

≈ 35 мин

Оглавление [скрыть](#)

1. Часть I. Эмпирическая

1.1. Тенденции развития транспортной отрасли народного хозяйства РСФСР и Российской Федерации 1928–2013 гг.

1.2. Конкуренция на рынке автотранспортных перевозок грузов в Российской Федерации

1.3. Предпосылки введения системы взимания платы «ПЛАТОН»

1.4. Система взимания платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн «Платон»

1.4.1. Описание Системы «ПЛАТОН»

1.4.2. Структура учредителей ООО «РТ-ИНВЕСТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» разных уровней участия и размеры их совокупных долей

1.5. Протестное движение в связи с введением Системы «ПЛАТОН»

1.5.1. Хронология протестного движения

1.5.2. Характер требований протестного движения

2. Часть II. Теоретическая

2.1. Процесс концентрации и централизации капитала

2.2. Отношение марксистов и «марксистов» к протестным акциям работников рынка автогрузоперевозок

2.2.1. Позиция «марксистов»

2.2.2. Позиция марксистов

К слову, где сейчас те леворадикальные секты вроде Lenin Crew, которые хвалились своим «правильным» марксизмом?

А. Рудой. Вестник бури. «Почему и как мы должны поддержать
дальнобойщиков?»

ЧАСТЬ I. ЭМПИРИЧЕСКАЯ

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА РСФСР И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 1928–2013 ГГ.

Транспортное сообщение в России, ввиду её огромной территории, всегда было одним из самых важных направлений развития народного хозяйства. Это подтверждается активным инвестированием в строительство новых дорог (см. Табл. 1.). В конце 1980-х годов доля автотранспортных грузоперевозок в общем объёме перевезённого груза составляла 80 %¹. Сегодня, несмотря на уменьшение доли, автотранспортные грузоперевозки остаются важнейшим видом транспортировки грузов по сравнению с другими (железнодорожный, трубопроводный, морской, внутренний водный, воздушный) и составляют около 70 % от массы всех перевезённых грузов (см. Табл. 2.).

Показатель, ед. изм.	1928	1940	1950	1960	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием, тыс. км	20	68	83	161	657	752	724	786	841	1038	1094
Перевезено грузов автотранспортом, млн. т	12	533	1194	4974	15347	5878	6685	5236	5663	5842	5635 [2]

Таблица 1. Динамика развития строительства автомобильных дорог и перевозки грузов автотранспортом².

Перевезено грузов	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Всего, млн. т	19262	7907	9167	7750	8337	8519	8264
Автотранспортом, млн. т	15347	5878	6685	5236	5663	5842	5635

Таблица 2. Сравнение общей массы груза, перевезённого автомобильным транспортом, и объёма перевезённого груза по всем видам транспорта³.

До реформ единственным перевозчиком РСФСР являлось ГУ «Совтрансавто», которое было преобразовано в АОЗТ «Совтрансавто» (сейчас АО «Совтрансавтоэкспедиция») в 1992 г⁴. После реформ Правительством Российской Федерации был принят курс на развитие коммерческих грузоперевозок. Таким образом, Совтрансавто лишилось статуса монополиста рынка.

КОНКУРЕНЦИЯ НА РЫНКЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Несмотря на то, что Совтрансавто не является сейчас монополистом рынка автотранспортных перевозок, по оценкам экспертов, на конец 2012 года оно занимало 4-е место по объёму выручки среди компаний, осуществляющих коммерческие перевозки грузов⁵. Однако коммерческие перевозки грузов составляют меньшую часть всего объёма грузов, транспортированных автомобильным транспортом (см. Табл. 3). На сегодняшний день их доля составляет около 30 %.

Монополизация рынка автотранспортных грузоперевозок
России

Перевезено грузов	2001	2005	2010	2011	2012	2013
Всего, млн. т	6125,3	6684,6	5236,4	5663,1	5841,6	5635,3
в т.ч. на коммерческой основе, млн. т	1307,6	1616,1	1569,2	1654,6	1704,9	1690,7

Таблица 3. Сравнение объема перевозки грузов автотранспортом в целом и транспортировки грузов автомобильным транспортом, осуществленной на коммерческой основе⁶.

Т. е. около 70 % грузов перемещаются собственными силами организаций (предприятий промышленности, добычи и переработки сырья, дистрибьюторами и ритейлерами), имеющих в собственности собственный автопарк автомобилей и поэтому не нуждающихся в привлечении сторонних организаций⁷. На сегодняшний день (за период январь-сентябрь 2015 г.) абсолютная величина коммерческих перевозок уменьшилась ещё больше по отношению к аналогичному периоду предыдущего года (январь-сентябрь 2014 г.) и составила 1 099,7 млн т⁸.

Анализ состояния конкуренции на рынке автотранспортных грузоперевозок показывает, что большая часть транспортировки грузов осуществляется крупными компаниями. Субъекты малого предпринимательства и индивидуальные предприниматели составляют ничтожную часть всего объёма коммерческих автогрузоперевозок (см. Табл. 4).

Монополизация рынка автотранспортных грузоперевозок
России

Перевезено грузов	2010	2011	2012	2013
Всего, млн. т	5234,4	5663,1	5841,6	5635,3
Средними предприятиями, млн. т	74,1	74,3	62,5	81,6
Малыми предприятиями, млн. т	199,8	193,6	179,4	159,1
Индивидуальными предпринимателями, млн. т	123,2	150,8	163,4	143,6

Таблица 4. Сравнение общего объёма грузов, транспортированных автомобильным транспортом, с объёмами, приходящимися на средние, малые предприятия и индивидуальных предпринимателей, млн т⁹.

Если представить данные в относительных величинах, то будет видно, что на долю субъектов малого предпринимательства (малые предприятия и индивидуальные предприниматели) на конец 2013 г. приходится менее 6 % всего объёма автогрузоперевозок (см. Таблицу 5).

