

Общая задолженность населения за ЖКУ по итогам 2024 года составила около 825 млрд рублей – цифра, что и говорить, серьезная. Неудивительно, что она обеспокоила компании, управляющие многоквартирными домами. Удивительно другое – решение, которое они намерены принять. Они просят власти разрешить переуступать права требования по таким обязательствам третьим лицам. В том числе коллекторам.

23 июля Лина Ткаченко, председатель совета Ассоциации компаний, обслуживающих недвижимость, направила спикеру Госдумы Вячеславу Володину и в Минстрой письма с просьбой внести поправки в п. 18 ст. 155 Жилищного кодекса РФ. Сейчас этот пункт запрещает управляющим компаниям уступать права требования по возврату просроченной задолженности граждан за ЖКУ третьим лицам. Инициаторы же просят органы власти снять этот запрет. В Госдуме на запрос пока не ответили, а вот в Минстрое обращение пообещали рассмотреть.

Снятие запрета на переуступку прав требований задолженности за ЖКУ должно позво-



лить управляющим организациям, ТСЖ и ТСН увеличить денежный поток в условиях роста долгов населения за коммунальные услуги, которые приводят к кассовым разрывам УК.

Аргументация УК понятна: такая мера позволит увеличить денежный поток и компенсировать кассовые разрывы, вызванные растущей задолженностью. Проблема действительно масштабна.

Расходы на ЖКХ достигают 25% семейного бюджета. Для многих семей это настоящая катастрофа.

УК обязаны перечислять платежи РСО в полном объеме, даже если жильцы не платят, что приводит к накоплению дебиторской задолженности на балансе УК. Из-за недостатка средств управляющие организации не могут предложить

собственникам проведение текущего ремонта в необходимых объемах. Таким образом, за долги злостных неплательщиков опосредованно расплачиваются добросовестные граждане.

В июне 2025 года члены комитета Госдумы по строительству и ЖКХ внесли на рассмотрение законопроект, разрешающий управляющим компаниям передавать право по возврату просроченной задолженности за коммунальные услуги РСО.

Весомый аргумент против снятия запрета – негативный опыт взаимодействия граждан с недобросовестными коллекторами. Неслучайно несколько лет назад подобная переуступка была запрещена. Перечислим лишь несколько возможных рисков:

- Агрессивные методы взыскания. Передача долгов коллекторам может привести к использованию неправомерных методов взыскания задолженности.

- Нарушение прав потребителей. Не все коллекторские агентства работают в рамках закона.

- Увеличение стоимости

услуг. В стремлении снизить риски, связанные с неплатежами, УК могут повысить тарифы на услуги ЖКХ, что ударит по кошелькам граждан.

«Считаю такую практику абсолютно неприемлемой. Коллекторское вмешательство еще больше усугубит проблему и приведет к росту социального напряжения, особенно в условиях обостряющегося неравенства. Единственный возможный шаг для наведения порядка: национализация отрасли. Жилищно-коммунальная сфера должна находиться в собственности государства! Только так можно обеспечить справедливые тарифы, модернизировать инфраструктуру, установить контроль за качеством услуг и устранить паразитирующих посредников», – подчеркивает первый зампред ЦК КПРФ КПРФ Юрий Афонин.

Вопрос о возвращении государству ТЭКа и коммунального хозяйства давно назрел. КПРФ вынесла его на Народный референдум. Более четырех миллионов граждан поддерживают эту инициативу.

Обломанные крылья

5 августа исполнилось 120 лет со дня рождения легендарного советского авиаконструктора Артёма Микояна. Ещё одного человека, у которого хочется попросить прощения за всё, что мы потеряли.

В 2023 году в ходе пресс-конференции президент обозначил одну из главных целей авиационной отрасли – создание масштабного отечественного самолётостроения. В рамках выполнения этой задачи к 2030 году Российская Федерация должна была пополнить авиапарк на 1000 самолётов. Что же тут плохого, спросите вы. Отличные результаты!

Результаты-то отличные, однако эксперты уже отметили, насколько эта задача сложна, а с учётом современных российских реалий – и вовсе невыполнима. По итогам 2024 года стало известно, что из обещанных 40 самолётов удалось построить только один. Ростех пообещал, что к 2030 году сможет произвести лишь 500 самолётов. В марте же его глава Сергей Чемезов заявил следующее: «Сегодня мы ещё точное количество пока не можем сказать, потому что мы с авиакомпаниями только сегодня начинаем обсуждать эту тему. Я думаю, что порядка 200, это минимум, надо будет произвести самолётов», – заявил Чемезов. И, конечно, гарантий, что и эти планы не поменяются, тоже нет никаких. Откуда же возьмутся остальные лайнеры, обещанные народу президентом?

