

Отстоим свои права!

Москва - банкрот? Недалеко то время!

«Москва по плотности населения превысила все мыслимые пределы и переплюнула все столицы мира. Я уж не говорю о жилищном строительстве. Элементарный вопрос: похоронить людей невозможно в Москве, мы вынуждены обращаться, вести дебаты с нашими коллегами из Московской области», - заявляет мэр столицы Сергей Собянин.

ИТАК, московские, да и федеральные власти несут какую-то ахинею о необходимости расширения перегруженной столицы за счет территорий Московской области. При этом они скрывают главную причину подобного шага. Ее просто страшно называть. Она лежит в сфере реальной московской экономики и политики, точнее, в ее провале. Ведь хорошо известно, что политика — это концентрированное выражение экономики. И причина этого - в том, что столица России — банкрот. Да и Московская область от нее, кстати, тоже не далеко ушла.

Москва находится в преддефолтном состоянии. Это подтверждается рядом обстоятельств. В первую очередь, крахом Банка Москвы и беспрецедентным по своим масштабам мерам по его спасению. Банку Москвы выделяется 295 миллиардов рублей по сверхльготной ставке 0,5% годовых в рублях. Причем эти деньги нигде не учтены, их просто нет, по сути, это прямая эмиссия. Но и этих денег не хватает. Купившая Банк Москвы гос-

корпорация ВТБ вынуждена вложить в него еще 100 миллиардов рублей, для чего требуется дополнительный международный кредит.

Вот и получается, что аналогично тому, как Евросоюз спасает некоторые страны от банкротства, так вся Россия спасает Москву. Только в Европе кредиты дают под 3,5% годовых и в твердой валюте, а здесь - под 0,5% и в рублях. Возможно, путем таких беспрецедентных вложений власти до выборов как-то продержатся. А дальше что?

Столицу — а это около 10 миллионов человек — надо кормить. Налоги от нефти и газа идут в федеральный бюджет. Расширением Москвы власти пытаются вернуть в столичный регион ситуацию начала 2000-х годов, то есть притока капитала. Естественно, капитала спекулятивно-торгового.

Эта власть расширяет Москву не для строительства новых высокотехнологичных производств, создания новых рабочих мест. Таких планов у нее нет, да и быть не

может, по определению. Она идет на этот шаг для решения чисто временных, конъюнктурных задач по привлечению капитала, который, кстати, придется потом возвращать, тем самым провоцируя дальнейший отток капитала, неэффективную занятость и развитие ряда других негативных факторов. Но нынешняя властная «элита» России действует по принципу: «После нас — хоть потоп».

Когда-то В.И. Ленин ввел лозунг момента: «Коммунизм есть советская власть, плюс электрификация всей страны». Сегодня главным должен быть лозунг, связанный с возрождением страны. В первую очередь, речь может идти об отказе от свободного ценообразования и введении монополии государства на отдельные позиции внешней и внутренней торговли.

В основе программы КПРФ лежит марксистско-ленинская теория, прежде всего, теория экономическая. Все эти положения подробно раскрыты в программных документах КПРФ, единственной партии, действительно стоящей в оппозиции к власти в России. Коммунисты знают, как выйти из кризисной ситуации и в России, и в Москве. И коммунисты это сделают!

Сергей Сидоров,
доктор технических наук



Московская промышленность, прощай!

С экранов телевизоров нас уверяют, что дела в стране обстоят совсем неплохо. Строится Сколково, развиваются нанотехнологии, растут пенсии, граждане, как никогда раньше, сплотились вокруг правящей партии и «тандема». Нет только сообщений о том, что происходит в отечественной промышленности, без которой, как известно, и страна — не страна. Об этом говорить как-то не принято. Да и зачем лишний раз будоражить людей напоминанием о том, что из научно-промышленного центра Москва давно превратилась в «финансово-деловой», а вернее — торгово-спекулятивный.

МОСКОВСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ на телеэкранах мы теперь не видим. Разве что изредка мелькнет там какой-то сборочный цех. Тем ценнее для нас отрывочные сведения, порой приходящие с настоящих предприятий - больших, отраслеобразующих, советской еще постройки, каковых у нас ныне не возводят, и, похоже, не собираются.

В сегодняшней столице вы не найдете ни завода им. Орджоникидзе, ни завода «Фрезер», ни завода «Калибр». В их помещениях располагаются преимущественно торговые комплексы и офисы. Один за другим уходят гиганты, история которых тесно связана с историей нашей советской страны. Вместе с ней они поднимались и расширялись. Вместе с нею они ушли в никуда.

Московский электроламповый завод когда-то обеспечивал полстраны лампочками накаливания. А к 90-м годам из более чем 200 видов ламп, выпускаемых на заводе, уцелели лишь 20. В середине 80-х на производстве трудилось более 12 тыс. чел., в начале 1996 года — чуть больше 2 тысяч. И выпускали они уже не лампы — остатки завода перестроили под выпуск...бутылок для вина Московского комбината шампанских вин.

