



КАК СДВИНУТЬ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ?



Передовая читателя

ПРОБЛЕМНОЕ ИМУЩЕСТВО СТРАНЫ

Почему за плохую работу чиновников должен расплачиваться государственный бюджет?

Стоимость проезда в общественном транспорте в России растет постоянно. Более того, спасая ситуацию с «транспортными артериями» города, бюджеты всех уровней вкладывают в покупку автобусов, трамваев и троллейбусов сотни миллионов, а часто и миллиарды государственных средств. Дело в том, что общественный транспорт в России – это социально значимый актив, который в любом случае требует государственного финансирования. Иначе наступит коллапс – либо транспорт встанет, либо цены поднимутся до таких высот, что люди просто не смогут им пользоваться. Вот и приходится чиновникам заботиться о возможности людей передвигаться по городам и иным населенным пунктам нашей необъятной Родины. Иначе недалеко и до процедуры банкротства, а также связанных с таким исходом неприятностей.

Чиновники уже нашли выход – передать в концессию или аренду «проблемное» имущество. И пусть концессионер вкладывает деньги в покупку транспорта и его ремонт. Сказочка для идиотов, скажем прямо. Поскольку речь идет о социально значимой отрасли, а концессионер – это бизнес, и управляют им по законам рынка. То есть извлекают прибыль. И все «социально значимые» проблемы ему, бизнесу, по боку. А вот миллиарды бюджетных средств «инвесторы» с удовольствием примут в свои «проекты».

К примеру, группа компаний, занимающаяся такими концессиями, вышла с предложением к властям города Красноярск и предложила аж 24 млрд своих денег, чтобы купить электротранспорт и отремонтировать транспортную сеть. Контрольно-счетная палата проверила договор, и специалисты очень удивились. Математика проекта: концессионер «вкладывает» 24 млрд рублей, после чего власти Красноярск выплачивают ему почти 52 млрд рублей на «возмещение затрат». То есть более чем вдвое больше, чем было вложено. При этом администрация также берет на себя обязательства по содержанию и текущему ремонту транспортной сети. Специалисты пришли к выводу, что с таким проектом город понесет значительные убытки. Горсовет Красноярск отклонил данное предложение, депутаты от КПРФ выступили против него. Но... соглашение было подписано.

Подобная ситуация сложилась и в Самарской области. Власти областного центра решили передать в концессию трамвайное хозяйство Самары. Вот только совершенно непонятно, зачем концессионерам вкладывать в городской транспорт 17 млрд рублей, не получая ничего взамен. Отметим еще раз – это бизнес, в котором идут жесткие процессы, поразительно высокие прибыли в любом случае. А здесь выходит, что бизнесмены отдадут миллиарды, реконструируют десятки километров трамвайного пути, перекресток, тяговую подстанцию и покупают почти полсотни трехсекционных вагонов. Причем все это потом передается в муниципальную собственность. И даже не предполагается, что концессионер будет получать прибыль от транспортных перевозок, в связи с чем не произойдет рост тарифов на проезд. «Чудо сказочное», в общем, ни о каком слове и подбирать трудно. То есть концессионер вкладывает и делает все вышеописанное только в расчете на туманные намеки «бюджетного финансирования».

Скорее всего, и есть вся суть передачи таких масштабных задач из муниципального ведения в частные руки. «Бюджетное финансирование», как мы видим из примера Красноярск, порой более чем вдвое превышает сами инвестиции. Простой такой концессии имеет смысл только для концессионера, город же в любом случае понесет значительные расходы. И возникает вполне логичный вопрос: а зачем тогда передавать? Муниципальное ТТУ худобно обновляет подвижной состав, ремонтирует пути и выполняет всю работу. Может, проще выделить эти деньги ТТУ? Но нет, у чиновников новое волшебное слово «концессия» вызывает какие-то странные ассоциации, и они готовы пойти на любые убытки. Наверное, если бы это имущество принадлежало им лично, ни о какой концессии не могло быть и речи. Но вот процесс, когда бюджетные деньги начинают пла-

но перетекать в карманы «концессионеров», у них вызывает совершенно непонятный восторг. Сам же процесс «концессии», к слову, скорее всего, будет интересен соответствующим службам, отвечающим за сохранность государственных средств.

Еще пример – Пермский край. Там также был проект концессии, опубликованный в 2022 году. Общие затраты концессионера на модернизацию трамвайного хозяйства составят 15,5 млрд рублей. При этом он получает из федерального бюджета невозвратную субсидию под названием «капитальный грант» в размере 4,6 млрд рублей, еще 9,6 млрд – кредиты. При этом власти края должны платить за погашение и обслуживание задолженности перед финансирующей организацией «инвестиционный платеж» в размере 19,6 млрд рублей. Концессионер, кроме того, получает «эксплуатационный платеж» на сумму 7,5 млрд рублей, из которых часть (не более 45%) возвращается концеденту на затраты, связанные с перевозками. В итоге все оплачивает бюджет региона. И в чем смысл такой «концессии»?