Монополизация рынка автотранспортных грузоперевозок
России

Перевезено грузов	2010	2011	2012	2013
Всего, %	100	100	100	100
Средними предприятиями, %	1,4	1,3	1,1	1,4
Малыми предприятиями, %	3,8	3,4	3,1	2,8
Индивидуальными предпринимателями, %	2,4	2,7	2,8	2,5
Субъекты малого предпринимательства всего, %	6,2	6,1	5,9	5,4
Субъекты среднего и малого предпринимательства и индивидуальные предпринимательства всего, %	7,6	7,4	6,9	6,8

Таблица 5. Сравнение общего объёма грузов, транспортированных автомобильным транспортом, с объёмами, приходящимися на средние, малые предприятия и индивидуальных предпринимателей, %.

Расчётным методом можно определить, что доля крупных компаний в общей доле автомобильных грузоперевозок в период 2010-2013 гг. росла и составляла 92,4 %, 92,6 %, 93,1 % и 93,2 %, соответственно.

Таким образом, можно утверждать, что изменение объёмов перевозки грузов в границах группы субъектов среднего и малого предпринимательства и индивидуальных предпринимателей происходило путём перераспределения данных объёмов между этими агентами. Причём динамика количества субъектов среднего и малого предпринимательства отрицательна — их число уменьшалось с течением времени (см. Табл. 6). В то же время, количество индивидуальных предпринимателей увеличивалось вплоть до 2013 г.

Количество	2010	2011	2012	2013
Средних предприятий	10 932	9 421	7 917	7 533
Малых предприятий	20 323	21 857	22 157	21 071
Фактически действующих ИП, чел.	203 200	260 000	325 600	308 600

Таблица 6. Количество средних и малых предприятий и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки грузов автомобильным транспортом¹⁰.

Монополизация рынка автотранспортных грузоперевозок
России

Доля в общем количестве субъектов среднего и малого предпринимательства и индивидуальных предпринимателей	2010	2011	2012	2013
Средних предприятий, %	4,663	3,234	2,226	2,234
Малых предприятий, %	8,668	8,407	6,230	6,249
Фактически действующих ИП, %	86,669	89,262	91,545	91,517

Таблица 7. Доля количества субъектов среднего и малого предпринимательства и индивидуальных предпринимателей в их совокупном количестве.

Известно, что динамика количества крупных предприятий любой отрасли, в том числе и рынка автогрузоперевозок, характеризуется ещё более незначительными изменениями своего численного состава. Исходя из этого и данных по изменению структуры количества субъектов среднего и малого предпринимательства и индивидуальных предпринимателей (см. Табл. 7), можно сделать вывод, что основное количество средних предприятий уменьшается не за счёт их обогащения и превращения в субъекты крупного предпринимательства, а за счёт их превращения в субъекты малого предпринимательства. Однако, согласно данным Таблицы 7, субъектов малого предпринимательства с течением времени также становилось всё меньше. Исходя из соображений, аналогичных вышеуказанным, можно заключить, что прирост числа индивидуальных предпринимателей связан с уменьшением масштабов деятельности субъектов среднего и малого предпринимательства.

ПРЕДПОСЫЛКИ ВВЕДЕНИЯ СИСТЕМЫ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ «ПЛАТОН»

Начиная с 1990 г., в России резко снизились введение в эксплуатацию новых и ремонт уже существующих дорог. Одновременно с этим увеличилось количество автомобильного грузового транспорта и интенсивность пользования (см. Табл. 8).

Показатель, ед. изм.	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием, тыс. км	657	752	724	786	841	1038	1094
Грузооборот, млрд. т.км	299	153	194	199	223	249	250
Количество грузовых автомобилей, тыс. шт.	2744	4401	4848	5414	5545	5751	6050

Таблица 8. Динамика строительства автомобильных дорог, грузооборота автомобильного транспорта и количества грузовых автомобилей¹¹.

Такое положение дел привело к тому, что в 2013 г. около половины всех дорог федерального значения эксплуатировались с превышением нормативного уровня¹², что ускоряло их износ и вело к выбытию из эксплуатации.

Исходя из этого, правительством были разработаны меры по привлечению денежных средств в бюджет с целью увеличить эксплуатационную длину автотранспортных дорог. В том числе было предложено, рассмотрено и одобрено введение системы взимания платы «ПЛАТОН».

Следует отметить, что за несколько месяцев до начала действия системы были проведены круглые столы с крупнейшими автогрузоперевозчиками федеральных округов, которые добровольно прошли регистрацию в системе^{13 14}.

¹⁵ . Сообщения в СМИ и Интернете о протестах или недовольстве со стороны крупнейших компаний не появлялись.

СИСТЕМА ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ В СЧЁТ ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА, ПРИЧИНЯЕМОГО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, ИМЕЮЩИМИ РАЗРЕШЁННУЮ МАКСИМАЛЬНУЮ МАССУ СВЫШЕ 12 ТОНН «ПЛАТОН»

ОПИСАНИЕ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 14.06.2013 г. № 504 (и изменениям, внесённым в настоящий нормативный акт постановлением Правительства Российской Федерации от 03.11.2015 г. № 1191) система взимания платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн (далее — «Система „Платон“»), выглядит следующим образом.

Государство заключает договор концессии с т. н. «Оператором» (который может быть либо индивидуальным предпринимателем, либо юридическим лицом) по взиманию соответствующей платы с транспортных средств. Оператор обязан перечислить все средства, полученные им в счёт концедента (государства). Оператор самостоятельно разрабатывает порядок взимания платы¹⁶, возврата

неизрасходованных или излишне уплаченных денежных средств¹⁷, пользования бортовым устройством, условия его возврата или обмена¹⁸, способы оплаты в случае неисправности бортового устройства¹⁹ и иные вопросы. Оператор обязан проинформировать владельцев соответствующих СМИ об установленных им порядках в СМИ. Владельцы транспортных средств обязаны оплатить стоимость, сумма которой зависит от маршрута будущего движения транспортного средства. Способы расчёта зависят от того, заключен ли договор с Оператором или нет. В первом случае Оператор предоставляет бортовое устройство, которое позволяет рассчитывать величину оплаты намеченного маршрута и контролировать соответствие заявленного (и оплаченного) маршрута фактическому. Во втором случае владелец транспортного средства должен самостоятельно явиться в одно из отделений Оператора, где Оператор рассчитает маршрут и плату в его присутствии.

