

СРЫВАЯ МАСКУ

На чём и с кем мы полетим в Крым?

Компрадорское буржуазное правительство, долгие двадцать три года работавшее исключительно на олигархат и Запад, хоть чем-то впервые порадовало свой собственный народ. Крым воссоединился с Россией. Крым – праздник? Да, праздник, и еще какой! Но праздник отшумит, начнутся будни. И вот здесь возникает вполне резонный вопрос: насколько серьезно униженное, оскорбленное и расчлененное государство будет и далее отстаивать свои собственные интересы?

Дмитрий Щеголов

Впереди у правительства непочатый край неотложных дел: дальнейшее собиранье утерянных земель; остановка приватизации последних лакомых кусков государственной собственности; первая долгожданная национализация; переход торговли на отечественный рубль; введение прогрессивного налога на доходы жироющих не по дням, а по часам коррумпированных чиновников и скороспелых нуворишей; спешный уход от наркотической сырьевой иглы, на которую доброхот-запад подсадил Россию, восстановление порушенной промышленности. Дел — масса. И все неотложные.

Крым для путинского буржуазного правительства одновременно и водораздел, и лакмусовая бумажка. Очень скоро будет ясно, проявит ли буржуазное правительство волю, настойчивость, упорство и пойдет дальше, или остановится на достигнутом крымском рубеже.

Есть простая, элементарная истина. В переводе с политэкономического языка на разговорный она звучит примерно так: в основе могущества любого государства лежит его экономика. Сильной, богатой, процветающей может быть только страна, у которой развита промышленность. Причем, не легкая или сырьевая, а тяжелая: станкостроение, приборостроение, авиастроение. Если в стране строятся самолеты, ты

будешь летать из одного конца страны в другой по мере надобности: и на отдых в Сочи, и к теще на блины. Если же уничтожишь отечественное станкостроение и машиностроение, то вынужден будешь покупать за рубежом даже трактор и комбайн, а при отсутствии денег, когда цены на нефть и газ упадут, станешь пахать сохой и жать серпом. За примером ходить далеко не надо.

Ныне в глубинке России из двадцать первого века попадаешь в девятнадцатый. Порой видишь картину: крестьянин идет за лошадкой, прокладывая борозду. Поднять трактором землю под картошку он уже не может. Трактор стал недоступен.

Произошла чудовищная деиндустриализация страны. Оглянитесь, сколько заводов уничтожено, сколько фабрик остановлено и распродано! Не счесть. За двадцать три года капитализма в экономике мы так и не достигли уровня даже не самого благополучного 1990 года. Наш новый «класс стратегических собственников», допущенный к разделу народной собственности, по указке Рокфеллеров и Ротшильдов согласился оседлать трубу и довольствоваться местом истопника в мировой экономике. На большее у «ельциноидной» буржуазии ума и воли не хватило. Самые современные отрасли промышленности за прошедшие двадцать три года «креативного менеджества» пришли в упадок.

В советское время мы и еще полмира летало на отечественных

самолетах. На чем мы летаем сегодня? На старичках, тридцатилетних «Боингах» и «Эрбасах». Сидишь и думаешь, долетит или нет эта скрипучая развалина, которая на свалке стоит полмиллиона долларов? Где наши Ил-96, Ту-204, Ту-334 и Ил-114? Их не видно в небе. А ведь конструктивно западный самолет по безопасности полетов не дотягивает до наших машин. Низкое расположение двигателей, «брюхо» у самой земли. И прочность оставляет желать лучшего.

На развитие нашего авиапрома до 2020 года планируется выделить более 5 трлн. рублей. И куда, думаете, пойдут эти деньги? Компания «Аэрофлот» с 1 апреля считает нужным полностью отказаться от отечественных машин. Наше авиастроение, имевшее новые наработки и отлаженное производство, разрушено в угоду западным конкурентам. Российский авиапром, который на начало 90-х занимал лидирующие позиции среди мировых производителей самолетов, ушел в такое глубокое пике, что кажется, из него нет уже выхода.

Государственный чиновник не глуп, он хорошо осознает, что надо развивать собственный авиапром, но ничего с собой поделать не может. Двойственна по своей природе его натура. «Позолотить» ручку комиссионными он сможет лишь в том случае, если купит чужую продукцию. За свою ему никто и ломаного гроша не даст.

Такова участь покоренной страны.



Хотелось бы и отечественному авиапрому судьбы Крыма. Но, словно бы в насмешку, добив отрасль, наше буржуазное правительство приступило теперь к замене командиров воздушных судов на иностранцев. Минтранс внес, а «Единая Россия» проголосовала в первом чтении за допуск их за штурвал самолета в качестве командиров воздушных судов. Как такое могло случиться?

Страна, первая в мире пославшая человека в космос, двадцать лет назад имевшая крупнейший в мире авиапарк, высококлассных летчиков, вынуждена сегодня побираться по миру. Что за человек сядет в кресло командира корабля, чиновников не интересует. Где пилот-гастарбайтер купит диплом, куда затем решит приземлить самолет, чиновнику неважно.

