

2023-12-13 Несостоятельность системы



Снегопад накрыл Воронеж. Дворы и целые улицы, где сугробы по пояс, десятки застрявших автомобилей, толпы людей, штурмующих автобусы на остановках, опоздавших на работу или учёбу... Впрочем, эта картина и так красочно расписана в СМИ и социальных сетях. Вопрос в другом: кто виноват в случившемся и что делать?

Конечно, к коммунальщикам и транспортникам есть немало нареканий, но обвинять во всём только их было бы крайне несправедливо. Снегоуборочная техника работает днём и ночью, основные магистрали расчищаются. Муниципальные автобусы, несмотря на все проблемы с дорожным движением, выходят на линии и стараются соблюдать график. Но! То, что всё-таки делается, ещё сильнее высвечивает полную несостоятельность нынешней системы.

В советское время снегопады случались гораздо чаще, однако коммунальных катастроф

не наблюдалось. Потому что снегоуборочную технику, имевшуюся у районных комбинатов благоустройства (а её вряд ли было больше, чем в наше время), дополняло немалое количество техники десятков заводов и фабрик, которые отвечали за определённую территорию, закреплённую за ними. Ну а дворы и тротуары убирали многочисленные дворники, которые в каждом домоуправлении, хоть в городском, хоть в ведомственном, были в положенном по штату количестве. И дворников, и водителей коммунальной техники, и ремонтников было в достатке в том числе и потому, что имелся стимул – бесплатное предоставление ведомственного жилья. Фонд оплаты их труда, которая была вполне достойной, формировался из бюджета, опять-таки, не нынешнего нищенского, ошипанного областным и федеральным центром, а полновесного за счёт доходов, получаемых от производства и остававшихся на местах.

Что же касается транспорта, то, во-первых, пассажиропотоки тщательно изучались и планировались, и на этой основе определялось и обеспечивалось опять-таки за счёт средств бюджета нужное число единиц общественного транспорта и его маршруты. Во-вторых, выручал трамвай, рельсы которого от снега можно очистить гораздо быстрее, чем автодороги (несколько вагонов-снегоочистителей за пару часов до начала пассажирского движения справлялись с этой задачей), и который увозил сразу большое количество людей (к тому же можно было увеличить число трамваев по системе многих единиц – два вагона и более). Автобусный парк тоже практически весь принадлежал городу, и при необходимости его можно было дополнить ведомственными автобусами, которые подвозили сотрудников многих предприятий. Число автолюбителей, ездивших зимой, было невелико, поэтому резкого увеличения количества пассажиров общественного транспорта при «нелётной» для личных машин погоде не наблюдалось. Да и не было таких безумных, как сегодня, пассажиропотоков – людям не приходилось мчаться с одной работы на другую через весь город, большинству вполне хватало зарплаты, получаемой на единственном рабочем месте. А некоторым воронежцам вообще никуда не надо было ездить, потому что они жили в домах, построенных рядом с предприятиями для их сотрудников.

А что мы имеем сегодня? Производство разрушено, большая социальная нагрузка, которую несли предприятия и организации, переложена на муниципалитет, чей тощий бюджет безжалостно опустошается вышестоящими уровнями власти. Коммунальная сфера отдана на откуп частникам, которым, чем меньше будет трудиться в их штате сотрудников, тем меньше придётся платить налогов с фонда оплаты труда, и, следовательно, будет больше прибыль хозяев. Поэтому многие управляющие компании поступают так: в штате остаются один-два слесаря, и клиент оказывается перед выбором: либо ждать дней десять, либо тебе дадут телефон слесаря (как правило,

ранее работавшего на этом участке), который починит кран быстро, но уже на коммерческой основе, при этом сам не останется внакладе и поделится частью выручки с управляющей компанией за переданный заказ. Но слесарю люди заплатят, потому что без воды сидеть не будешь, а вот финансировать дворников из своего кармана никто не станет, поэтому их не найдёшь днём с огнём ни в хорошую погоду, ни в снегопад.

Трамвай уничтожен. Муниципальные автобусы осуществляют менее трети пассажироперевозок. Встали частники-маршрутчики, которые из-за погоды элементарно не могут выехать на линии, люди оставили личные автомобили и хотят уехать на общественном транспорте – закрыть эти бреши нечем.

Словом, одно цепляется за другое, и плохо становится всем.

Думается, всего перечисленного более чем достаточно, чтобы показать несостоятельность нынешнего российского капитализма и насущную необходимость перехода на социалистический путь развития.

Сергей Щербаков,

коренной воронежец