

Заместитель Председателя ЦК КПРФ Ю.В. Афонин выступил в Госдуме на «правительственном часе» с участием министра транспорта Российской Федерации Е.И. Дитриха.

- Уважаемые коллеги!

Мы живём в самой большой стране мира, простирающейся от Балтики до Тихого океана. Очевидно, что само существование России как единого государства зависит от транспортной связанности её территории.

Стоит вспомнить, что царская Россия из своих четырёх последних войн проиграла три, и произошло это в значительной степени из-за слабости транспортной инфраструктуры. Во всех этих войнах противник подвозил на фронт солдат, оружие и боеприпасы эффективнее, чем Российская империя.

За годы Советской власти грузооборот всех видов транспорта, вместе взятых, вырос в 65 раз. Этот колоссальный рост стал залогом и наших военных побед, и быстрого развития экономики Советского Союза.

А что сейчас? По официальным данным статистики, и грузооборот, и пассажирооборот транспортной системы России заметно меньше, чем был в РСФСР 30 лет назад.

Сегодня мы услышали об определённых успехах в развитии транспортной инфраструктуры. Успехи, безусловно, есть. Мы уверены, что строительство Крымского моста войдёт в учебники истории. В 2014 году мы спасли крымчан от террора новоявленных нацистов, и мы были просто обязаны обеспечить надёжную связь Крыма с остальной страной, связь, не зависящую от капризов погоды в Керченском проливе. Конечно, многое было сделано и построено в преддверии чемпионата мира по футболу. Но если посмотреть в целом на развитие транспортной системы России, то становятся очевидными односторонность и несправедливость этого развития.

В минувшем году в Ржевском районе Тверской области произошёл случай, который, как в капле воды, отражает эту несправедливость. У жителей деревни Медведево украли дорогу. Её выкопали экскаваторами, погрузили щебень и куски асфальта на самосвалы и увезли. Как потом выяснилось, это местные чиновники решили, что дорога жителям деревни не нужна. А нужна она, по их мнению, соседнему охотничьему хозяйству, на ремонт подъездов к которому и отправили эти щебень и асфальт. В этом охотхозяйстве состоятельные господа, в основном из Москвы, могут хорошо поохотиться и отдохнуть. Украденную дорогу в советское время начал строить колхоз. При капитализме колхоз, естественно, разорили, дорога осталась недостроенной. Но по этому участку дороги жители ходили на железнодорожную остановку, здесь их дети катались на роликах и велосипедах. Кто-то скажет: ну, это мелочь, всего-то 600 метров какой-то дороги. Но это напоминание о том, что всего в двухстах километрах от нашей столицы находится как будто другая планета. На этой «планете» живёт больше половины населения нашей страны. Там зарастают бурьяном поля, закрываются школы и больницы, а дороги там в таком состоянии, что не дай бог по ним проехать.

Нынешние новые транспортные проекты – это в основном мегаполисы, их ближайшие окрестности и транспортная связь между крупными городами. А в большей части страны дороги в ужасающем виде. Даже официальная статистика этот факт признаёт, констатируя, что порядка 55% региональных автодорог находится в ненормативном состоянии. Настолько ненормативном, что их описание зачастую требует ненормативной лексики.

Ещё один очевидный порок развития нашей транспортной системы – это нездоровая концентрация на строительстве инфраструктуры по вывозу сырья. Все последние 20 лет главные транспортные стройки, которыми мы хвастаемся, это новые нефтепроводы, газопроводы, терминалы по отгрузке нефти, сжиженного газа, угля, руды, леса.

Мы убеждены, что нам нужны масштабные транспортные проекты, двигающую вперёд экономику страны в целом, а не только её сырьевую составляющую. И здесь нам просто необходимо учиться у социалистического Китая. Там сегодня идёт невиданное по масштабам транспортное строительство. Общая протяжённость скоростных железных дорог в Китайской народной республике составляет уже порядка 30 тысяч километров. Кстати, все они – государственные, как и инвестиции в них. Мы справедливо гордимся нашим Крымским мостом длиной 19 километров, но в Китае уже 19 мостов длиной от 20 до 160 километров, и все они построены за последние 15 лет.

Мы в очередной раз предлагаем правительству задуматься о строительстве транспортного перехода на Сахалин. Дальний Восток – это регион, который нам совершенно необходимо развивать. За годы капитализма его население сократилось на четверть. На этом фоне Япония вновь выдвигает претензии на наши Курильские острова. Курилы – это Сахалинская область. Возобновление сталинского проекта соединения Сахалина с материком станет ясным ответом: у России лишних земель нет, мы все свои территории будем осваивать и развивать.

Ещё одна тема, которая очень волнует наших граждан, – это городской общественный транспорт. В большинстве регионов цены на проезд в этом транспорте по отношению к доходам населения сейчас примерно в 3 раза выше, чем в советское время. При этом до сих пор на улицах многих городов России, даже крупных, господствуют маршрутки. Это порождает пробки, хаос, ДТП, делает наши города похожими на беднейшие города третьего мира.

Массированно уничтожается электротранспорт. С 1990 года перевозка пассажиров трамваями и троллейбусами упала более чем в 4 раза. За последние 15 лет троллейбусы или трамваи, а иногда – и то, и другое, были ликвидированы во многих крупных городах – Архангельске, Астрахани, Владикавказе, Тюмени, Липецке, Рязани и ряде других.

При этом часто ликвидацию троллейбусов связывают с будущей заменой на электробусы. Но они несравнимо дороже, чем троллейбусы и трамваи.

Обычно уничтожение электротранспорта оправдывают борьбой с пробками. Давайте дадим немножко больше места машинам, и станет чуть полегче. Станет, но ненадолго! Для борьбы с транспортными заторами нужно совершенно другое: комплексные транспортные и градостроительные решения, плановое развитие городов.

Уважаемые коллеги!

Мы считаем, что в настоящем бюджете развития страны на развитие транспорта должно выделяться существенно больше средств, чем сегодня. Это одна из причин, по которой наша фракция голосовала против госбюджета на 2019 год.

Мы убеждены, что стране необходимы новые масштабные транспортные проекты, но не по вывозу сырья, а те, что могут стать локомотивами роста всей экономики.

Мы ждём от Министерства транспорта более активного влияния на ситуацию с общественным транспортом в городах.

Мы настаиваем на более равномерном развитии транспортной инфраструктуры по всей территории России. Для нас неприемлема неолиберальная концепция, делящая территории и людей на рентабельных и нерентабельных. Необходимо развитие транспорта в интересах всей страны.

Спасибо за внимание!

Пресс-служба ЦК КПРФ