Подобная же ситуация с «концессиями» повторяется и в других регионах. Причем в «концессионеры» идут крупные, как правило, известные в регионах и успешные бизнесмены, никак не похожие на филантропов. И это может означать только одно – все они хотят получить прибыль. Откуда? Догадаться сами.

В 2024 году Министерство транспорта РФ выделяет на обновление городского пассажирского транспорта (трамваев и троллейбусов в том числе), а также оборудования и путей электротранспорта 43,6 млрд рублей. Также предусмотрена поставка около 7,5 тыс. единиц новой техники. Все эти средства пойдут на улучшение работы общественного транспорта в 82 регионах. Вопрос в том, кто эти средства получит: государственное муниципальное предприятие или частный инвестор-концессионер, решивший вдруг

«заняться» социально значимым активом. А если еще пересчитать все средства, которые тратят регионы РФ на общественный транспорт, то речь будет идти о сотнях миллиардов государственных рублей.

Вот почему у нынешних российских чиновников слово «государственное», «муниципальное» считается неэффективным? Хотя это далеко не так. В той же Самаре передали бизнесменам местный автобусный парк в аренду на пять лет. При этом передали муниципальное предприятие проверенной фирме, автобусы которой вместе с муниципальными уже много лет обслуживают пассажиров города. Муниципальное предприятие было «закредитовано» и, по общему мнению, работало неэффективно, себе в убыток. Фирма, которой передали в аренду муниципальный транспорт, предприняла вполне здравые шаги – сократила штат, уменьшила расходы и упорядочила работу. При этом совершенно непонятно, что мешало чиновникам самим сделать то же самое с муниципальным транспортным предприятием. Или его «неэффективных» руководителей, которые довели общественный транспорт «до ручки», назначают не городские власти, а кто-то другой? Зачем было доводить до края и отдавать в аренду вместо того, чтобы самим провести оптимизацию и сделать муниципальный парк прибыльным? Тем более что город в любом случае участвует в финансировании транспорта, хотя бы тем, что платит за проезд льготников.

И концессии, и передача общественного транспорта в аренду показывают только одно – неэффективность работы чиновников, которые вместо того, чтобы нормально наладить работу муниципальных предприятий, находят выход в том, чтобы отдать их в частные руки. Это городское хозяйство, социально значимый актив, и если вы не можете с ним справиться – зачем вы тогда занимаете свое место? Благодаря таким чиновникам в России принято считать, что все государственное «неэффективно», а все, что в частных руках, эффективно. Разве этот критерий не зависит от глав муниципалитетов и той команды, которую они подбирали? И почему в итоге «разгребать» должны частные компании, причем за государственный счет? Не слышком ли дорогая плата за никчемную работу чиновников?

Социальная хроника

2024

Репортаж Сахалинский маршрут в СВО

Ставрополье. Школьников из села Кугуты некому возить учиться

16 школьников МКОУ СОШ №11 села Константиновского оказались в сложной ситуации – подвоз из села Кугуты неожиданно отменили. Ребята со второго по девятый класс могут остаться без уроков. У многих родителей нет машин, а общественный транспорт из села Кугуты до Константиновского не ходит. Водителю школьного автобуса исполнилось 70 лет, и он ушел на пенсию. Замену ищут уже два месяца, и всё бесполезно.

Дагестан. Более 258 населенных пунктов остались без электричества из-за сильного ветра

Аварийно-восстановительные работы ведут 67 бригад в составе 180 человек и 68 единиц специальной техники. Специалистам во многих районах республики не удается приступить к восстановлению подачи электричества из-за непогоды, так как подниматься на ЛЭП во время сильного ветра категорически запрещено по правилам техники безопасности.

Иркутск. Кафе, где массово отравились шаурмой 11 человек, работало нелегально

Сотрудники управления Россельхознадзора провели проверку в кафе быстрого питания. Оказалось, что ИП не был зарегистрирован в ветеринарной информационной системе. Также продукция не проходила сертификацию в компоненте прослеживаемости ФГИС «Меркурий». Возбуждено уголовное дело в связи с оказанием услуг, не отвечающих требованиям безопасности. По решению Роспотребнадзора деятельность кафе приостановлена.

Забайкальский край. Жителей 10 отдаленных уголков Забайкалья лишили самолетов до Читы

Компания «Аэросервис», которая ранее обслуживала эти маршруты, отказалась от региона из-за якобы низких тарифов. В этот список попали: Газимурский Завод, Краснокаменск, Красный Чикой, Красный Яр, Кыру, Мензу, Тунгокочен, Усть-Каренгу, Усугли и Юмучен. Раньше авиаобслуживание с краевым центром было три раза в неделю: понедельник, среда, воскресенье.

Оренбург. С 12 февраля оренбургские первоклассники уйдут на мини-каникулы

Дополнительные зимние каникулы в феврале – привилегия первоклашек. Учащиеся остальных классов продолжат учиться в обычном режиме. 9 февраля станут последним учебным днем для ребят. Продлятся каникулы до 18 февраля. Дополнительные каникулы для учащихся первых классов были введены в России после рекомендаций экспертов.



