

Варианты тестирования разрабатываются с учётом уровня обучения в каждом классе общеобразовательной школы. Для поступления в первый класс требуются навыки устной речи и её понимания, тестирование проводится только в устной форме. Со второго класса диагностическая работа дополняется заданиями на проверку навыков чтения и письма. Все задания направлены на оценку способности иностранного гражданина обучаться на русском языке в рамках образовательных программ соответствующего класса.

С момента начала тестирования было подано 1 762 заявления на участие.

Результаты шокируют: 81% заявителей отселились уже на этапе принятия документов. Основные причины: предоставление неполного пакета документов, отсутствие свободных мест в образовательных организациях, установление недостоверных сведений в поданных документах.

На процедуру тестирования были допущены всего 335 иностранных граждан. Участие в самом тестировании уже приняли 44. С заданиями справились 27. Остальные не смогли продемонстрировать необходимый уровень владения русским языком.

«Это ставит перед властями сразу две очень непростых проблемы, – отметил депутат КПРФ Михаил Матвеев. – Во-первых, тестирование Рособрнадзора показало, каким балластом для системы образования являются те мигранты, в отношении которых не проводилось данного тестирования и которые уже были зачислены в школы в про-

Без языка

Рособрнадзор провёл мониторинг и подвёл первые итоги тестирования по русскому языку для несовершеннолетних иностранных граждан, планирующих продолжить обучение в российских школах. На текущий момент его проводят в 2 356 организациях.



шлые годы. И сегодня они тормозят обучение целых классов по всей стране, потому что банально не знают русского языка. Сказали «А» – теперь надо гово-

рить «Б». Как вариант – внутренние проверки в школах на предмет выявления не знающих русского языка и препятствующих процессу обучения. Что да-

лее? Возможно, перевод в специализированные классы, где их всё же научат русскому. Но сделать это надо, нельзя приносить систему образования в жертву «братьскому долгому».

Во-вторых, остаётся нерешённым вопрос, что делать с более чем 800 000 несовершеннолетних мигрантов в России, из которых более 300 000 не знают русского языка, а 600 000 не посещают школу. Это целая армия, больше, чем у нас бойцов на СВО. И все они сейчас замкнуты в этнических анклавах, вращаются в диаспорах, не ассимилируются в российское общество».

Депутат отметил, что такое неконтролируемое «государство в государстве» несет серьёзную опасность. Примеры Сургута, где в 2024 году имя Мухаммад стало самым популярным среди новорождённых мальчиков, а среди мигрантов уже давно проводятся семинары по получению субсидий, и Обнинска, где дети мигрантов растоптали георгиевский флаг, – явное тому подтверждение.

«По сути, по нашим улицам, детским площадкам, торговым центрам слоняется целая армия иностранных беспризорников, сбиваясь в стаи, рост преступности среди которых согласно данным Следственного комитета только за последний год вырос на 82%», – обрисовал текущую ситуацию Михаил Матвеев. По мнению депутата, на каждого из родителей такого ребёнка должен быть составлен протокол по 5.35.1 КоАП РФ за ненадлежащее исполнение обязанностей по воспитанию. И на основании двух протоколов – депортация.

Поехали... но не все

Как новый закон разделит таксистов на своих и чужих

13 мая Госдума приняла закон о переходе таксомоторных компаний на автомобили российского производства. Теперь с 2026 года таксопарки должны будут использовать исключительно автомобили российского производства. Под критерии попадают модели «АвтоВАЗа», «Москвича» и электромобили «Evolite». Это решение, по мнению депутатов, должно поддержать отечественный автопром.

Инициатива, разработанная сенатором Андреем Кутеповым и депутатом-единороссом Владимиром Гутенёвым, изначально вызвала раскол среди ведомств. ФАС предупреждала о рисках дисбаланса на рынке и росте цен, Минэкономразвития указывало на отсутствие российских машин с автоматической коробкой передач – ключевым требованием для такси. Но Минпромторг, поддержанный «АвтоВАЗом», настоял на своём: «Такси должны быть локализованы, как автобусы», – заявил вице-президент компании Сергей Громак.

В обществе зреет конфликт: последствия могут ударить по миллионам россиян, от водителей до пассажиров, ведь по оценкам экспертов, сегодня 80% таксопарков используют иномарки. По ряду мнений, закон о локализации такси – это

не просто технические поправки, а социальный эксперимент. С одной стороны – попытка снизить зависимость от импорта, с другой – риск потерять сотни тысяч рабочих мест и сделать такси роскошью.

Новый законопроект, принятый сразу во втором и третьем чтениях, дополнены следующими нюансами:

– Специнвестконтракты (СПИКи) – автомобили, выпущенные по таким договорам, разрешено использовать в такси до 2033 года. Это временное послабление, вероятно, касается китайских брендов, локализующих производство в России, таких как Haval или Chery.

