

# БОРЬБА С ТРАНСПОРТНЫМ ОБРОКОМ: КАК МЭРИЯ ИГНОРИРУЕТ МОСКВИЧЕЙ РАДИ «ЦИФРЫ» И ПЛИТКИ

**«Людам денег не давать!» — именно таким слоганом можно исчерпывающе описать политику правительства Москвы на ближайшие годы. И об этом говорят сухие цифры бюджета на 2026 год. Городская казна увеличилась на 15%, потребительская корзина подорожала минимум на 10%, а социальные выплаты индексируются лишь на 6%. На этом фоне разворачивается драматическая история противостояния: депутат Госдумы Сергей Обухов (КПРФ) весь год пытался остановить тарифный беспредел, а московские чиновники цинично отвечали ему формальными отписками, защищая свои расходы на пиар и бесконечный «борджинг».**

## Хроника тарифного удара

Если сопоставить тарифы, действовавшие в декабре 2024 года, с теми, что мэрия запланировала на 2 января 2026 года, становится очевидным масштаб бедствия. Власти столицы просто задрали до небес «транспортный оброк».

Самая народная поездка по карте «Тройка» («Кошелёк») подорожает сразу на 18 рублей: в декабре 2024 можно было ездить за 57 рублей, а в январе 2026 цену поездки подняли аж до 75 рублей (скачок более чем на 31%). Любителей оплачивать проезд банковской картой ждёт рост почти на 30% — с 64 до 83 рублей. Кстати, хваленая биометрия, которую московские власти так навязывают пассажирам, вырастет в цене тоже на треть — до 71 рубля. Любителям «платить улыбкой» (банковской картой) придется раскошелиться больше всего: рост за год 34%. Видимо вместо улыбок будут недовольные гримасы у тех, кто решился за пару рублей первоначальной экономии расстаться со своими уникальными персональными данными.

Особенно болезненно новые цены ударят по постоянным пассажирам: стоимость безлимитного «Единого» на 30 дней вырастет почти на 600 рублей, а годовой абонемент, стоивший 20,5 тысяч, взлетит до без малого 25 тысяч рублей. Для работающего москвича или студента это не просто цифры, это уже ощутимая брешь в личном бюджете.

Важный контекст: это будет уже третье повышение за короткий период — после изменений в январе и июне 2025 года. Таким образом, за год с небольшим москвичи переживают аж три тарифных скачка.

## Диалог с немymi из мэрии

В течение всего 2025 года депутат-коммунист Сергей Обухов вел последовательную «осаду» мэрии, пытаясь донести до чиновни-

ков голос разума. Эта переписка стала хронологией бюрократического равнодушия.

**Раунд первый:** обоснованность роста. Депутат в запросах на имя мэра столицы Сергея Собянина указывал на недопустимость двойного повышения тарифов в течение одного года (в январе и июне 2025-го). Он подчёркивал, что рост цен на проезд значительно опережает официальную инфляцию и реальный рост доходов населения. В запросах содержалось требование предоставить детальную динамику тарифов за последние 5–10 лет (для сравнения с инфляцией).

Чиновники использовали стандартную заготовку. Повышение объяснили необходимостью «сохранения достигнутого уровня услуг», обновления подвижного состава и строительства инфраструктуры. Никакого прямого обоснования двойному скачку цен дано не было. Данные о долгосрочной динамике тарифов представлены не были.

**Раунд второй:** социальная защита. Обухов не успокаивается и настаивает: если город повышает тарифы, он обязан компенсировать это. Незначительные надбавки к пособиям и выплатам, невысокие прибавки к зарплатам тут же съедаются возросшим «транспортным оброком». Депутат требовал провести дополнительную и существенную индексацию социальных выплат.

Чиновники сухо сообщили, что дополнительная индексация «не планируется», проигнорировав требование депутата дать оценку долгосрочным социальным последствиям для наименее защищённых граждан.

**Раунд третий:** альтернатива. Понимая, что мэрия не хочет снижать аппетиты, Обухов предложил компромисс: ввести мораторий на повышение тарифов сроком на два года, чтобы дать гражданам и экономике передышку.

Предложение Обухова отклонено по тем же шаблонным при-

чинам — «средства нужны на развитие». Мэрия в итоге продемонстрировала полное отсутствие гибкости и нежелание вступать в диалог и искать компромиссные решения.

## Деньги в бюджете есть!

Ключевым моментом борьбы с «транспортным оброком» стало предложение КПРФ о введении бесплатного проезда для всех жителей столицы. Это не популизм, а строгий математический расчёт, который лишь укрепляется при анализе нового бюджета Москвы на 2026 год.

По подсчётам команды депутата Госдумы Сергея Обухова, на обеспечение бесплатного проезда требуется 186 млрд рублей в год. Эта сумма составляет около 3,3% от общего объема расходов бюджета Москвы на 2026 год, который запланирован в размере 6,385 трлн рублей.

Достаточно заглянуть в приложения к бюджету, и становится ясно: деньги есть! Но они упорно направляются чиновниками на статьи расходов, полезность которых для рядовых москвичей не очевидна и зачастую вызывает вопросы. А «оптимизация» части этих расходов позволяет спокойно высвободить необходимую сумму.

Анализ, проведенный командой депутата Обухова, показывает: только сокращение явно «паразитных» и непрозрачных расходов позволяет высвободить до 393 миллиардов рублей — более чем вдвое больше необходимого.

Где лежат эти деньги? Если пройтись по новому бюджету на 2026 год, картина складывается однозначная.