Депутат КПРФ Сергей Обухов тогда обращался в правительство страны с депутатским запросом – относительно графика производства обещанных лайнеров. И получил ответ – стандартную отписку без единой конкретной цифры, зато с оптимистичным заявлением, что уже разработана Комплексная программа развития авиационной отрасли РФ до 2030 года, что в мае этого года Правительством страны принято распоряжение, предусматривающее «внесение изменений в указанные показатели». И что «в настоящее время внесение изменений в Комплексную программу в части корректировки сроков поставок воздушных судов не планируется». Какие изменения, в какие показатели – из ответа совершенно неясно.

Позже стало известно, что сокращение планируемых объемов самолётостроения коснулось и показателей на предстоящие годы. Например, совокупное количество бортов в 2025 году сократилось с 82 до 20, а в 2026 со 120 до 97.

При таком раскладе худшее, что можно сделать – сократить финансирование производства самолётов и вертолёт. Его намереваются урезать на 22%! Теперь оно составит 78,8 млрд руб.

вместо более чем 100 млрд руб., запланированных ранее. В первую очередь секвестр затронет субсидии лизингодателям и авиакомпаниям на покупку и эксплуатацию воздушных судов. В профильном комитете Госдумы опасаются переноса сроков по поставкам, однако эксперты риски оценивают как несущественные. Такой же позиции придерживаются и в «Ростехе».

Изменение финансирования не повлияет на сроки исполнения программы поставок воздушных судов, считает гендиректор компании «Авиасистемы» Дмитрий Хоружик. Ключевые проблемы авиапрома сегодня – перебои с поставками комплектующих в связи с загруженностью предприятий-поставщиков госбронзаказом, а также незавершённость опытно-конструкторских работ, связанных с импортозамещением. «Никакими деньгами это не ускорить», – подчёркивает Хоружик. Хорошая позиция. В духе «сгорел сарай – гори и хата».

Тем временем Россия предлагает взять самолёты в мокрый лизинг у государственной авиакомпании Ethiopian Airlines. «Мокрым» лизингом называют аренду, когда сдаётся не только воздушное судно, как при «сухом» лизинге, но и дополнительные опции – предо-



ставление экипажа, техобслуживание, страхование. Эта сделка позволит временно покрыть дефицит воздушного транспорта. Она обсуждалась на встрече российской делегации во главе с торговым представителем Ярославом Тарасюком и руководителем Эфиопского управления гражданской авиации Йоханнесом Аберой 29 июля.

В принципе, в такой сделке нет ничего предосудительного. Эфиопия или Германия – Боинг или Эйрбас всё тот же. Мы даже постараясь не задаваться вопросом, почему эфиопская сторона пока не торопится её заключить. И всё же не может не беспокоить текущее состояние флота Ethiopian. Согласно местным СМИ и официальным источникам, дефицит новых самолётов испытывает и она – поставки А350 и 787 откладываются до

2028 года, из-за чего Ethiopian уже прибегает к аренде самолётов от других лизингодателей. Так стоит ли оно того?

«Наверное, нет ни одной страны в мире, которая бы полностью, стопроцентно производила для себя комплектующие для самолётов», – заявил в своё оправдание руководитель Ростеха Сергей Чемезов 5 августа на встрече с премьер-министром Михаилом Мишустиним. Тот в ответ напомнил, что одна такая страна всё же была – Советский Союз. Чемезов спорить не стал: «Точно. В Советском Союзе именно было так. Вынуждены, в общем-то, вернуться к такой же практике».

Легко сказать – вынуждены вернуться! Сделать пока не получается.

Александра Смирнова

ВСТУПАЙТЕ В КПРФ!

Тел. 8 800 600 77 74 Эл. почта: join@msk.kprf.ru Сайт: <https://msk.kprf.ru/join>

ПРАВДА москвы

Учредитель: МОСКОВСКОЕ ГОРОДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ политической партии «КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ».
Тел. 8-495-318-51-73.

Главный редактор Н.Г. Веселова

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Москве и Московской области.
Свидетельство о регистрации СМИ ПИ №ТУ 50-879 от 21 декабря 2010 г.
Адрес редакции: 117452, г. Москва, Симферопольский бульвар, д. 24, корп. 3. Тел. 8-499-257-44-85.

Электронная почта: pravdamoskvy@yandex.ru
www.msk.kprf.ru

Распространяется бесплатно, часть тиража – по подписке.
Подписной индекс ПН808.

Авторы опубликованных материалов выражают в них собственную точку зрения. Рукописи не рецензируются и не возвращаются.
Отпечатано в филиале ОАО «ПФОП» «Волоколамская типография». 143600, Московская область, г. Волоколамск, ул. Парковая, д. 9

Тираж 25 000 экз.

Заказ №1234-25

Подписано в печать 11 августа 2025 г.
По графику: в 17.00. Фактически: в 17.00