

Приватизаторы подбираются к московскому транспорту?

Я убеждён, что предоставление возможности продажи либо сдачи в аренду московского общественного транспорта в руки частных – крупная стратегическая ошибка властей!

Городское хозяйство Москвы – многоплановый разветвлённый механизм. Система жилищно-коммунального хозяйства, строительство, благоустройство, улично-дорожная сеть, общественный транспорт, здравоохранение, образование, система потребительского рынка и товарная обеспеченность торговых сетей – всё это функционирует благодаря транспорту легковому, грузовому и общественному.

На общественном транспорте мы едем на работу, в выходные перемещаемся по своим делам и т. д. Наземным общественным транспортом ежедневно пользуются 4,08 млн пассажиров в сутки. Получаем огромную выручку. А ещё есть метро и МЦК, по которым в сутки проезжает 7,57 млн пассажиров. Поэтому общественный транспорт города Москвы является самой важной транспортной частью городского хозяйства.

Поговорим о ценообразовании. Даже сегодня цена за проезд в общественном транспорте необоснованно высока. 30 лет назад в условиях социалистической системы литр топлива стоил 33 копейки, проезд стоил 5 копеек. Цена проезда была в 6 раз дешевле топлива. Сегодня проезд и литр топлива сравнялись. По этой причине цена за проезд в общественном транспорте стала в 6 раз дороже, таким образом, перевозчик получает незаработанную сверхприбыль. К примеру, если автобус перевозит 100 пассажиров, они заплатят по 50 рублей каждый. 100х50=5000 рублей. Автобус расходует на 100 километров пути 50 литров бензина либо 35 литров дизельного топлива. В любом случае как минимум половину стоимости топлива перевозчик получает в виде прибыли. А в среднем каждый пассажир за одну поездку на автобусе проезжает расстояние от двух до четырёх километров. Следовательно, прибыль перевозчика – ещё больше и равняется в 300–400% в зависимости от маршрута.

Нам часто внушается, что монополия – это «плохо», и её надо приватизировать, раздробить и т. д. Мы знаем много приме-



ров, когда после ликвидации монополии в стране появлялось несколько новых олигархов, а стоимость услуг бывшей монополии вырастала в разы. В Москве в 90-х была кампания по разрушению сети государственных бензозаправок. Нам говорили, что «будет конкуренция – и цены будут стабильными и доступными». Монополию разрушили, а стоимость бензина и дизельного топлива постоянно растёт независимо от курса доллара или цены на нефть.

18 октября 2023 года прошла очередная сессия Московской городской Думы. Одним из вопросов повестки дня стало решение МГД о возможности приватизации движимого имущества города Москвы. Под это понятие можно подвести любое транспортное предприятие, включая транспорт в сфере ЖКХ, общественный транспорт, инфраструктуру логистических систем и дорожных коммуникаций.

«Лоббисты» подают данный законопроект как поддержку малого и среднего бизнеса. Докладчик заявил следующее: «Мы рассчитываем, что предлагаемые изменения позволят расширить возможности взаимодействия города и бизнеса и создадут не только основу для обеспечения МСП недвижимым имуществом – помещениями, но и потенциал к предоставлению городом движимого имущества – «орудий труда» в тех сферах, где это особенно необходимо для реализации задач городского развития. Мы обсудили, что в качестве примера для наполнения такого перечня можно было бы рассмотреть снегоуборочные машины, универ-

сальную уборочную, грузовую, коммунальную, сельскохозяйственную технику и технику для обслуживания дорог».

Давайте заглянем немного вперёд. Что будет, когда городскими пассажирскими перевозками займутся частники? Имущество страны, которое создавалось многими поколениями советских людей, будет продано частным лицам, если мы позволим разрушить государственную монополию «народного назначения» – ГУП «Мосгортранс». Этого нельзя допустить, народное имущество должно служить людям.

Как пример: в Москве транспортные предприятия по перевозке грузов практически все давно приватизированы, и сегодня частный транспорт, доставляя грузы, проезжая по платным трассам, оплачивает проезд, а также рейсовый километраж по системе «Платон». Для компенсации затрат владельцы транспорта и собственники груза увеличивают его стоимость. Магазины также накручивают цену с учётом доставки по платным трассам. Любая сфера, находящаяся в частных руках, стремится к получению максимальной прибыли за счёт простого покупателя.

Поговорим о масштабах и объёмах госимущества, которое рискует быть приватизированным. Капитализация ГУП «Мосгортранс» составляет около 63,4 млрд рублей. Финансовый оборот – от 26 млрд рублей до 44 млрд рублей в разные годы. Активы стоимостью 107 млрд рублей. 25 тысяч работников, из них 14 тысяч водителей. Около 7,5 тысяч транспортных единиц, в том числе

1200 электробусов. Приватизация московского транспорта обернётся разрушением всей инфраструктуры, которую будет невозможно восстановить...

