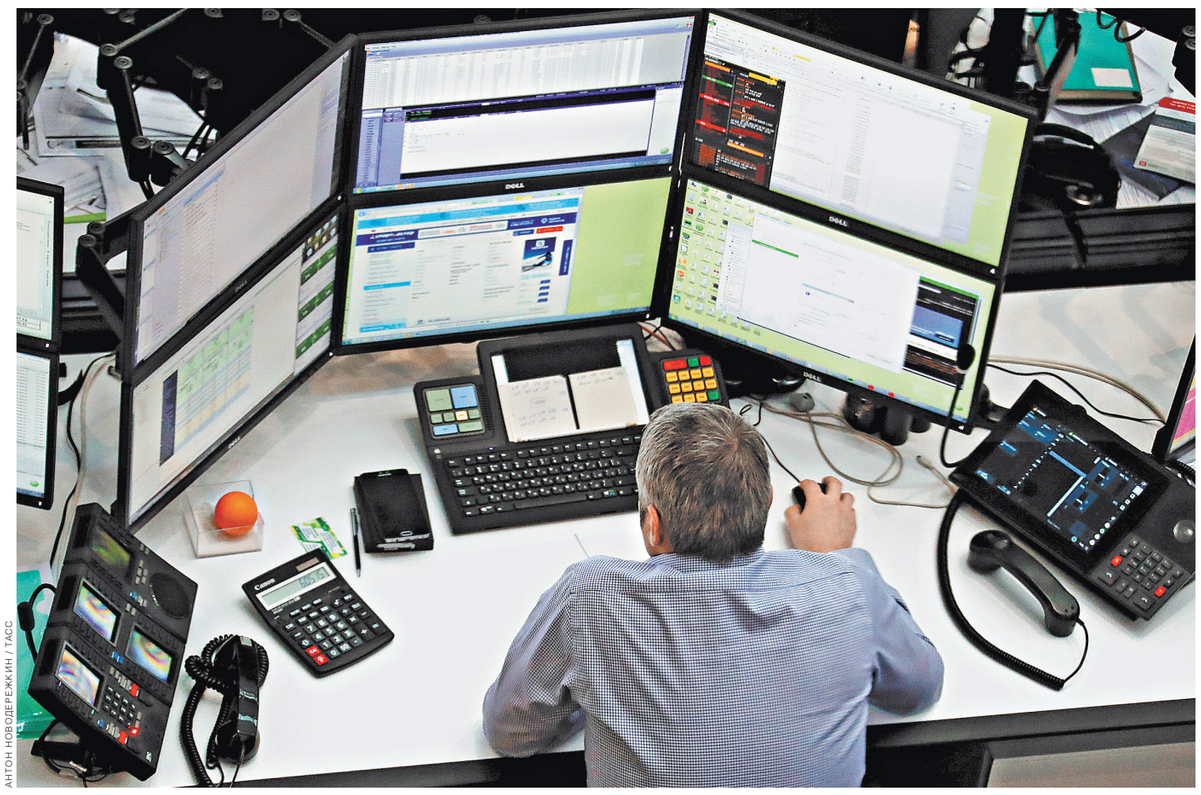
«Функционал неоактива лежит в плоскости трейдинга, а не инвестиций в бизнес. Его основное назначение — хеджирование и биржевая спекуляция», — отмечает исполнительный директор международной консалтинговой группы GBA Анна Дудченко.

Поэтому для компаний — эмитентов зарубежных акций появление такого инструмента практически ничего не меняет. Средства инвесторов не поступают в их капитал и не используются для операционной деятельности.

Для самого инвестора логика инструмента также отличается от долгосрочного владения акциями. Неоактив может использоваться для краткосрочной позиции, хеджирования или ставки на изменение стоимости конкретного актива или индекса, но не дает всех преимуществ обычного владения ценной бумагой.

Цена позиции

Главная особенность таких инструментов связана не только с возможной доходностью, но и с издержками. Для части неоактивов предусмотрена плата за перенос позиции на следующий день. Чем дольше инвестор удерживает контракт, тем сильнее эта плата влияет на итоговый результат.



