

**Дорогие женщины! От имени Московского городского Комитета КПРФ и Фракции КПРФ в Московской городской Думе поздравляю вас с Международным женским днём 8 марта! Самое близкое и дорогое, что у нас есть – это вы! Рядом с нами, мужчинами, всегда есть Мама, Сестра, Жена, Дочь, Внучка, и мы благодарны вам за любовь, заботу, мудрость и доброту. Желаю вам всего самого наилучшего – счастья, здоровья, удачи и хорошего весеннего настроения!**

1-й секретарь МГК КПРФ,  
руководитель фракции КПРФ в Московской городской Думе  
Николай Зубрилин



## Оставьте гаражи в покое!

Вечером 1 марта 2023 года на улице Рогова в районе Щукино прошла встреча депутата Государственной Думы Дениса Парфёнова с избирателями, на которой собралось более 500 человек. Местные жители опасаются последствий реализации решения, опубликованного на портале столичного правительства – о комплексном развитии территории нежилкой застройки города Москвы по адресу улица Рогова, владение 22-24. Речь идёт о подготовке властями сноса гаражей и застройки освободившихся территорий коммерческой недвижимостью.



В 1960-е годы на территориях вошедшего в проект правительства Москвы участка были размещены гаражи, рассчитанные на 1500 мест, они предназначались для сотрудников научных организаций. Под гаражами располагались спецсооружения. Большую часть этой территории занимает гаражный кооператив «Автолюбитель», насчитывающий 1300 гаражей. Все они находятся в собственности людей, оформленной в соответствии с законом. Однако столичные власти зелёного района фактически отбирают у жителей имущество.

Чуть менее года назад, в марте 2022 года, ликвидировали расположенный на Авиационной улице гаражный комплекс «Автостоянка № 40». В результате свыше 400 автолюбителей лишились своих гаражей и вынуждены теперь парковать свои машины в так переполненных транспортом дворах. Видимо, так же собираются поступить с гаражами, принадлежащими членам кооперативов «Автолюбитель» и «Курчатовец», проживающим на улице Рогова. Власть не принимают во внимание даже те факты, что речь идёт о собственности чернобыльцев, сотрудников Курчатовского центра и дру-

гих специализированных научных организаций, участников СВО на Украине (как добровольцев, так и мобилизованных).

Свои наказы депутату и предложения представили депутаты муниципального собрания района Щукино Андрей Гребенник и Роман Трофимов, жители района молодой коммунист Александр Лысков, юрист Григорий Никитин, Валерия Фёдорова и другие. Поддержать жителей в их справедливой борьбе за свои права приехал координатор движения «Левый фронт» Сергей Удальцов.

Во время встречи неоднократно звучала мысль о противоречии действий московских властей установкам президента в его последнем послании Федеральному собранию. Одновременно жители требовали в случае сноса гаражей построить многоэтажный паркинг и безвозмездно предоставить в нём места автолюбителям.

Коммунисты Москвы продолжают бороться против произвола, отстаивать права владельцев гаражей района Щукино. сформирована инициативная группа, которая будет отстаивать интересы членов гаражных кооперативов.



## Как сквозь землю провалились!

Куда уходят миллиарды, выделяемые на метро

«Вот он – город под Москвой, озарённый светом». Это, конечно же, про наше московское метро. Пожалуй, самое красивое в мире – настоящий подземный музей-дворец. А ещё быстрое, надёжное, удобное и стремительно развивающееся, давно перешагнувшее за пределы МКАД. Вот уж на что-то, а на метрополитен, казалось бы, грех жаловаться. И всё-таки не так проста наша подземка, как кажется.

Если вбить в строке интернет-поисковика «самые крупные аварии в московском метро», то можно узнать, что почти 75% из них произошли в постсоветский период. Да-да, именно тогда, когда рынок всё порешал, а стоимость проезда начала расти. Самой крупной трагедией стала авария 15 июля 2015 года, когда на перегоне «Славянский бульвар» – «Парк Победы» три вагона сошли с рельсов, в результате чего погибли 24 человека, а пострадало более 200. Более мелкие аварии в метро и вовсе превратились в обыденность: в 2016 году горели северный вестибюль станции «Новые Черёмушки» и административное помещение на станции «Выхино», в 2019 году на «Каширской» столкнулись два поезда (поезда эти, кстати, были тоже детищами нового времени – тип электровагонов «Яуза» появился в московском метро в 1998 году и сразу получил недобрую славу из-за частых поломок). В 2020 году на перегоне Хорошёвская – Народно-Ополчение Большой Кольцевой линии провалился грунт, сломав стену тоннеля. В 2021-м затопило станцию «Ясенево» и несколько других станций. И вот наступивший 2023-й тоже не стал исключением – на этот раз возгорание случилось на станции «Спортивная». И это практически сразу после очередного повышения цен: как говорится, деньги взяли, а починить забыли.