События последних тридцати лет доказывают, что всякий раз, когда проводится приватизация госсобственности, дело оборачивается дезорганизацией ключевых сфер жизнеобеспечения, утратой обществом возможности пользоваться доступными и качественными услугами. Напомню о последствиях ликвидации городских автокомбинатов, передовых предприятий грузового транспорта: «Автокомбинат» №1; №2; №41; и многих других. Высокоприбыльная ключевая отрасль городского хозяйства оказалась переданной коммерсантам, наживающимся за счёт повышения стоимости перевозок товаров. Город сталкивается с удорожанием всех видов транспортируемых грузов, а реальный сектор экономики несёт дополнительную нагрузку.

Что будет далее? Совершенно очевидно, что передача общественного транспорта в руки частных лиц приведёт к скачку цен на проезд в метро, автобусах, трамваях. При этом появятся несколько новых «транспортных» олигархов, которые будут превращать транспорт в средство извлечения сверхприбылей, диктовать свои условия. Так было и в лихие 90-ые в масштабах всей страны, когда средства производства передали приближённым к ельцинскому клану предпринимателям, и в 2000-ые годы во время осуществления Чубайсом при поддержке ельцинского правительства «реформирования» на коммерческий лад электроэнергетики, а также во время проведения подобных экспериментов с ЖКХ. Наивно полагать, что последствия приватизационных процессов транспортной отрасли в столичном регионе будут иными.

Считаю, что нам необходимо сохранение транспортной отрасли (и ключевых сфер экономики в целом) под управлением государства. Все имеющиеся проблемы могут быть решены государственным планированием и административным контролем государства за деятельностью транспортных предприятий, системным аудитом их финансовой деятельности, оптимальным регулированием цен на проезд в общественном транспорте. Конечно же, надо выделить из бюджета средства для поддержания транспортной сферы в работоспособном состоянии и модернизации. Все возможности для этого имеются. Надо поменять приоритеты в бюджетной политике и навести порядок в сфере содержания, эксплуатации и ремонта общественного транспорта, не прибегая ни к повышению тарифов, ни к приватизации.

Николай Зубрилин, руководитель фракции КПРФ в Мосгордуме

Регионы не справляются с финансированием зарплат учителей, закупкой учебников и учебных материалов – это очевидно. Чтобы досконально обсудить проблему, в Госдуму на «Правительственный час» пригласили министра просвещения России Сергея Кравцова. Он подчеркнул, что готов приехать в любой регион, поскольку по официальной информации таких проблем в регионах нет.

К чести министра, слово своё он сдержал, хотя и не лично – прислал в Оренбург своего заместителя Татьяну Васильеву. Но так подготовил представитель Приволжского федерального округа, что все, как один, повторяли, что учебники есть и денег не надо. Той же позиции придерживаются и сама заме-

Пчёллы против мёда?

ститель министра Татьяна Васильева, и – внимание! – министр образования Оренбургской области Алексей Пахомов. Васильева с Пахомовым сообщили, что они против того, чтобы выдёргивать отдельные проблемы из регионов и финансировать их из федерального бюджета. Министр образования области, выступающий против финансирования школ своего региона – это просто пчёллы против мёда.

И это при том, что, по данным Оренстата, в Оренбуржье в июле 2023 года самую маленькую зарплату в регионе получают именно педагоги. Речь идёт о сумме в 22 тысячи рублей! В результате такой низкой оплаты труда начинается отток кадров – в школах Оренбургской области остро не хватает учителей химии, физики и физкультуры.

Фракция КПРФ в Государственной Думе продолжает настаивать на увеличении финансирования образования. На предстоящую трёхлетку из расходной части федерального бюджета сокращается финанси-

рование образования с 4,9 до 4,2%. На 28% сокращаются расходы на дополнительное образование, что противоречит даже майскому указу Президента от 2012 года, в котором говорится, что это образование

должно финансироваться из бюджета.

В совещании в Оренбурге участвовала и глава Комитета Госдумы по вопросам женщин, семьи и детей Нина Останина. «Лично я не могу смириться с тем, что с 2025 года прекращается финансирование дошкольного образования, ибо, по мнению профильного Министерства, этих организаций – яслей и детских садов – достаточно, и строить новые не надо, – подчёркивает она. – На 28% сокращаются расходы на дополнительное образование, что противоречит даже майскому указу Президента от 2012 года, в котором говорится, что это образование должно финансироваться из бюджета.

К великому сожалению, наши позиции разошлись, но что-то мне подсказывает, что и рядовые педагоги, и родительское сообщество согласятся с моей позицией, что необходимо переводить финансирование школьного образования на федеральный уровень!»