Главный резерв — это «цифровая чёрная дыра». Раздел 12 («Развитие цифровой среды») поглощает фантастические 217–240 млрд рублей. Одна лишь оптимизация аппетитов IT-сектора мэрии — от записи разговоров пациентов с врачами в смотровых кабинетах поликлиники до тотального навязывания сверхдорогого, но не контроли-

руемого народом электронного голосования — даст серьёзный задел для реализации проекта бесплатного общественного транспорта.

Бесконечное благоустройство — вторая кубышка. На «развитие городской среды» (раздел 13) заложено 263,1 млрд рублей. Даже если отсечь лишь 10% на избыточную перекладку плитки и подсветку фасадов, мы получим дополнительные 26 млрд. А если на 20% сократить борджинг? Уже 52 млрд.

Дорожная инфраструктура с космическим бюджетом. Раздел на 499,2 млрд рублей включает и спорные проекты вроде дублёра Кутузовского проспекта — платной трассы сквозь заповедные зоны для облегчения поездок толстосумов в «Москва-Сити». Минимальная оптимизация здесь даёт ещё 25–40 млрд.

Москва — город, где жители платят за парковку, а ведь город ещё и тратит на её «создание» 17,8 миллиардов в год. Сокращение этих и других статей (пиар мэрии, субсидии каршерингу и такси, содержание многочисленных АНО, а также финансирование Московской транспортной инспекции — органа-дублёра ГИБДД) высвобождает ещё 20–30 миллиардов.

Итог: деньги на бесплатный проезд есть. Их нехватка — это исключительно вопрос приоритетов городской власти, где интересы столичных жителей оказываются ниже, чем финансирование цифровых экспериментов, избыточного благоустройства и корпоративных субсидий.

Команда депутата Госдумы Сергея Обухова предоставила мэрии конкретный расчёт с отсылками к статьям бюджета. Вместо ответа — привычные заклинания чиновников: мол, бесплатный проезд потребует сокращения финансирования «других, не менее важных городских проектов». Видимо, подсветка зданий, бесконечная замена плитки и безудержная застройка для городских властей важнее повышения мобильности граждан и реального решения проблемы городских пробок.

Но активным горожанам мало отписки, москвичи вправе ожидать более чёткого и внятного ответа.

## А Москва — платит

Пока московские власти отказываются от диалога с депутатом-коммунистом по проблеме бесплатности общественного транспорта, мировая практика доказывает обратное. Список городов, отказавшихся от турникетов, стремительно растёт:

— **Люксембург** — первая страна в мире, где с 2020 года весь общественный транспорт (автобусы, трамваи, поезда) стал бесплатным для всех, включая туристов.

— **Эстония** — Таллин ввёл бесплатный проезд для жителей ещё в 2013 году. Примеру столицы последовали 11 из 15 уездов страны.

— **США** — Канзас-Сити стал первым крупным мегаполисом в

Штатах с бесплатным транспортом ещё в 2019 году.

— **Сербия** — наш ближайший сосед Белград с 1 января 2025 года сделал общественный транспорт бесплатным для жителей.

— **Франция** — город Дюнкерк после отмены платы за проезд зафиксировал резкий рост пассажиропотока, что разгрузило дороги. Бесплатные маршруты действуют в Коломье, Компьене, Лионе и других городах.

— **Польша** — настоящий рекордсмен: более 15 городов страны ввели бесплатный проезд для резидентов.

— **Мальта** — с октября 2022 года транспорт бесплатен для всех жителей острова.

— **Великобритания и Австралия** — в Манчестере и Мельбурне действуют бесплатные маршруты в центрах городов.

Мировой опыт однозначно доказывает: отмена платы за проезд — это реальная политика, направленная на повышение мобильности граждан, разгрузку дорог, ликвидацию пробок и улучшение экологической обстановки.

## Социальный приговор

Ситуация с транспортом — лишь вершина айсберга «социальной жадности». В бюджете-2026 впервые в новейшей истории сокращаются ассигнования на доплаты к пенсиям (с 177,6 до 172,8 млрд руб.). Урезаются траты на лекарства, первичную медпомощь, выплаты детям войны и труженикам тыла.

Борьба депутата-коммуниста Обухова вскрыла системную проблему: власть не готова к диалогу. Ей проще потратить сотни миллиардов на цифровые игрушки, чем обеспечить москвичам право на достойную жизнь? Мэрия избегает диалога и ответственности, прикрываясь общими фразами, в то время как пенсионеры столицы по уровню назначенных пенсий уже начинают отставать от соседей из Подмоскovie.

Вот транспортные темы, которые депутат Обухов поднимал в своих запросах мэру столицы Сергею Собянину и которые так и остались без мэрского ответа:

— Где прямое обоснование бесконечного повышения тарифов на проезд в 2025 году?

— Почему нет предоставления детальной информации о динамике тарифов за 10 лет?

— Где детальный разбор предложений по перераспределению бюджета?

— Почему мэрия не даёт оценку долгосрочных социальных последствий для уязвимых групп населения от повышения тарифов?

Вывод неутешителен: при нынешних приоритетах столичных градоначальников нормальной социальной политике в Москве не бывать. Как и диалогу с депутатским корпусом.

Реакция мэрии носит формальный характер. Все предложения депутата, основанные на мировом опыте и подкрепленные расчётами, были отклонены по шаблонной схеме без вступления в содержательную дискуссию. В результате москвичи продолжают нести растущее транспортное бремя, а городские власти избегают ответственности за последствия своих безответственных решений.

Понятно, что ни КПРФ, ни депутат Госдумы Сергей Обухов с таким подходом столичных чиновников не соглашаются и продолжают борьбу за социальные права москвичей.