АНТОН НОВОДЕРЕЖКИН / ТАСС

Особенности неоактивов делают их полезными скорее для профессиональных трейдеров, чем для частных инвесторов на бирже.

АКЦЕНТ

В ПЕРСПЕКТИВЕ НЕОАКТИВЫ МОГУТ ОХВАТИТЬ СЫРЬЕВЫЕ ТОВАРЫ, НОВЫЕ ИНДЕКСЫ И ПРОЧИЕ ИНСТРУМЕНТЫ

Суриков отмечает, что при высокой ключевой ставке стоимость такого удержания может стать значительной. Поэтому инструмент в первую очередь рассчитан на более активную торговлю и хуже подходит для стратегии «купить и держать».

Кроме того, инвестор принимает на себя обычный рыночный риск: если базовый актив движется в неблагоприятную сторону, стоимость позиции снижается. К этому добавляется валютная составляющая, поскольку котировка зарубежного актива может быть выражена в иностранной валюте, а расчеты по контракту идут в рублях.

Еще один риск связан с использованием заемных средств и маржинального механизма. При недостатке обеспечения позиция может быть закрыта принудительно. Наконец, цена инструмента на российской площадке не всегда обязана полностью совпадать с динамикой мирового рынка: на нее могут влиять локальные спрос и предложение.

Сложнее, чем кажется

Новизна инструмента создает и дополнительные вопросы. Никитин обращает внимание на инфраструктурные и налоговые особенности, которые пока не во всех случаях имеют однозначное решение. Особенно это касается инструментов, связанных с дивидендными акциями.

Дудченко также считает, что инвестору необходимо учитывать не только стандартные рыночные риски, но и повышенную регуляторную и налоговую неопределенность, характерную для нового класса инструментов.

Это делает неоактивы заметно более сложным продуктом, чем может показаться из-за простой идеи «повторить динамику иностранной акции». Итоговый финансовый результат зависит не только от движения базового актива, но и от стоимости удержания позиции, валютного курса, правил расчета и особенностей самого контракта.

Поэтому при сравнении с обычными акциями важен не только вопрос потенциальной доходности, но и понимание того, какие именно права получает инвестор и какие дополнительные расходы он несет.

Рынок будет расширяться

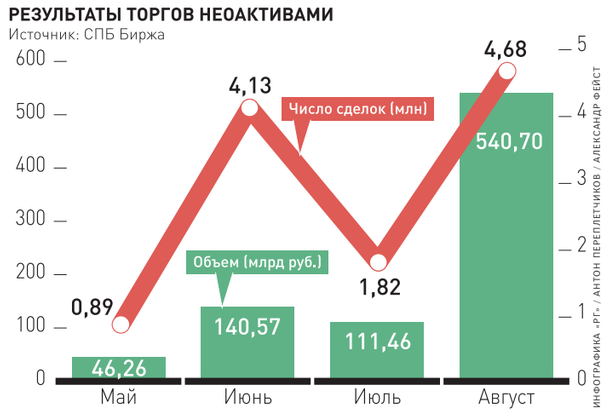
Эксперты ожидают, что линейка неоактивов продолжит расти. В числе возможных направлений называются новые зарубежные акции и индексы, сырьевые товары, а также инструменты, связанные с цифровыми активами.

Суриков считает перспективным расширение перечня базовых активов за счет золота, нефти и азиатских индексов. Дудченко ожидает сохранения спроса на инструменты, связанные с западными компаниями роста, прежде всего технологического сектора.

