

Между договором и реальностью

Киргизия намерена оспорить отказ России выдавать полисы обязательного медицинского страхования (ОМС) членам семей трудовых мигрантов. Киргизия обратилось в суд ЕАЭС за разъяснениями по этому поводу.

В Бишкеке ссылаются на дух договорённостей в рамках ЕАЭС о свободном перемещении труда и социальных гарантиях. Председатель Фонда ОМС Киргизии Азамат Муканов прямо заявляет: «Полис ОМС должен выдаваться и на членов семей, работающих в России». Однако российская сторона, по его словам, трактует законодательство иначе. Статья 10 федерального закона «Об ОМС» чётко закрепляет право на полис за трудящимися гражданами стран Союза, но не упоминает их семьи как отдельную категорию.

Российская позиция была озвучена ранее и спикером Госдумы Вячеславом Володиным: «Те, кто приезжает в нашу страну на работу и хочет пользоваться социальными гарантиями высокого стандарта, должны честным и законным трудом подтвердить своё право на это», — отмечал глава парламента. Речь шла о необходимости легально отработать как минимум пять лет для получения полиса. Экстренная помощь, как подчёркивалось, оказывается всем.

Ситуация, как отмечают некоторые эксперты, парадоксальная: формально стороны спорят о толковании договора, а по сути, речь идёт о гигантской финансовой дыре, которую годами ла-

тают российские регионы. И, как видно из открытых данных, дыра эта только с каждым годом растёт, а российские субъекты федерации уже много лет несут колоссальные расходы. Подробную картину этих трат, основанную на данных из почти 80 регионов, обнародовал депутат Госдумы от КПРФ Михаил Матвеев.

В 2024 году он сообщал, что, согласно его подсчётам, с 2018 года регионы России потратили из своих бюджетов на медицинскую помощь мигрантам, не имеющим полисов ОМС, более 66,3 миллиарда рублей. Эти деньги не компенсируются федеральным центром или страховыми компаниями и ложатся прямым грузом на местные системы здравоохранения.

Так, в топе расходов на мигрантов по данным депутата: Москва (более 42 млрд руб.), Московская область (5,1 млрд руб.), Санкт-Петербург (более 4 млрд руб.), Ханты-Мансийский автономный округ (2,1 млрд руб.) и Курганская область (1,7 млрд руб.).

И, что немаловажно, объёмы бесплатной помощи растут год от года. Например, в Самарской области, согласно цифрам Матвеева, затраты выросли с 28,5 млн рублей в 2018 году до 83,4 млн в 2023-м.



«Трудно сказать, в чём причина такого карнавала невиданной щедрости», — замечает депутат в своём телеграм-канале. Матвеев указывает и на двойной ущерб: это не только прямые потери бюджетов, но и огромный страховой рынок, который проходит мимо российских страховщиков.

Стоит напомнить, что коммунист — давний инициатор ужесточения правил. Его первый же законопроект после избрания в Госдуму предлагал обязать всех въезжающих иностранцев иметь полис медстрахования. Инициатива была отклонена.

«Каждый из нас обязан иметь полис медицинского страхования. А миллионы из мигрантов, въезжающих к нам, нет. Но случись с ними что — от переломов до родовспоможения — они получают медицинскую помощь бесплатно», — констатировал он. Он напомнил, что эти деньги забирают из бюджетов и без того небогатых живущих медучреждений.

«Мигрантов бесплатно на миллиарды лечим, а больным детям продолжаем собирать деньги через телевизор», — эта фраза Матвеева, хоть и звучит резко, но,

увы, точно отражает чувства многих налогоплательщиков.

На новость о судебном разбирательстве, затянном Киргизией, Матвеев отреагировал коротко. «Зачем тут вообще члены семей трудовых мигрантов?» — спросил он.

Буквально в этот же день Матвеев с коллегами-депутатами Сергеем Обуховым и Владимиром Исаковым направили запрос в Следственный комитет и губернатору Калужской области.

Летом 2025 года в Боровском районе Калужской области детей (9 и 10 лет) из Таджикистана — те самые члены семьи трудового мигранта — совершили насильственные действия в отношении четырёхлетней российской девочки. Родители находились в России нелегально, имели поддельные документы. Несмотря на решение о депортации семьи, вынесенное ещё в августе 2025 года, к началу 2026-го оно не было исполнено. Более того, как указывают депутаты, несовершеннолетние правонарушители и их сестра находятся в детском доме и продолжают ходить в местную школу, вызывая протесты других родителей. Депутаты называют это использованием «благ российской социальной системы» в интересах преступников.

«Сколько еще раз нелегальным мигрантам с поддельными документами нужно нарушить законы РФ, чтобы, наконец-то, быть высланными из России?» — ставят вопрос коммунисты.

С одной стороны, Россия декларирует и проводит жёсткую миграционную политику: с февраля 2025 года действует реестр контролируемых лиц, за 11 месяцев 2025 года депортировано 54 тысячи нарушителей. С другой — в конкретных вопиющих ситуациях становится ясно, что механизмы не работают.