Сейчас здание сдается в аренду. Большая часть огромного здания завода пустует. В его

просторных помещениях можно встретить швейный цех, мастерскую архитектора, а также ...увидеть доску почета, оставшуюся здесь с уже далеких 80-х, еще вполне работоспособные станки, растяжки с лозунгами под высокими потолками.

Судьбу «МЭЛЗа» разделил и другой знаменитый завод — «Красный пролетарий». Один из ведущих станкостроительных заводов СССР, он не сдавал свои позиции и после перестройки. По словам бывшего министра станкостроительной промышленности СССР Николая Паничева, последние годы завод работал в области нанотехнологий, осуществляя вместе с техническими вузами целый ряд инновационных проектов. К примеру, на этом заводе был создан и вскоре запущен в серию робот по очистке кровеносных сосудов человека от холестериновых накоплений. Продукция его была востребована. Однако ни инновационные проекты, разрабатываемые и успешно реализуемые, ни огромный спрос на продукцию не спасли «Красный пролетарий» от гибели, начало которому положил.... обычный рейдерский захват. Совершен он был не в «лихие» 90-е годы, а в недавние «инновационные» 2000-е. Мошенническим путем завладев акциями, новые владельцы с помощью группы захвата в выходной день за-

прощай!

няли территорию и обесточили завод. Пришедших в понедельник на предприятие рабочих в здание даже не пустили.

Пока что завод пустует. Но можно не сомневаться — производственные помещения вскоре займут офисы, а прежнем назначении помещений которых будут напоминать лишь непривычно высокие потолки, склады или еще что-то более «прибыльное» для нового владельца.

Происходящее с московской промышленностью может показаться вопиющим лишь на первый взгляд. На федеральном уровне отсутствует единый комплексный закон, определяющий промышленную политику государства.



Лужков, Собянин — пробка

Время, которое приходится затрачивать москвичам на путь из одного конца города в другой, на наземном транспорте, превышает все мыслимые пределы. Да и метрополитен, которым пользуется большинство москвичей, вряд ли можно считать панацеей от транспортных напастей. Там тесно, душно и опасно.

Москва, наверное, является одним из немногих городов страны, где дороги находятся в центре внимания его руководства. В всяком случае, согласно финансовым документам. Не лишены московские власти и транспортные фантазий — чего стоит идея прежнего мэра Лужкова о повсеместном строительстве монорельсовых дорог или его мечта проложить столь необходимые городу магистрали по крышам домов. Много лет на проектирование и строительство дорог выделяют внушительные средства, вот только транспортная ситуация в городе почему-то нисколько не улучшается.

Ситуация поразительная! Во многих мегаполисах мира, где число автомобилей значи-

тельно превышает количество московских, пробок нет!

Один из секретов кроется в грамотной градостроительной политике, о которой в два последних десятилетия мы как-то позабыли. Советские проектировщики, рисуящие схему нового района, обозначали на пустующих местах так называемые «красные линии» - участки, на которых в случае необходимости можно было бы проложить автотрассу. В капиталистическом «сегодня» эти «красные линии» используются под строительство домов, торговых центров, гаражей. Словом, чего угодно, только не дорог. Второй «секрет» - грамотное расходование средств. Данные Счетной палаты подтверждают — деньги при строительстве дорог столицы расходуются очень странно. Все рекорды здесь бьет московская подземка. По данным Счетной палаты, фактическая стоимость строительства участка Люблинско-Дмитровской линии от станции «Чкаловская» до станции «Сущевский Вал» («Марьино Роша») превысила про-

ектную стоимость на 32,3 %, а в 2009 году при строительстве Митинско-Строгинской линии Московского метрополитена стоимость необоснованно включенных в акты работ составила 95 294,5 тыс. рублей.

Помимо ушервной автодорожной сети транспортную ситуацию усугубляет и состояние общественного транспорта. Он работает на пределе своих возможностей. Не случайно в преддверие выборов нынешний градоначальник Сергей Собянин обещает за несколько лет построить десятки новых станций метро, линии скоростных трамваев. Более того, подземку сулят сделать максимально комфортной: установить бесплатные туалеты, обеспечить беспроводной интернет... Но почему-то слабо верится, что возможность работы на нетбуке в душном и тесном вагоне метрополитена или раздолбанной маршрутке сделает наше путешествие более приятным.

Юлия Михайлова,
член Союза московских архитекторов

КПРФ предлагает

Национализировать сырьевые отрасли экономики, электроэнергетику, металлургию, машиностроение, авиастроение и другие базовые отрасли промышленного производства.

Осуществить новую индустриализацию страны на базе новейших достижений научно-технического прогресса. Переориентировать отечественное производство на обеспечение внутреннего рынка. Усовершенствовать правовую базу по вопросам формирования и реализации государственной промышленной и инновационной политики. Создать систему стимулирования технического перевооружения и технологической модернизации действующих предприятий.

Изменить финансовую политику. Создать государственные банки, которые составят основу банковской системы России и обеспечат эффективное денежное обращение.

Обеспечить эффективное взаимодействие российской науки со сферой производства. Законодательно установить гарантированный уровень расходов на науку из федерального бюджета, исчисляемого в процентах к ВВП.

Уделить внимание развитию транспортной системы.