Размер платы за 1 км составляет: до 29.02.2016 г. включительно 1,53 руб., с 01.03.2016 г. по 31.12.2018 г. включительно — 3,06 руб., после 31.12.2018 г. — 3,73 руб.

После того, как маршрут оплачен, транспортное средство имеет право перемещаться по данному маршруту. В обязанности Оператора входит создание системы, которая следит за тем, чтобы по маршрутам не передвигались транспортные средства, не внёсшие плату. С этой целью в обязанности оператору вменяется создание не менее 481 единицы стационарных объектов системы контроля, которые представляют собой рамные конструкции с навесным оборудованием, которые размещаются над полотном федеральной автомобильной дороги, и не менее 100 единиц объектов мобильного контроля,

которые представляют собой автомобили с установленным на них специальным оборудованием²⁰.

Штраф за движение транспортного средства без оплаты маршрута составляет: в первый раз от 5 000 руб. до 450 000 руб., при повторном нарушении — от 50 000 руб. до 1 000 000 руб.²¹.

Вся сумма денежных средств, полученных Оператором от владельцев транспортных средств, ежедневно, по состоянию на 01 час 00 мин по московскому времени дня, следующего за отчётным, перечисляется в доход федерального бюджета²².

Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 29.08.2014 г. N 1662-р Оператором назначено ООО «РТ-ИНВЕСТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» ИНН 7704869777. С этой организацией заключен концессионный договор сроком на 13 лет²³, согласно которому государство оплачивает услуги по взиманию платы с транспортных средств и перечислению их в федеральный бюджет в базовом размере 10 610 000 000 руб. Базовый размер подразумевает, что 54 % вышеуказанной суммы (что составляет 5 729 400 000 руб.) является неиндексируемой (выплачивается вне зависимости от рыночной конъюнктуры), а оставшиеся 46 % вышеуказанной суммы индексируются в соответствии с изменением индекса потребительских цен, который является одним из двух инструментов измерения инфляции в стране. Другими словами, 46 % всей суммы, подлежащей оплате Оператору, индексируются на размер инфляции²⁴.

В проекте Федерального закона «О федеральном бюджете на 2016 г.» запланировано выделение в 2016 г. субсидий по концессионному договору в

размере 7 930 920 000 руб²⁵ .

СТРУКТУРА УЧРЕДИТЕЛЕЙ ООО «РТ-ИНВЕСТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» РАЗНЫХ УРОВНЕЙ УЧАСТИЯ И РАЗМЕРЫ ИХ СОВОКУПНЫХ ДОЛЕЙ

Анализ данных Федеральной налоговой службы²⁶ показал, что учредителями ООО «РТ-ИНВЕСТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» ИНН 7704869777 являются ООО «РТ-ИНВЕСТ» ИНН 7714842767 (размер доли составляет 50 %) и Роттенберг Игорь Аркадьевич ИНН 780604736675 (размер доли составляет 50 %).

Учредителями ООО «РТ-ИНВЕСТ» ИНН 7714842767 являются ГК «РОСТЕХ» ИНН 7704274402 (размер доли составляет 25,01 %) и ООО «ЦАРИЦЫН КАПИТАЛ» ИНН 7704758065 (размер доли составляет 74,99 %).

Учредителями ООО «ЦАРИЦЫН КАПИТАЛ» ИНН 7704758065 являются Агафонов Вадим Евгеньевич ИНН 526011628203 (размер доли составляет 2 %) и Шипелов Андрей Евгеньевич ИНН 524801887966 (размер доли составляет 98 %).

Таким образом, размер совокупных долей участия в ООО «РТ-ИНВЕСТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» ИНН 7704869777 вышеуказанных лиц составляет (см. Табл. 9):

Наименование лица	Размер совокупной доли в ООО «РТ-ИНВЕСТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ», %
Роттенберг Игорь Аркадьевич	50
ГК «РОСТЕХ»	12,5
Агафонов Вадим Евгеньевич	0,75
Шипелов Андрей Евгеньевич	36,75

Таблица 9. Размер совокупных долей участия в ООО «РТ-ИНВЕСТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ».

ПРОТЕСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ В СВЯЗИ С ВВЕДЕНИЕМ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

ХРОНОЛОГИЯ ПРОТЕСТНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ещё до даты введения Системы «ПЛАТОН» в действие возникали предположения о возможных протестных действиях со стороны дальнобойщиков в ответ на внедрение системы взимания платы²⁷.

02.11.2015 г. по предложению дальнобойщиков из Омска и Новосибирска прошли «предупредительные» акции протеста в Омске, Нижнем Новгороде, Москве и Новороссийске. Дальнобойщики применили так называемую «улитку», которая заключается в том, что грузовые транспортные средства двигаются медленно со скоростью около 10 км/ч^{28 29} (см. Табл. 10).

Такие акции наращивали количество своих участников. Поэтому Правительство

РФ пошло на уступки: ввели понижающие коэффициенты на период до 01.03.2015 г. — 0,41, и на период до 31.12.2018 г. — 0,82.

Акции достигли своего пика 28–29 ноября 2015 г. Однако после того, как полиция начала всяческими способами препятствовать развитию протестного движения, активность дальнобойщиков начала сходить на нет. Следует заметить, что по ходу развития протестного движения стихийность движения начала сменяться согласованностью действий протестующих, чему способствовало создание «**радио**» дальнобойщиков, **платформа** с интерактивной картой, на которой отмечаются акции дальнобойщиков, начиная с 02.11.2015 г., там же можно разместить объявление с предложением провести ту или иную акцию.