Мария Климанова

Чтобы что-то внедрить, для этого нужна основа или вынужденная необходимость. Помните, как развивалась ситуация с автомобилями? «Автомобилизация населения — признак прочного состояния автомобилестроения», «возможность приобрести автомобиль является хорошим барометром благосостояния общества», «обладание автомобилем гражданами снижает нагрузку на пассажиропоток на общественном транспорте».

И точно — исчезли фото и видео, когда на некоторых автобусных остановках и станциях метро пассажиров приходилось заталкивать в спину внутрь автобуса или вагона, чтобы закрылись двери.

Бум продажи автомобилей начался с 90-х годов. Сначала ввозили подержанные машины из Германии, и многолетняя «Ауди 100» стоила 2 тысячи долларов на рынке. Живо гоняли в Москву японские праворульные б/у машины с Дальнего Востока. Потом стали массово открываться автосалоны. Рынок был завален всякой разноразмерной производственой авто из Европы, Японии, Кореи, Китая.

В итоге весь спрос заполнился до отказа машинами со всего света. В Москве началась борьба с пробками на дорогах, стали расширяться так называемые вылетные магистрали, мон-

Капитализм на колёсах



тироваться разделительные бетонные сооружения, разделяющие встречный транспорт, были открыты тысячи автосервисов и магазинов автозапчастей. Система сформировалась, кто хотел приобрести машину — приобрёл.

Появились новые сферы бизнеса, люди оказывали услуги перевозки, обеспечивая сами себя рабочими местами. Опять же, легче властям, люди сами решали вопросы трудоустройства. В городе были построены эстакады, трассы межрайонного сообщения, десятки новых дорожных одноуровневых и многоуровневых развязок на стыках МКАД и вылетных трасс. Казалось бы, цель достигнута, машина стала не роскошью, а средством передвижения.

Но при капитализме невозможно всё хорошо наладить для удобства граждан, обязательно в любой сфере с простого чело-

века начнут неким образом помогать деньги...

Появилось много статей, компрометирующих легковой транспорт и людей, которые им пользуются как средством проезда на место работы и поездок по своим и семейным делам. Оказывается, обладание автомобилем — это плохо? Это мешает зарабатывать деньги перевозчикам в сфере общественного транспорта, мешает системе таксомоторных перевозок. Возникла идея пересадить водителей частного транспорта на общественный. Для этого пришлось начать репрессии против обладателей легковушек.

Вдруг по Москве стало возникать множество светофоров там, где они совершенно не нужны. Снизились трафик автомобилей, стало больше остановок и пробок. Натянули новых дорожных знаков так, что без штрафов проехать и пару кило-

метров по Москве стало невозможно. Заработал так называемый кабинет штрафной промышленности, и он единственный перевыполняет план на 200% по штрафам, налагаемым на водителей. Весь дорожный асфальт разрисовали полосами, сетками, «пьяными» разметками.

Особая тема — «островки опасности». Когда перед вами возникает островок, нужно успеть свернуть вправо по «пьяной» разметке, иначе разобьёшь машину. А успев повернуть вправо, можешь помять бок машины из соседней полосы движения.

Есть ещё проблема — опасные посадочные платформы общественного транспорта посередине проезжей части. Пассажирам постоянно приходится выскакивать из-под колёс транспорта, когда слева и справа едут автомобили и автобусы. Такое мог придумать только человек, не представляющий, что такое общественный транспорт и безопасность пассажирских перевозок.

Чем всё это может закончиться? Нам 35 лет продавали автомобили как горячие пирожки, а сейчас, после того, как граждане вложили в покупки авто многие триллионы, нам предлагают поставить машины (пусть ржавеют) и пересесть на общественный транспорт? Покупая машины, мы платили и за будущие поездки в авто вместо автобусов. А теперь наши машины будут стоять, а мы будем платить «повторно» за проезд в общественном транспорте, в такси,

за поездки на каршеринге или на самокатах?

Капиталисты нас принуждают платить всё больше и больше, всё чаще и чаще, платить за всё — за поездки в общественном транспорте при наличии собственных автомобилей, за придуманные штрафы, за количество дорожных знаков, за новые фискальные проекты структурных подразделений Мосгортранса — ЦОДД и МАДИ, приводящие к репрессиям против автомобилистов.

За 10 месяцев прошлого года сумма штрафов с водителей, в том числе и за нарушения при использовании платных парковок, составила 80 миллиардов рублей. Чего добиваются фантазёры — проектировщики дорожного движения и эксплуатации общественного транспорта? Людям предлагаются два варианта и «оба хуже». Либо вы едете на общественном транспорте, а ваша машина ржавеет, либо вы едете на самокате, а ваша машина так же ржавеет. Это плохой выбор.

Рано или поздно идеи фантазёров из Дептранса выйдут из моды, и мы будем говорить о них, как сегодня о чуде Хрущёва, который пытался всех граждан заставить грызть кукурузу. Сегодня это вызывает гомерический смех, а тогда это было очень серьёзно. Времена меняются, и только чудачки остаются в памяти народа чудачками.

Руководитель фракции КПРФ в Московской городской Думе
Николай Зубрилин