Свердловск. В областном онкодиспансере открыли 10 новых операционных залов

Раньше в распоряжении хирургов было 13 операционных. Им приходилось работать в две смены. Новые залы построили и оснастили за полгода. По утверждению врачей, скоро очередь в онкодиспансере исчезнет вовсе, а от назначения онколога до момента операции потребуются пара суток на подготовку пациента.

Хабаровск. Теперь жители смогут прокатиться на «маршрутке» с полицейскими

У хабаровского ОУМВД появился передвижной пункт охраны общественного порядка. Это автобус, чем-то напоминающий городскую маршрутку. Задержанных за административные правонарушения будут оформлять тут же – специально оборудован кабинет для составления протоколов. Есть и 20-местный отсек для граждан, которых надо доставить в отдел полиции.

Ульяновск. Началось строительство нового Суворовского училища

Военные специалисты уже выполнили проектно-изыскательские и земляные работы, подготовлены котлованы, начато устройство фундаментов зданий. На первом этапе будут возведены учебный корпус, два спальных корпуса на 240 и 320 человек, столовая на 620 мест, крытый спорткомплекс и другие помещения.

Мы хотим рассказать об одной поездке, которую в декабре минувшего года организовали и осуществили сахалинские активисты.

«Признайтесь, многим из вас пришлось бы в голову, что на передовой может понадобиться сварочный аппарат или стройматериалы? Ну и, конечно, что касается оружия... Каждое подразделение остро нуждается в чем-то конкретном: тепловизоры, прицелы, антидроновые ружья... Закупки должны быть точечными и точными, а доставка – максимально быстрой. Это вопрос жизни и смерти в самом прямом смысле слова.

Начали сбор средств. Деньгами помогали коммунисты и все наши земляки, неравнодушные люди. В итоге было собрано около полумиллиона рублей. Было куплено так необходимое антидроновое ружье за 185 тысяч рублей, лекарства для раненых в ростовском госпитале, многое другое...

Стали продумывать логистику, искать необходимые контакты. Наиболее тяжелые и громоздкие вещи удалось отправить военным бортом, остальное – в основном для госпиталя – взяли с собой багажом и ручной кладей. Поехали вторым, Павел Георгиевич Ашихмин, первый секретарь Сахалинского обкома КПРФ, Кристина Николаевна Анисимова, председатель Сахалинского областного отделения Всероссийского женского союза «Надежда России» и заместитель председателя Татьяна Васильевна Полушкина.

В Москве – остановка на площади и встреча с нашими товарищами, коммунистами из Государственной Думы! Затем автобус – и Ростов.

Екатерина из группы «Молния» оказала неоценимую помощь в госпитале Ростова и связала гостей с Сахалина с другими волонтерами. В том числе с Ксенией из группы «Сбор для армии».

Наши бойцы Евгений А. и Дмитрий П., Ирина из группы «Нам не безразлично», Татьяна, которую все зовут Мама Таня... Пусть мы знаем вас только по именам, мы знаем о вас самое главное: вы – настоящие Люди с большой буквы! Огромное спасибо вам за вашу помощь! Знайте, что у вас на Сахалине есть преданные друзья и товарищи!

В тот же день позвонили ребята одного из подразделений, которому предназначалось то самое антидроновое ружье, сказали, что готовы встретиться сегодня. Наши сахалинцы постарались связаться с другим подразделением, для которого также везли груз, чтобы узнать, смогут ли они встретиться в то же время. Со связью очень трудно, но повезло, все сложилось удачно.

О самой встрече сложно рассказать словами. Ребята ведь понимают не только нужные им вещи – они видят, что они небезразличны очень и очень многим людям. Это, наверное, не менее важно. Очень тепло и душевно пообщались, сделали фото на память, ребята подарили сахалинцам флаг со своими подписями. И отправились на выполнение боевых задач – времени в обрез...

После возвращения в Ростов... решили организовать еще один сбор! Все-таки дорога с Сахалина неблизкая, и раз уж оказались неподалеку от зоны СВО, хотелось использовать это по максимуму. Оперативно удалось собрать средства, закупить одеялами, посудой, вещами для госпиталя ближе к передовой. Ирина помогла найти носилки, которые не удалось разыскать в первый день, добавила к нашему набору свои домашние консервы. Еще об одном ценном грузе, доставленном на передовую, стоит рассказать особо. И начнем мы издалека, с 15 мая 2023 года, когда в городе Александровск-Сахалинский в Коммунистическую партию Российской Федерации был принят Геннадий Владимирович К. На собрании коммунисты проголосовали за своего нового товарища, и наша партия стала чуть больше, чуть крепче, чуть сильнее.

Но партиялеть получить Геннадий не успел – уже в начале июня ушел добровольцем на фронт. Как делали коммунисты и комсомолы в Гражданскую и Великую Отечественную.

Когда стало известно о декабрьской поездке, александровские коммунисты связались с Геннадием, составили список самого необходимого для его подразделения. Закупили, передали с Павлом Георгиевичем, Кристиной Николаевной, Татьяной Васильевной. А вместе с грузом передали – лично, из рук в руки – и партиялеть товарища. Который он теперь не расставаясь носит рядом с сердцем.

Пресс-служба Сахалинского областного отделения КПРФ