При этом дальнейшее развитие рынка будет зависеть не только от числа новых инструментов. По мере его расширения возрастает значение прозрачности условий торговли, понятного расчета издержек и защиты инвестора. ●

РЕЗУЛЬТАТЫ ТОРГОВ НЕОАКТИВАМИ

Источник: СПБ Биржа



ИНФОГРАФИКА «РГ» / АНТОН ПЕРЕПЛЕТЧИКОВ / АЛЕКСАНДР ФЕЙСТ

Справка

После 2022 года российские частные инвесторы столкнулись с масштабными ограничениями доступа к части биржевых активов, прежде всего иностранным ценным бумагам. В результате санкций и разрыва привычных расчетных цепочек часть бумаг, учитывавшихся через зарубежную инфраструктуру, оказалась фактически заблокирована: инвесторы не могли свободно продать их, получить выплаты или перевести активы между площадками.

Ограничения затронули и расчеты по отдельным иностранным инструментам, а также операции с активами, находившимися в контуре международных депозитариев. Для рынка это стало одним из ключевых последствий изменения внешней финансовой среды.

В последующие годы предпринимались попытки частично восстановить доступ к таким активам и провести их обмен или перевод в альтернативную инфраструктуру. Однако проблема полностью не исчезла: часть инвестиций по-прежнему зависит от решений иностранных регуляторов и депозитариев. Эта ситуация изменила и отношение инвесторов к инфраструктурному риску. Помимо оценки доходности и потенциального роста котировок, все большее значение приобрели место его учета, схема расчетов и зависимость от иностранных посредников.

Цифровой расчет

А1

Однако цифровой рубль не предназначен для замены всех существующих способов расчетов. «Я бы не рассматривал цифровой рубль как прямую замену привычным безналичным расчетам. Скорее, это дополнительный инструмент, который постепенно будет встраиваться в уже существующую финансовую экосистему», — говорит Садыков.

Где пригодится первым

Наиболее востребованным цифровой рубль, вероятно, станет там, где особенно важна прослеживаемость платежей и выполнение заранее заданных условий.

Управляющий партнер МТК Консалтинг Денис Медведев среди таких направлений выделяет государственный заказ, строительство и ремонт, а также поэтапные расчеты с поставщиками. В этих случаях возможность связать движение денег с конкретным этапом выполнения работ снижает потребность в дополнительной ручной проверке.

Похожий потенциал есть в логистике. Например, оплата может происходить после подтверждения факта доставки товара или выполнения определенного этапа перевозки. Для компаний с длинными цепочками поставок это способно сократить количество промежуточных операций между договором, бухгалтерской системой и фактическим исполнением обязательств.

Астафьев также относит к перспективным направлениям социальные выплаты, торговлю и финансовые сервисы. По его словам, особенно полезным новый инструмент может оказаться там, где «важны прозрачность движения средств, контроль целевого использования и быстрое подтверждение платежа».

В результате цифровой рубль может оказаться особенно востребован не в самых простых платежах, где уже существуют удобные банковские инструменты, а в более сложных расчетных сценариях.

Бизнес считает расходы

Главные вопросы компаний сегодня связаны уже не столько с концепцией цифрового рубля, сколько с практикой его внедрения. Бизнесу необходимо подключить новый платежный контур к существующей ИТ-инфраструктуре, настроить бухгалтерский учет, внутренние регламенты, права доступа и процедуры возврата средств.

«Основные вопросы бизнеса сугубо практические: интеграция с ERP и бухгалтерией, внутренние регламенты, права доступа, кибербезопасность и управление ликвидностью», — говорит Попова.

Для крупных организаций такие изменения становятся отдельным ИТ-проектом. Малому и среднему бизнесу сложнее оценить, потребуются ли дополнительные расходы на обновление кассового программного обеспечения и других систем.

Астафьев добавляет к этому вопросы защиты коммерческой информации, распределения ответственности при технических сбоях и опасения из-за возможного усиления контроля операций.

Дополнительный расчетный слой

В ближайшие годы эксперты ожидают постепенного расширения использования цифрового рубля. На первых этапах наиболее очевидные сценарии будут связаны с государством, крупным бизнесом и расчетами, где особенно важны контроль и автоматизация. Затем по мере развития инфраструктуры могут появляться новые коммерческие модели. Ключевым фактором станет не сам факт существования третьей формы национальной валюты, а наличие понятной выгоды для компании.