Монополизация рынка автотранспортных грузоперевозок России

Дата	Тема	Характер акции
02.11.2018	Смск, Новороссиис, Нижний Новгород, Москва	Уплата
06.11.2018	Варнаул	Митинг/митинг
11.11.2018	Иркутск, Токио	Уплата
	Трасса М-52 гостиничный комплекс «Камин» Курган, Пермь, Елец, Орел	Митинг/митинг
14.11.2018	Найбышевский и Камыстинский районы Саратов	Забастовка
	Висла	Уплата
15.11.2018	селения Ано-Су (Дальний)	Забастовка
	Воронеж	Митинг/митинг
16.11.2018	селения Ано-Су, Аниски, Халты-Мансийск	Забастовка
	район Фрунзе (Пресса Санкт-Петербург)Саратов	Собрание с водителями
17.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск	Забастовка
18.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск	Забастовка
	Оренбург	Собрание с водителями
19.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск, Улан-Удэ, Красноярск	Забастовка
	Красноярск, Пермь, Ульяновск, Саратов, Волгоград, Нижний Новгород, Тольятти, Липецк, Белгород, Челябинск, Архангельск, Петрозаводск, Санкт-Петербург, Псков	Уплата
	Екатеринбург, Челябинск,	Перерывы в работе
	Ярославль, Москва, Чебоксары, Тула, Орел, Смоленск, Звенигород, Оренбург, Ростов-на-Дону, Магистральная вода	Собрание с водителями
	Калуга, Уфа	Митинг/митинг
20.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск	Забастовка
	Оренбург, Соль-Илецк	Собрание с водителями
	Курск	Уплата
	Волгоград, Нижний Новгород	Митинг/митинг
	Тольятти	Подписи адреса ООО «РТИ-ИНВЕСТ» «ТРАНСКОРПОРАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ»
21.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск	Забастовка
	Оренбург, Соль-Илецк	Собрание с водителями
22.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск	Забастовка
	Оренбург, Соль-Илецк	Собрание с водителями
	Пермь, Пенза	Уплата
	Калуга, Бор	Митинг/митинг
23.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск	Забастовка
	Оренбург, Соль-Илецк, трасса Краснодар-Краснодар	Собрание с водителями
	Пермь, Тюмень, Пенза	Митинг/митинг
24.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск	Забастовка
	Оренбург, Соль-Илецк,	Собрание с водителями
	Екатеринбург, Ульяновск, Липецк, Красноярск, Минск, Волгоград, Ижевск, Санкт-Петербург	Уплата
	Екатеринбург, Самара	Перерывы в работе
	Краснодар, Белгород	Митинг/митинг
	Саратов	Инцидент
25.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск, Варнаул, Санкт-Петербург	Забастовка
	Тюмень, Тюмень, Шадринск, Соль-Илецк, Краснодар, Калининградский (Ростовская обл.), Тула, Кострома	Собрание
	Чебоксары, Саратов, Мурманск	Уплата
	Тюмень, Омск	Митинг/митинг
26.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск, Варнаул, Тюмень, Тюмень	Забастовка
	Краснодар, Тюмень	Собрание с водителями
	Тюмень, Волгоград	Уплата
	Курск, Ярославль	Митинг/митинг
27.11.2018	селения Ано-Су, Халты-Мансийск, Варнаул, Тюмень	Забастовка
	Волгоград, Краснодар, Нижний Новгород	Собрание с водителями
	Тюмень	Уплата
	Волград	Митинг/митинг
28.11.2018	Полития блокует дальнебойщиков, самосвалов и орбитальных дальнебойщиков, направляющихся в Москву	
	селения Ано-Су, Халты-Мансийск, Варнаул, Тюмень	Забастовка
	Волгоград, Краснодар, Нижний Новгород, с. Новороссиис	Собрание с водителями
	Тюмень, Киров	Уплата
	Абакан, Челябинск, Киров, Тула, Петрозаводск, Санкт-Петербург, Великий Новгород, Тольятти	Митинг/митинг
29.11.2018	Полития блокует межрегиональных, межгородских, подвозных, колхозных, межколхозных, армейских и межгородских дальнебойщиков	
	селения Ано-Су, Халты-Мансийск, Варнаул, Тюмень	Забастовка
	Новосибирск, Краснодар, Волгоград, Петрозаводск	Собрание с водителями
	Краснодар, Альметьевск, Ижевск, Казань, Ростов-на-Дону, Воронеж, Орел, Брянск, Москва, Иваново, Волгоград	Митинг/митинг
30.11.2018	Полития останавливает на путях самосвалы и межгородских дальнебойщиков под предлогом проверки документов	
	селения Ано-Су, Халты-Мансийск, Варнаул, Тюмень	Забастовка
	Омск, Оренбург, Волгоград, Краснодар, Нижний Новгород, Петрозаводск	Собрание с водителями
	Южно-Сахалинск, Тюмень, Новороссиис	Уплата
	Брянск	Митинг/митинг
01.12.2018	Тюмень, Варнаул	Забастовка
02.12.2018	Полития блокует петербургских дальнебойщиков направляющихся в Москву	
	Тюмень	Забастовка
	Оренбург	Митинг/митинг
03.12.2018	Тюмень	Забастовка
04.12.2018	Тюмень	Забастовка
	Владивосток	Уплата
06.12.2018	Тюмень	Забастовка
	Владивосток	Уплата
	Новосибирск, Екатеринбург	Митинг/митинг

Таблица 10. Хронология протестного движения дальнобойщиков³⁰.

ХАРАКТЕР ТРЕБОВАНИЙ ПРОТЕСТНОГО ДВИЖЕНИЯ

Согласно видеоматериалам в СМИ и Интернете, можно выделить идеи, являющиеся общими для всех акций протеста и неоднократно озвученные участниками протестных движений:

1. Обращение к Правительству Российской Федерации³¹ и лично к Путину В. В., которого представители протестного движения «уважают»³² и за которого они «голосовали»³³.
2. Подчёркивание мирного характера протестного движения и отсутствие намерений к насильственным методам борьбы³⁴.
3. Акцент на том, что непосредственным сбором платежей будет заниматься частное юридическое лицо, а не государственное учреждение.
4. Предложение о введении платных дорог вместо Системы «ПЛАТОН»^{35 36}.
5. Заявления о том, что введение Системы негативно скажется на росте цен в размере 15-20 % от текущей стоимости.

ЧАСТЬ II. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ

ПРОЦЕСС КОНЦЕНТРАЦИИ И ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ КАПИТАЛА

Капитализм, как и любой другой материальный объект, всегда находится в движении, в развитии. Конкуренция капиталов, которая началась вслед за эпохой первоначального накопления капитала, постоянно усиливаясь, в конце

концов, приходит к своему диалектическому отрицанию — монополии.

Происходит это вследствие объективных экономических законов, действующих при капитализме: законов концентрации и централизации капиталов.