Против подобной политики и практики в компании «Аэрофлот» выступает Шереметьевский профсоюз летного состава (ШПЛС). Налицо жесткое противостояние профсоюза и администрации Аэрофлота. Исполнительный директор профсоюза Алексей Шляпников подал более 90 заявлений в различные инстанции и суды, и 70 из них были выиграны или удовлетворены.

Сергей Кнышов, командир воздушного судна, сын героя России Анатолия Кнышова, ис-

пытателя ИЛ-96, не захотел пересаживаться на Боинг, как ни склоняла его на это администрация Аэрофлота. Тогда администрация его летное дело потеряла, увольняла несколько раз, на психиатрическую экспертизу отправляла, отстранив от работы, два года зарплату не выплачивала. А он, строптивец, даже оставшись без средств к существованию, не сломался, так и остался патриотом ИЛ-96.

Сегодня командиры воздушных судов Сергей Кнышов и Валерий Пимошенко, а также исполнительный директор профсоюза Алексей Шляпников арестованы. 17 марта Мещанский суд столицы продлил срок ареста Шляпникову и Пимошенко до 19 мая и изменил меру пресечения с заключения под стражу на домашний арест Сергею Кнышову.

Если копнуть глубже уголовное дело, то на поверхность всплывают интересы администрации компании «Аэрофлот», которые при всем желании государственными никак назвать нельзя. Это конфликт отечественных лоббистов Эрбаса и Боинга из «Аэрофлота» с профсоюзом летчиков, ШПЛС. Конфликт, которого ни при каких обстоятельствах не могло быть при советской власти. А власть советская вновь будет. Маятник истории качнулся влево. Только следом этого не видит.

ФЛОРА И ФАУНА

Мы в ответе за тех, кого приручили

18 марта в Мосгордуме прошел «круглый стол», посвященный проблемам бездомных животных, в работе которого приняли участие представители исполнительной власти, районные депутаты, защитники животных и волонтеры. Вёл заседание руководитель фракции КПРФ в Мосгордуме Андрей Клычков.

лили бы сократить бюджетные расходы. По её мнению, до самих обитателей приютов доходит лишь треть средств, выделяемых государством. Определенные возможности открывает взаимодействие с волонтерами: общественность в последние годы способна собирать большие средства для помощи животным и делает это охотно. При «прозрачном» и целевом их расходовании на эти деньги можно многое сделать. Например, на средства, собранные волонтерами, в приюте «Красная сосна» были оборудованы выгулочные площадки для собак.

Большую роль волонтеров в решении проблем приютов подтвердил и А.А. Тарасов, депутат-коммунист района Аэропорт. Если законодательно гарантировать волонтерам свободный доступ в приюты и предоставить им возможность контролировать их деятельность, это поможет повысить её эффективность.

Л.А. Покаместова, депутат-коммунист района Хорошево-Мневники, предложила вместо больших приютов открывать мини-приюты в каждом районе. Это поз-

волило бы всем людям, которые любят животных, но не готовы часто ездить в находящийся в другом районе приют, чаще навещать своих «подопечных».

Т.А. Ситникова, волонтер Кожуховского приюта, поделилась своими предложениями по обсуждаемому вопросу. Для решения проблемы нехватки персонала в приютах она посоветовала приглашать туда студентов ветеринарных вузов на летнюю практику. Чтобы повысить количество забираемых из приютов животных, государству следует спонсировать тематическую социальную рекламу. По её мнению, приютских животных можно использовать для терапии, как это делают, например, в Голландии, где их возят в дома престарелых; а собаки из приюта могут стать служебными псами.

Также в обсуждении приняли участие другие волонтеры и представители органов исполнительной власти. По итогам «круглого стола» было решено сформировать рабочую группу, которая в течение двух недель доработает предложения участников обсуждения для передачи в Мосгордуму.



Мария Михалева

Несмотря на то, что с 2001 года в Москве вступил в действие запрет на уничтожение безнадзорных животных и начала проводиться программа стерилизации бродячих собак, а финансирование этой сферы с 2007 года увеличилось почти в десять раз, проблемы всё ещё остаются.

На сегодня в Москве открыто 13 приютов, 11 из которых ещё не до конца построены. Общая их вместимость — около 14,5 тысяч животных. Также в городе работают 12 частных приютов на 3270 обитателей. Тем не менее, к началу прошлого года в приютах числилось более 35 тысяч собак и 2900 кошек. Однако в ходе проверки Контрольно-счетной палатой на-

хождение в приютах более 18 тысяч собак и 2000 кошек не подтвердилось.

По данным социологических опросов, половина москвичей, как минимум раз в неделю, встречает бездомное животное. При этом на отлов и содержание бесхозных животных бюджетом выделяется более 700 миллионов рублей.

К.С. Горячев, зампред Московского общества защиты животных, пожаловался на отсутствие работ по комплексному мониторингу численности и состояния бродячих животных. Ведь в каждом районе должен быть свой специалист по фауне, но такой должности ни в одном из районов нет.

Т.В. Липская рассказала о своём опыте работы в приюте «Красная сосна» и дала несколько рекомендаций, которые позво-