«Главным фактором масштабирования цифрового рубля станет скорее не сам факт его внедрения, а появление понятных бизнес-сценариев, в которых он дает компаниям реальную экономическую или операционную выгоду», — подытожил Садыков. ●



СЕРГЕЙ ЕЛАГИН / БИЗНЕС ONLINE / ТАСС

Автоматизация платежей с цифровым рублем снизит нагрузку на финансовые отделы компаний.

Сойдет за паспорт

А1

Статус биометрии обновляется в системе в течение нескольких часов, в редких случаях — до пяти дней. Параллельно потребуется усиленная квалифицированная электронная подпись — УКЭП. Для физических лиц ее можно бесплатно оформить через приложение «Госключ», подтвердив личность несколькими способами — в том числе через ту же биометрию.

Когда биометрия и УКЭП готовы, сделка проходит через портал «Госуслуги». Система попросит пройти проверку лица в режиме реального времени через вебкамеру. Она будет давать случайные команды — моргнуть, повернуть голову, выполнить другое простое действие. Это сделано специально, чтобы исключить использование фотографий и заранее записанного видео.

«Система работает именно с живым видео, — отмечает владелец агентства AVG Недвижимость Анна Гусева. — Поэтому фотография владельца из социальных сетей или заранее записанный ролик для такой проверки не подходят».

После успешной идентификации стороны подписывают документы УКЭП и направляют пакет на регистрацию в Росреестр. Выписка из ЕГРН, подтверждающая право собственности, приходит в личный кабинет на «Госуслугах».

Новый порядок сокращает число посредников в цепочке сделки. «Раньше при электронной регистрации личность участника фактически подтверждал сотрудник банка или нотариус, — говорит управляющий партнер агентства «Генератор Недвижимости» Константин Анохин. — Теперь эту функцию берет на себя автоматизированная система. По сути, меняется способ подтверждения личности — вместо живого человека это делает алгоритм по биометрическим данным».

Чтобы сдать биометрию в отделении любого банка, потребуются паспорт и подтвержденная учетная запись на «Госуслугах»

Вопрос о безопасности закономерный, и эксперты отвечают на него по-разному. Биометрические данные хранятся в зашифрованном виде отдельно от других персональных данных и не покидают защищенного контура государственной системы. Сочетание биометрии и УКЭП создает двойной барьер для мошенников.

«Злоумышленнику потребуется пройти биометрическую проверку в режиме реального времени, получить доступ к учетной записи собственника на «Госуслугах» и его электронной подписи, — говорит Анна Гусева. — Я считаю такую схему безопаснее привычной сделки, где личность участника подтверждают по паспорту, а документы подписывают от руки. В спорах по традиционным сделкам встречаются ситуации, когда собственник заявляет, что паспорт использовал похожий на него человек, а подпись подделали. Биометрическая идентификация существенно усложняет такой сценарий».

При этом Дмитрий Долгов отмечает, что биометрия усиливает защиту на этапе подтверждения личности, но не является универсальным решением. С одной стороны, двойной барьер из биометрии и УКЭП серьезно усложняет жизнь мошенникам. С другой — есть важный нюанс: если биометрические данные украдут, исправить это будет невозможно. Скомпрометированный пароль меняют за несколько минут, но лицо и голос не заменишь — они одни на всю жизнь. А значит, украденные биометрические данные потенциально могут быть использованы против владельца бесконечно долго.

«Именно поэтому биометрические данные требуют особенно высокой защиты», — предупреждает эксперт.



РИА НОВОСТИ

Спрос на регистрацию биометрии будет расти естественным способом благодаря появлению новых банковских продуктов и финансовых услуг.

Биометрия не снимает и правовых рисков: собственник после сделки вправе заявить о давлении или недееспособности на момент подписания.

«Биометрия подтверждает личность участника, однако алгоритм не оценивает его состояние и свободу волеизъявления так, как это делает нотариус. При сделках с долями, наследственными и потенциально спорными объектами я бы сохранял дополнительную юридическую проверку», — рекомендует Долгов.