– Региональные отсрочки. Калининградская область, Дальний Восток и Сибирь получат дополнительные 2–4 года на переход. Власти признают: логистика машин в удаленные регионы – проблема.

Однако даже с поправками закон вызывает шквал критики. «Это не стимулирование, а запретительная мера. Рынок к такому не готов», – заявил представитель Ассоциации такси на слушаниях.

На сегодняшний день, по данным Минтранса, в России работает около 900 тысяч таксистов.

Из них до 500 тысяч могут покинуть рынок к 2026 году. Эти прогнозы приводят аналитики «Инфраструктуры такси». Причина проста: большинство водителей – самозанятые, которые работают на личных машинах, чаще всего на подержанных иномарках. Переход на новые российские авто для многих финансово невозможен. Средний возраст

машины в такси 7–10 лет. Водители покупают их за 1–1,5 млн рублей. Новый же «Москвич 3» стоит от 2 млн, Lada Vesta – от 1,8 млн. Даже с господдержкой кредита выплаты вырастут в разы. «Люди просто сидят на пособие по безработице», – считают автоэксперты

Ещё одна проблема – это дефицит российских машин. В 2023 году отечественные заводы выпустили около 700 тыс. легковых автомобилей. Даже если треть направить в таксопарки, этого хватит лишь для замены 30% текущего парка. «АвтоВАЗ» и «Москвич» сегодня едва справляются с госзаказом (например, для чиновников и полиции).

«Производители не смогут масштабироваться за два года. Будем возить пассажиров на «Оке?», – иронизирует водитель такси из Москвы Дмитрий.

Ну и, конечно, главное последствие закона, о котором говорят сами таксисты и представители агрегаторов, это рост стоимости поездок. Себестоимость перевозок увеличится из-за аренды авто. Если сейчас водитель платит 500–800 руб. в день за иномарку, то за новую Lada Vesta придется отдавать 1,2–1,5 тыс. руб.

Определённую роль будет играть и ремонт авто, например, локализованные детали для Ecolite или «Москвича» дороже аналогов для иномарок. Ну и сокращение конкуренции – уход мелких игроков оставит на рынке крупные агрегаторы, которые диктуют цены.

«Уже к 2026 году тарифы могут вырасти на 40–60%. Для пас-



сажиров из регионов, где такси часто дешевле автобуса, это станет ударом», – прогнозирует аналитик Екатерина Семёнова.

Стоит отметить, даже зарубежный опыт показывает, что резкие запреты убивают рынок. В Индии переход на электромобили в такси растянули на 10 лет с субсидиями. У нас же пытаются всё сделать рывком, но инфраструктуры нет. Критики напоминают, что тот же «Ecolite i-Pro» зимой проезжает 200 км на одном заряде. Для таксиста, который работает по 12 часов, это провал.

Ранее на Круглом столе КПРФ говорилось о внесение корректиров в закон: звучали предложения снизить комиссию агрегаторов с 20–30% до 15%, создать гостакспарк и запретить блокировку водителей без суда.

«Если не защитить права водителя, отрасль рухнет», – заявил первый секретарь МГК КПРФ Виктор Царихин.

С одной стороны, речь идёт о поддержке отечественного производства (в основном ВАЗа), с другой, о снижении конкуренции и низкой эффективности отечественного легкового автопрома, – считают коммунисты.

Как отметил депутат Госдумы от КПРФ Алексей Куриный на заседании при обсуждении закона, фракция КПРФ выступает

за разумный протекционизм в этом вопросе.

«Что касается продукции произведенной в России, когда речь идёт о военной продукции, оковоенной продукции нам иногда приходится жертвовать эффективностью, потому что другого выхода нет, мы это прекрасно понимаем. Но когда мы говорим о легковом автопроме, здесь шаги должны быть абсолютно понятны и просчитаны. Кто будет оплачивать эту неэффективность? Предлагается, что эту неэффективность будут оплачивать те, кто будет работать в такси. Это, естественно, отразится на ценах, это, естественно, отразится на карманах наших граждан. Нужно ли создавать сегодня вот этот жёсткий механизм протекционистской защиты? Мы считаем, что не нужно, потому что есть соотношение цена – качество. Ещё вариант – безопасность. Здесь тоже есть большие проблемы у отечественных легковых автомобилей. Мы верим, что они, конечно, будут устранены через 5, через 6, может быть через 10 лет, но пока этого нет», – отметил коммунист.

Фракция КПРФ в Госдуме не поддержала этот законопроект.

**Мария Климанова
по материалам СМИ.**