Под концентрацией капиталов следует понимать увеличение индивидуальных капиталов путём накопления, за счёт капитализации прибавочной стоимости.

Под централизацией капитала понимается слияние двух и более индивидуальных капиталов в один общий капитал.

Действительно, капитализм на первой стадии предполагает наличие множества индивидуальных капиталов, которые находятся в стадии конкурентной борьбы между собой. В процессе конкуренции бóльшая часть капиталов проигрывает в конкурентной борьбе, т. о. превращая вчерашних капиталистов в пролетариев. Меньшая же часть капиталов, владельцы которых на текущий момент остаются капиталистами, которые не желают пополнить ряды рабочего класса, вынуждены снова конкурировать между собой, применяя рыночные и нерыночные приёмы конкуренции.

Под рыночными приёмами понимаются меры, направленные на максимизацию рентабельности капитала, подразумевающие увеличение абсолютной и относительной прибавочной стоимости: усиление эксплуатации рабочих и повышение производительности труда путём внедрения новых более производительных средств производства и организационных структур. Такие приёмы приводят к тому, что капитал концентрируется. Но только у тех капиталистов, которые применяют данные приёмы. Те же владельцы средств производства, которые не применяют рыночные приёмы, проигрывают в

конкурентной борьбы из-за низкой производительности труда и, как следствие, высокой себестоимости производства товаров, выполнения работ, оказания услуг.

На каком-то этапе усовершенствование средств производства и экстенсивное увеличение эксплуатации замедляется и капиталы вынуждены конкурировать между собой с применением нерыночных приемов. Под такого рода приёмами подразумевается неэкономическое увеличение рентабельности капитала в результате лоббирования выгодных законов, рейдерства, применения PR-технологий. В результате капиталов становится ещё меньше, причём оставшиеся капиталы присоединяют к себе капиталы тех собственников, которые выбыли из конкурентной борьбы³⁷, что и является централизацией капитала. Кроме того, капиталисты могут договориться о слиянии своих капиталов с целью выиграть в конкурентной борьбе.

Таким образом, из большого числа капиталистов, владеющих небольшим капиталом в эпоху рождения капитализма, в результате конкуренции появляется малое количество капиталистов, владеющих большими капиталами, которые и определяют дальнейшее развитие того или иного рынка³⁸.

Кроме того, капиталы начинают выходить за пределы своего рынка и объединять в себе несколько отраслей, так как такая политика помогает снижать издержки производства и, в конечном счёте, повышать рентабельность капитала³⁹.

Получается, что капитализм от анархии производства приходит к своему отрицанию к системе планирования в рамках одного монопольного

предприятия⁴⁰. Такой монополист является более сложной, развитой системой по сравнению с предприятием эпохи конкуренции, из которого он вырос. Появление, а затем усиление монополий является прогрессивной тенденцией капитализма, т. к. происходит обобществление процессов производства, хотя и сохраняется частное присвоение прибавочной стоимости капиталистом. Получается, что расстояние от монополистического капитализма до социализма значительно меньше, чем от капитализма эпохи конкуренции.

Если мы вернёмся к Главе 2 Части II данной работы, то мы увидим, что на рынке автотранспортных грузоперевозок в России сложилась монополистическая конкуренция, которая характеризуется тем, что, во-первых, основная часть грузоперевозок осуществляется собственными силами предприятий промышленности, добычи и переработки сырья, дистрибьюторами и ритейлерами (около 70 %), т. е. предприятиями, которые Ленин называл «комбинированными», а во-вторых, перевозка основной части грузов, которые перевозятся на коммерческой основе, осуществляется крупными компаниями-монополистами рынка автотранспортных грузоперевозок (около 93 %).

ОТНОШЕНИЕ МАРКСИСТОВ И «МАРКСИСТОВ» К ПРОТЕСТНЫМ АКЦИЯМ РАБОТНИКОВ РЫНКА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗОК

ПОЗИЦИЯ «МАРКСИСТОВ»

Анализ программных заявлений и статей крупнейших «марксистских» партий и интернет-журналов, — КПРФ⁴¹, ОКП⁴², «Рабочий Путь»⁴³, РСД⁴⁴, «Вестник Бури»⁴⁵, интернет-журнала «Рабкор»⁴⁶, — позволяет говорить о том, что тезисы

этих работ одинаковы и не имеют к марксизму никакого отношения. Такие крупные организации и интернет-СМИ, как РКРП, РРП, паблик ВК «Победитель», не имеют на сегодняшний день программных статей, которые бы анализировали Систему «ПЛАТОН» и протестные действия дальнобойщиков, однако в материалах их тезисы и позиция совпадают с позициями вышеуказанных организаций, а именно:

1. «Двойное налогообложение» (КПРФ) и даже «Тройное налогообложение» (ОКП, РСД). В своих статьях *«марксисты»* утверждают, что Система «Платон» приведёт к двойному налогообложению, что, по словам Зюганова, противоречит международным нормам.

Хотелось бы напомнить, что термин «двойное налогообложение» в международных договорах подразумевает не взимание платы два и более раз по одному и тому же основанию, а уплату налога и платежей с одного и того же налогоплательщика в двух и более странах. В случае с Системой «Платон» и транспортным налогом — даже налогоплательщиками являются разные лица, не говоря уже о том, что налогоплательщики не будут платить за один и тот же километр дороги два и более раза в России и, скажем, Белоруссии.

2. *«Марксисты»* утверждают, что введение Системы взимания платы за пользование федеральными трассами грузовиками приведёт к значительному росту цен (КПРФ, ОКП, РСД, «Вестник Бури»), однако никто из них так и не представил расчёты, подтверждающие это.

Если учесть, во-первых, что плата за пользование федеральными трассами является существенной статьёй расходов лишь для перевозчиков, доля перевозок грузов которых в общей массе перевезённых грузов составляет менее 6 % (Глава 2, Часть I), а во-вторых, сами протестующие заявляют, что расценки

на транспортировку грузов уже продолжительное время не растут, несмотря на рост цен (видео Главы 5, Часть I), то становится непонятно, по какой причине цены вдруг должны вырасти. Кроме того, интересно, как эта гипотеза будет проверяться на практике: в связи международной конъюнктурой в России уже который год растут цены и представляется невозможным выделить долю каждого фактора, влияющего на инфляцию.