Петр Щербаченко, доцент Финансового университета при Правительстве РФ, напоминает о базовых правилах цифровой безопасности: не сообщать никому данные аккаунта на «Госуслугах» и содержание СМС от портала и банков, не переходить по подозрительным ссылкам, регулярно менять пароль к личному кабинету. Дополнительный уровень защиты — заявление о внесении в ЕГРН записи о невозможности регистрации без личного участия правообладателя. Эта мера работает независимо от формата сделки.

Практика применения нового порядка только складывается. По данным аналитического портала Anti-Malware.ru, биометрией сегодня охвачено около 15 процентов населения, и спрос на регистрацию в ЕБС будет расти по мере того, как электронные сделки набирают популярность.

«Практики таких сделок пока мало, поэтому участники рынка относятся к новому механизму осторожно, — отмечает Константин Анохин. — Главный вопрос сейчас связан с надежностью самой системы: именно практика применения нового порядка покажет, насколько эффективно она отсекает попытки подделки. При этом направление развития рынка уже просматривается — биометрия постепенно убирает из сделки промежуточные этапы». ●

Российская Газета

УЧРЕДИТЕЛЬ
ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ГАЗЕТА ИЗДАЕТСЯ С 11 НОЯБРЯ 1990 ГОДА

Главный редактор «Российской газеты»: В.А. Фронин
Адрес редакции и издателя: ул. Правды, 24, стр. 4, Москва 125993 ФГБУ «Редакция «Российской газеты»
Адрес в Интернете www.rg.ru
Телефон 8 499 257 5650,
Факс 8 499 2575892
Контакт-центр по вопросам подписки и доставки 8 800 100 1113 (звонок бесплатный по России)

Генеральный директор ФГБУ «Редакция «Российской газеты»: П.А. Негоица
Распространитель: ул. Правды, 24, стр. 4, Москва 125993 АО «Издательство «Российская газета»
Телефон 8 499 257 5362 Факс 8 499 257 5122
Подписные индексы:
на год — П1800, 10042
на полгода — П5919, 15588
на 1 месяц — П1107, 50202
Комплекты — ПМ155, ПН342, 17991

Заказы на размещение рекламы в «РГ» и ее приложениях: телефон: 8 499 257 3752, 786 6787; факс: 8 499 257 5764, 8 499 257 5041, reklama@rg.ru

Справки по подписке и доставке: тел. 8 800 100 11 13 (звонок бесплатный); по розничным продажам 8 499 257 4023; Справки по вопросам экономики: тел. 8 499 257 5380, economic@rg.ru; политики: тел. 8 499 257 5970, politika@rg.ru; официальных публикаций: тел. 8 499 257 5396, oficial@rg.ru; международной жизни: тел. 8 499 257 5903, foreign@rg.ru; региональной сети: тел. 8 499 257 3603, reg-smi@rg.ru; спорта: тел. 8 499 257 5045, sport@rg.ru; о публикациях: тел. 8 499 257 5256, biblioteka@rg.ru; общества: society@rg.ru; новостей: тел. 8 499 257 5348, hotnews@rg.ru; культуры: тел. 8 499 257 5113, culture@rg.ru

Отпечатано в типографии: АО «Прайм Принт Москва» 141707, Московская обл., г. Долгопрудный, Лихачевский проезд, д. 5В
Время подписания в печать: По графику: 18.00 Фактически: 18.00
Дата выхода в свет: 10.09.2026 г.
Приложение является составной частью «Российской газеты» и распространяется только в составе газеты
Свободная цена
ТИП. № 2334