А между тем не только продажей билетов живёт метрополитен. Огромные дотации он получает и из бюджета города. На развитие транспортной системы в текущем году Москва потратит около триллиона рублей – это чуть меньше трети всей доходной части бюджета. На транспорт выделяется больше денег, чем на здравоохранение, образование и социальную поддержку. Конечно, не все эти деньги предназначены для метро – перекладывать трамвайные пути или менять троллейбусы на электробусы у нас тоже любят. Но значительная часть бюджета достаётся метрополитену. Вернее, министру транспорта Москвы и заместителю мэра Максиму Станиславовичу Ликсутову. Этот господин весьма преуспел в освоении казённых денег. А за примерами и далеко ходить не надо – всё есть в открытых источниках. Вот, например, затесалась среди поставщиков ГУП «Московский метрополитен» некая организация под названием ООО «Программный продукт». С ней столичное метро заключило несколько контрактов на общую сумму более 1,5 триллиона рублей. И это, с одной стороны, ничуть не удивительно – в век информационных технологий метро должно быть тоже технологичным, а к кому за этим обратиться, если не к отечественным айтишникам? Тем более что именно эта компания занималась разработкой программ для Госдумы, правительства и даже силовых структур. А вот теперь одна любопытная деталь – владельцем ООО «Программный продукт» является некто

Сергей Александров. Он же является учредителем другой компании, ООО «С.А.», специализирующейся на торговле одеждой. Треть этой фирмы в августе 2019 года была продана Нине Ликсутовой, матери того самого Максима Ликсутова. Оставим за кадром то, почему 72-летняя пенсионерка, ранее не имевшая склонности к коммерции, вдруг решила заняться бизнесом – как-никак, в Москве давно продвигается активное долголетие, а на пенсии жизнь только начинается. Неоднозначность состоит именно в том, что с одной стороны этой истории находится крупнейший подрядчик Департамента транспорта, а с другой – мать главы этого самого департамента. И никакие комитеты по борьбе с коррупцией конфликта интересов в этом не усматривают.

Но пойдём дальше. Сайт Стройкомплекса Москвы сообщает, что ещё 10 лет назад мэр Сергей Собянин «поставил задачу снизить стоимость строительства минимум на 20% без потери качества», а заммэра по градостроительной политике и строительству Марат Хуснуллин пообещал в 2013 году, что на строительство метро удастся сэкономить 200 миллиардов рублей бюджетных денег. Сам Стройкомплекс подсчитал и назвал конкретные цифры – на строительство 1 километра метро со станциями глубокого заложения потребуется 7 миллиардов рублей, а на тоннели со станциями мелкого заложения – 4,5 миллиарда. А что же получилось на деле? Посмотрим на примере активно строящейся Троицкой линии. Один только участок от станции «ЗИЛ» до станции «Крымская» (зачем-то полностью дублирующий уже существующий участок МЦК) протяжённостью всего 2 километра обойдётся Москве в 28,6 миллиардов рублей. Вся ветка от ЗИЛа до Троицка будет стоить 321,3 миллиарда. Москвичи шутят, что «крымский мост» Собянина выйдет в 1,5 раза дороже, чем Крымский мост Путина – последний обошёлся федеральному бюджету в 228 миллиардов. Экономить 200 миллиардов на строительстве новых веток метро не вышло – по итогу израсходовали на 337 миллиардов больше, чем планировали, а количество аварий только увеличилось. В 2018 году при строительстве станции «Юго-Восточная» провалился грунт, в 2021 году на улице Маршала Жукова снова произошло проседание грунта из-за метростроя – на этот раз в образовавшийся провал даже угодили электробус. В том же году при возведении станции «Кленовый бульвар» случилась ещё одна авария вследствие выхода подземных вод. Таких аварий, по словам общественных активистов, происходит множество, и большинство из них – следствие непрофессионализма и коррупции. С этим трудно не согласиться – крупные «шишки» метрополитена нет-нет, да и попадают на взятках. В 2015 году выяснилось, что подрядчики «попилили» 330 миллионов рублей при возведении одной только станции «Шипиловская», а чуть позже при получении «отката» размером 16 миллионов рублей был задержан начальник службы электроснабжения. В последнее время о крупных взятках под землёй не слышно. Но кто знает – действительно ли поумерили аппетиты застройщики и чиновники или просто научились лучше прятаться?

Анастасия Лёшкина