3. Справедливо утверждается, что в результате введения Системы «ПЛАТОН», в конечном счёте, нагрузка ляжет на плечи конечных потребителей. Но если быть последовательным в этой логике, тогда нужно протестовать против любого налога, т. к. все без исключения налоги включаются предпринимателями в цену товара.
4. Преподносится как отрицательное явление тот факт, что в результате введения Системы с рынка будут вынуждены уйти мелкие игроки (КПРФ, «Вестник Бури»). Но разве это не объективная прогрессивная тенденция капитализма эпохи империализма, которая, как было указано выше, уже сложилась в России сегодня? Ведь те фирмы, которые не могут предложить товар или услугу по цене ниже конкурентов, обязаны уйти с рынка, уступив его организациям с более низкой себестоимостью перевозок. Разве не за низкую цену перевозок выступают те же партии и интернет-СМИ, как было отмечено в предыдущем пункте? Уйдя с рынка автотранспортных грузоперевозок, мелкие игроки должны будут продать свои средства производства более крупным игрокам. Часть работников, проигравших в конкурентной борьбе фирм, будут вынуждены устраиваться на работу в более крупные компании. Это и есть «обобществление производства», о котором Ленин говорит как о гигантском шаге к социализму. Разве укрупнение производства, размывание «промежуточных», мелкобуржуазных слоев населения, исчезновение среди пролетариев надежд

стать мелким хозяйчиком не является предпосылкой к ликвидации капиталистического строя?

5. Акцент на том, что администрированием взимания платы будет заниматься коммерческое юридическое лицо, а не государство (КПРФ, ОКП, РСД, «Рабкор»). Справедливое замечание, что когда мелкий бизнес устраняется с рынка не за счёт того, что повышается производительность труда или вводятся инновационные технологии и методы организации, а за счёт лоббирования крупными корпорациями своих интересов на законодательном уровне, приводит *«марксистов»* к неверным выводам.

Во-первых, тот факт, что крупная буржуазия может лоббировать свои интересы на самом высшем уровне, говорит не о продажности российской власти и неспособности к внедрению конкурентных технологий и средств производства, а о том, что нынешняя крупная буржуазия в прошлом, в ходе «свободной конкуренции» 1990-х гг., ликвидировала менее сильных игроков, и именно поэтому сегодня может тратить часть присвоенной прибавочной стоимости на продвижение выгодных ей законов.

Во-вторых, если плата будет взиматься государственным учреждением, это никак не поможет мелкой буржуазии удержаться на рынке автотранспортных грузоперевозок.

В-третьих, вывод о том, что концессионное соглашение между государством и частным лицом говорит, якобы, об «отсталости российского капитализма»⁴⁷, в корне неверен, так как, с одной стороны, как было сказано выше, он говорит об относительном могуществе крупной буржуазии, а с другой, — рассматривает концессионные соглашения абстрактно: не стоит забывать о том, что крупнейшие предприятия молодой советской республики были построены как раз с использованием такого инструмента, как концессионный договор, причём

не просто с частным лицом, а с иностранными частными лицами.

6. Отдельно следует отметить нарушение всяких границ марксистской методологии при анализе проблемы протестных движений и слишком вольная интерпретация терминов со стороны «марксистов».

Так, Лакеев, автор Заявления ЦК ОКП, **пишет**:

«В этих условиях дальнбойщики, развернувшие массовое сопротивление системе „ПЛАТОН“, вырвались в авангард общенародного, объективно антикапиталистического протеста трудящихся России».

«Антикапиталистическим» может быть только то движение, которое борется с капиталистической формацией. Это может быть регрессивное движение, которое выступает за возврат к крепостному праву (некоторые монархистские организации), или за уничтожение современных высокотехнологичных предприятий и средств производства с возвратом к докапиталистическому способу производства (некоторые эко-анархистские организации). Или это может быть прогрессивное движение, которое выступает за отмену частной собственности и устранение эксплуатации (коммунисты). Если вспомнить требования участников акций протеста (Глава 5, Часть I), то мы не увидим ничего подобного: они выступают лишь против крупной буржуазии, за возврат к домонополистической стадии капитализма. Таким образом, во-первых, это движение не «антикапиталистическое», как заявляет Лакеев, а всего лишь «антиолигархическое», а во-вторых, оно в целом мелкобуржуазное, отражающее интересы гибнущих мелких трудовых собственников.

Другой автор, под ником alex, в своей статье «**Всероссийская забастовка дальнбойщиков. Анализ и перспективы**» решил, что 19.11.2015 г. произошёл перелом в протестном движении, который заключается в том, что протест начал принимать мелкобуржуазный характер. Анализируя причины этого перелома, он

пишет:

«В-третьих, в движущих силах массового протеста перевозчиков ведущую роль стала [выделено мной — Р. Ф.] играть мелкая буржуазия (хозяева небольших транспортных компаний, использующие наёмный труд), а не численно многократно превосходящий её пролетариат и полупролетариат (индивидуальные водители-дальнобойщики) [выделено мной — Р. Ф.], как это было до 19 ноября. И это тут же сказалось на характере протеста — он стал гораздо более соглашательским, ярко тяготеющим к соблюдению буржуазного закона, и самое главное — отличающимся крайней лояльностью ко всем политическим силам, которые обещают помочь». [50]

Если мы опять же вспомним требования участников движения протеста, то мы увидим, что с самого начала их требования были мелкобуржуазными по своей сути. Ни о какой отмене частной собственности и устранении эксплуатации речь никогда и не шла — ни с 02.11.2015 г., ни с 19.11.2015 г.

И к чему употреблять по отношению к дальнобойщикам термин «полупролетариат»? Полупролетарий — это человек, который часть времени работает по найму, часть — в собственном хозяйстве. Дальнобойщики же, владеющие собственной машиной, — это представители класса мелкой буржуазии, состоящего из частных лиц, которые имеют средства производства, но при этом работают сами⁴⁸. Зачем называть «полупролетариатом» мелкую буржуазию? Ответ прост. «Марксисты» хотят видеть «революционный подъём пролетариата», его борьбу там, где его объективно нет.