Региональные филиалы ФГБУ «Редакция «Российской газеты» в городах:
Архангельск (8182) 20-78-37 info.arh@rg.ru; Барнаул (3852) 66-72-37 info.barnaul@rg.ru; Бишкек (10996312) 300-834 info.bishkek@rg.ru; Благовещенск (4162) 59-20-65 info.blag@rg.ru; Владивосток (4232) 22-35-39 info.vlad@rg.ru; Волгоград (8442) 92-35-08 info.volga@rg.ru; Воронеж (473) 250-23-05 info.vrn@rg.ru; Екатеринбург (343) 371-24-84 info.ekb@rg.ru; Иркутск (3952) 28-83-82 info.irkutsk@rg.ru; Казань (843) 200-04-25 info.kazan@rg.ru; Калининград (4012) 53-10-10 info.kgd@rg.ru; Кемерово (3842) 65-75-48 info.kemerovo@rg.ru; Краснодар (861) 259-21-11 info.krasnodar@rg.ru; Красноярск (391) 200-15-45 info.krsk@rg.ru; Мурманск (8152) 60-74-23 info.murmansk@rg.ru; Нижний Новгород (831) 422-48-22 info.nnov@rg.ru; Новосибирск (383) 223-80-29 info.nsk@rg.ru; Омск (3812) 25-80-15 info.omsk@rg.ru; Пермь (342) 236-56-55 info.perm@rg.ru; Ростов-на-Дону (863) 261-91-41 info.rostov@rg.ru; Санкт-Петербург (812) 449-65-45 info.spb@rg.ru; Самара (846) 242-69-24 info.samara@rg.ru; Саратов (8452) 26-13-63 info.saratov@rg.ru; Симферополь (3652) 88-86-70 info.simf@rg.ru; Ставрополь (861) 259-21-11 info.stav@rg.ru; Тюмень (3452) 35-24-94, (3452) 35-25-11 info.tumen@rg.ru; Уфа (347) 276-42-60 info.ufa@rg.ru; Хабаровск (4212) 31-62-00 info.hab@rg.ru; Челябинск (351) 727-73-33 info.chel@rg.ru; Южно-Сахалинск (4242) 43-20-69 info.sah@rg.ru; Якутск (4112) 42-20-54 info.yakutsk@rg.ru

© ФГБУ «Редакция «Российской газеты». Все права защищены.
— Любая перепечатка без письменного согласия правообладателя запрещена. Иное использование статей возможно только со ссылкой на правообладателя. Приобретение авторских прав: тел. 8 499 257-56-50
— Рукописи не рецензируются и не возвращаются.
— За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.
— Материалы в рамке публикуются на коммерческой основе.
— За текст, опубликованный под знаком «Реклама», несет ответственность рекламодатель.
— В региональные выпуски газеты редакцией могут быть внесены изменения.

«Российская газета» печатается в городах: Апатиты, Архангельск, Астрахань, Барнаул, Бишкек, Благовещенск, Владивосток, Владимир, Волгоград, Воронеж, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Калининград, Кемерово, Киров, Краснодар, Красноярск, Махачкала, Минеральные Воды, Москва, Нижний Новгород, Новосибирск, Омск, Оренбург, Пенза, Пермь, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Самара, Саратов, Симферополь, Томск, Тюмень, Уфа, Хабаровск, Чебоксары, Челябинск, Чита, Южно-Сахалинск, Якутск, Ярославль

Заявки на электронную версию газеты, ее архивов, а также подписка на «РГ» и приложения: www.rg.ru/subscribe Газета зарегистрирована в Министерстве печати и информации Российской Федерации 28 сентября 1993 г. Регистрационный № 302

Подготовлено отделом деловых приложений «Российской газеты» и дирекцией по рекламе

TMX

НАШ ПРИОРИТЕТ **КАЧЕСТВО НАДЕЖНОСТЬ**

БЕСПИЛОТНЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НА РЕЛЬСОВОМ ТРАНСПОРТЕ

Беспилотное будущее рельсового транспорта складывается из последовательной разработки интеллектуальных продуктов и систем, призванных автоматизировать отдельные процессы.
Ключевым преимуществом ТМХ в этой сфере стала возможность предложить комплексный продукт в виде подвижного состава для метро и трамвайных линий, изначально оборудованного всеми необходимыми для беспилотного движения системами.
В Трансмашхолдинге за развитие беспилотных систем для рельсового транспорта отвечает компания «ТМХ Интеллектуальные системы».

Реклама