В целом, вышеуказанные заявления «марксистов» показывают тот факт, что по своей сути, по подходу к анализу проблем, в частности, проблемы протестных движений работников рынка автогрузоперевозок, а следовательно, по выводам,

которые они делают, марксистами они не являются.

ПОЗИЦИЯ МАРКСИСТОВ

Позиция марксистов, — сторонников публика ВК «Lenin Crew», интернет-газеты «Коммунистическая» и журнала «Прорыв», — состоит в следующем.

На сегодняшний день на рынке автогрузоперевозок в России уже свершилась монополизация, что характерно для империалистической стадии развития капитализма. Введение Системы «ПЛАТОН» является очередной мерой, приводящей к тому, что мелкая буржуазия вытесняется с рынка, оставляя его и свои средства производства в распоряжение оставшимся на рынке крупным игрокам. Это явление — объективное следствие капитализма в его империалистической стадии и влечёт за собой прогрессивные последствия, т. к. приводит к обобществлению производства и приближает социалистическое переустройство общества. Против введения «ПЛАТОНа» выступают, в первую очередь, представители мелкой буржуазии, направленность протестов которых является реакционной, так как имеет целью законсервировать раздробленность рынка перевозок. Таков объективный смысл данного протестного движения, пусть он и прикрывается заботой о «всём народе» и вследствие своей антиолигархической риторики встречает сочувствие у части пролетариев. Некритическая поддержка мелкобуржуазных протестов организациями, которые претендуют на звание «марксистских» изобличает в них антинаучность методологии и анализа явления протестов.

Единственно верной формой участия в протестных акциях работников сферы автотранспортных грузоперевозок является разъяснение участникам протестов

причин введения Системы «ПЛАТОН» и указание на то, что единственным выходом из сложившейся ситуации является борьба с частной собственностью и эксплуатацией, за социализм, где всем будет обеспечена работа и достойные условия жизни в рамках плановой организации экономики.



Нашли ошибку? Выделите фрагмент текста и нажмите Ctrl+Enter.

Примечания

1. А. И. Гражданкин, С. Г. Кара-Мурза. Белая книга России. Строительство, перестройка и реформы: 1950–2013 гг. М.: Научный эксперт, 2015 г. Стр. 417. ↩
2. Федеральная служба государственной статистики. Российский статистический ежегодник. 2014 г. Стр. 421. ↩
3. Там же. ↩
4. [Официальный сайт АО «Совтрансавтоэкспедиция». О компании. Даты и события.](#) ↩
5. [РБК. Обзор по логистике и экспресс-доставке.](#) 2013 г. ↩
6. Государственная служба статистики РФ. Статистический ежегодник «Транспорт и связь России». 2014 г. Стр. 29. ↩
7. [РБК. Обзор по логистике и экспресс-доставке.](#) 2013 г.:

«В России основная часть услуг в сфере перевозок и хранения грузов, а тем более управления запасами и цепочками поставок, выполняется собственными транспортно-логистическими службами предприятий-товаропроизводителей, дистрибьюторов или ретейлеров. Ими производится около 68 % от всего объема логистических операций». ↩

8. Министерство транспорта Российской Федерации. Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России». Январь-Сентябрь 2015 г. Стр. 8. ↩
9. Таблица получена совмещением данных двух статистических ежегодников: информация по средним и малым предприятиям взяты из статистического ежегодника «Малое и среднее предпринимательство в России» 2014 г. Государственной службы статистики РФ. Стр. 9., данные по общему объему автотранспортных грузоперевозок и объемы, приходящиеся на индивидуальных предпринимателей — из статистического ежегодника «Транспорт и связь России» 2014 г. Стр. 29. ↩
10. Таблица получена совмещением данных двух таблиц статистического ежегодника «Малое и среднее предпринимательство в России» 2014 г. Государственной службы статистики РФ.: информация по средним и малым предприятиям взяты из Таблицы 1.45. Стр. 9., данные по количеству индивидуальных предпринимателей — из Таблицы 3.2. Стр. 75. ↩
11. Федеральная служба государственной статистики. Российский статистический ежегодник. 2014 г. Стр. 421., Федеральная служба государственной статистики. Российский статистический ежегодник. 2014 г. Стр. 426. ↩
12. РБК. Обзор по логистике и экспресс-доставке. 2013 г.:
«Так, в настоящее время около 50 % от общего объёма перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях

превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению транспортных издержек в конечной стоимости продукции, а также к снижению безопасности дорожного движения. Таким образом, развитие автомобильных дорог является ключевой задачей снятия инфраструктурных ограничений экономического роста». ←

13. <https://rosavtodor.ru/activity/investing-activity/concession-projects/toll-collection-system/news/15247.html> ←
14. <http://dalavtodor.ru/?p=1964> ←
15. Росавтодор. Система взимания платы с 12-тонников: открыта регистрация крупных грузоперевозчиков в СЗФО. ←
16. Подп. «а» п. 4 постановления Правительства Российской Федерации от 14.06.2013 г. № 504. ←
17. Подп. «б» п. 4 постановления Правительства Российской Федерации от 14.06.2013 г. № 504. ←
18. пп. «в» п. 4 постановления Правительства Российской Федерации от 14.06.2013 г. № 504. ←
19. Подп. «г» п. 4 постановления Правительства Российской Федерации от 14.06.2013 г. № 504. ←
20. Подп. «а» п. 2. распоряжения Правительства Российской Федерации от 29.08. 2014 г. N 1662-р. ←
21. Ст. 12.21.3 КоАП РФ. ←
22. П. 11. постановления Правительства Российской Федерации от 14.06.2013 г. № 504. ←
23. П. 3. распоряжения Правительства Российской Федерации от 29.08. 2014 г. N 1662-р. ←
24. П. 8. распоряжения Правительства Российской Федерации от 29.08. 2014 г. N

1662-р. ←

25. Проект Федерального закона «О федеральном бюджете на 2016 г.». Приложения документов, стр. 530. ←
26. Данные получены с помощью электронного онлайн-сервиса «Сведения о государственной регистрации юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, крестьянских (фермерских) хозяйств» Федеральной налоговой службы России. ←
27. РБК. Дальнбойщики попросят Медведева отложить сборы с тяжелых грузовиков. ←
28. Газета.ru. «С дальнбоев снимают последние портки». Дальнбойщики провели первую акцию против сбора за проезд по федеральным трассам. ←
29. Наша газета Новороссийск. Дальнбойщики Новороссийска устроили забастовку: водители ехали по трассе со скоростью 10 километров в час. ←
30. <http://antiplaton.info/> (Данные по состоянию на 05.12.2015 г.) ←
31. «Мы против 3.73»: дальнбойщики округа Выкса присоединились к всероссийскому протесту. ←
32. Дальнбойщики идут на Москву! КРАСНОДАР. ←
33. ПЛАТОН, Протест, Дальнбойщики, Химки, обращение к Президенту Владимиру Путину, Москва, 6 Дек 2015. ←
34. Митинг дальнбойщиков в Костроме. ←
35. Акция протеста дальнбойщиков, Соль-Илецк (Оренбургская область). ←
36. Чётко о Ротенберге и Путине на собрании дальнбойщиков. ←
37. В. И. Ленин. Развитие капитализма в России:
«Указанные писатели ставят этот вопрос тоже теоретически, т. е. от одного факта разорения мелких производителей заключают к сокращению внутреннего рынка. Такое воззрение совершенно ошибочно, и объяснить его упорное

переживание в нашей экономической литературе можно только романтическими предрассудками народничества (ср. указанную в примечании статью). Забывают, что „освобождение“ одной части производителей от средств производства необходимо предполагает переход этих последних в другие руки, превращение их в капитал; — предполагает, следовательно, что новые владельцы этих средств производства производят в виде товаров те продукты, которые раньше шли на потребление самого производителя, т. е. расширяют внутренний рынок; — что, расширяя своё производство, эти новые владельцы предъявляют спрос рынку на новые орудия, сырые материалы, на средства транспорта и пр., а также и на предметы потребления (обогащение этих новых владельцев естественно предполагает и рост их потребления)». ↩

38. В. И. Ленин. Империализм как высшая стадия капитализма. ПСС, 27 т. Стр. 13.:
«Конкуренция превращается в монополию. Получается гигантский прогресс обобществления производства. В частности, обобществляется и процесс технических изобретений и усовершенствований». ↩

39. Там же. Стр. 14.:

«...крайне важной особенностью капитализма, достигшего высшей ступени развития, является так называемая комбинация, т. е. соединение в одном предприятии разных отраслей промышленности, представляющих собой либо последовательные ступени обработки сырья (например, выплавка чугуна из руды и переделка чугуна в сталь, а далее, может быть, производство тех или иных готовых продуктов из стали), — либо играющих вспомогательную роль одна по отношению к другой (например, обработка отбросов или побочных продуктов; производство предметов упаковки и т. п.)» ↩

40. Там же. Стр. 23-24.:

«Это уже совсем не то, что старая свободная конкуренция раздробленных

и не знающих ничего друг о друге хозяев, производящих для сбыта на неизвестном рынке. Концентрация дошла до того, что можно произвести приблизительный учёт всем источникам сырых материалов (например, железорудные земли) в данной стране и даже, как увидим, в ряде стран, во всём мире. Такой учёт не только производится, но эти источники захватываются в одни руки гигантскими монополистическими союзами. Производится приблизительный учёт размеров рынка, который „делят“ между собою, по договорному соглашению, эти союзы. Монополизуются обученные рабочие силы, нанимаются лучшие инженеры, захватываются пути и средства сообщения — железные дороги в Америке, пароходные общества в Европе и в Америке. Капитализм в его империалистской стадии вплотную подводит к самому всестороннему обобществлению производства, он втаскивает, так сказать, капиталистов, вопреки их воли и сознания, в какой-то новый общественный порядок, переходный от полной свободы конкуренции к полному обобществлению». ←

41. [Защитить права перевозчиков — значит отстаивать интересы миллионов людей. Заявление Президиума ЦК КПРФ.](#) ←

42. [О всероссийской стачке дальнобойщиков. Заявление Президиума ЦК ОКП.](#) ←

43. [Всероссийская забастовка дальнобойщиков. Анализ и перспективы.](#) ←

44. [Почему протесты дальнобойщиков следует поддержать всем остальным.](#) ←

45. [ПОЧЕМУ И КАК МЫ ДОЛЖНЫ ПОДДЕРЖАТЬ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ?](#) ←

46. [Платон нас многому научит.](#) ←

47. Кагарлицкий Б. Ю. Платон нас многому научит:

«Сама по себе история с Платоном показательна как пример отсталости российского капитализма или, наоборот, его вырождения. С одной стороны, мы видим типичный принцип „откупа“, когда собирание денег для государства

перепоручается частным лицам и превращается в прибыльный бизнес, позволяющий паразитически существовать за счёт государства и общества, — без инвестиций, без инноваций и вообще без особых хлопот. В России и Западной Европе с этой практикой покончили после Великой французской революции. Якобинцы не стали особенно разбираться с экономическими тонкостями откупного бизнеса, а просто отрубили головы всем откупщикам без исключения. После чего и в других странах осознали, что поручать сбор казённых средств частным лицам не совсем правильно». ←

48. **Энциклопедия марксизма:**

«Мелкий буржуа в одно и то же время собственник и труженик. Как труженик, он сочувствует рабочему классу и во многом солидарен с ним. Это порождает в мелкой буржуазии демократизм, стремление к справедливости и равенству, враждебность к крупному капиталу, монополиям. Но как собственник, он завидует положению и богатству буржуа, стремится и мечтает выбиться в привилегированное меньшинство, что обуславливает консерватизм мелкой буржуазии, свойственный ей дух мещанства, индивидуализма, страх перед коммунизмом, якобы посягающим на мелкую собственность. Мелкий буржуа наиболее привержен к устаревшим обычаям и традициям, склонен ко всякого рода националистическим тенденциям. Обычно мелкая буржуазия старается уклониться от острых классовых столкновений. Это приводит к тому, что в период крупных общественно-политических потрясений мелкая буржуазия, пытаясь сохранить „среднюю“ линию в политике, фактически колеблется невольно и неизбежно между буржуазией и пролетариатом». ←