

Министр пропустил удар



В самом мужественном ведомстве страны – операция «Шерше ля фам»

Мал, да дорог

Сколько будет стоить место в детском саду после принятия поправки к закону?

Мирей Матье не жалеет о спетом и сказанном



Французская дива опять едет в Россию

Мяч через сетку не летит

Со времен Сафина и Кафельникова наш теннис переживает глубокий кризис



ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА

№ 159 (26560)
Выходит с 19 февраля 1921 года
Цена в розницу — свободная
www.trud.ru



Труд

31
октябрь
2012
среда

ПОЧЕМУ? | стр. 4 | Смета стадиона в Питере растет как на дрожжах

Такие пилоты на дороге не валяются!

Минтранс и российские авиакомпании приглашают за штурвал гастарбайтеров.

Летчики категорически против

• В ФОКУСЕ •

На днях генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев на встрече с президентом РФ снова озвучил идею приглашения иностранных пилотов. Авиаперевозчики не устают повторять, что своих летчиков не хватает, компании вынуждены им слишком много платить. А если разрешить иностранцам садиться за штурвал российских самолетов, то конкуренция на рынке труда даже позволит снизить тарифы.

АНАТОЛИЙ ЖУРИН
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ «ТРУДА»

Похожие доводы мы уже слышали. Виктор Христенко в бытность главой Минпромторга заявил, что стране не нужны свои самолеты, поскольку мы их не умеем делать. Это вызвало бурю возмущения в среде авиастроителей, а генеральный конструктор «тушек» Генрих Новожилов даже усомнился в компетенции министров, которые не владеют ситуацией в отраслях, которыми руководят. Теперь бывший заместитель главы практически того же ведомства, а ныне глава «Аэрофлота» Савельев решил пойти дальше: нам не хватает своих пилотов, поэтому давайте приглашать чужих.

В «Аэрофлоте» уверяют, что авиакомпании требуются еще как минимум 150 пилотов. На дефицит летных кадров жалуются и в «Трансаэро», и в тюменской «ЮТэйр». Однако все рейсы авиа-



компаний отправляются по расписанию. Трудно поверить, что для этого имеющиеся экипажи эксплуатируют на износ – хотя бы потому, что это дело подсудное. Скорее это похоже на сговор монополистов, которые преследуют свои коммерческие интересы.

И ведь никто не пытается разобратсья, как на самом деле все обстоит. Корреспонденту «Труда» стали известны скандальные факты, которые предшествовали недавней пресс-конференции замминистра транспорта РФ Валерия Окулова, гендирек-

тора авиакомпании «Сибирь» Владимира Обьедкова, летного директора «Аэрофлота» Игоря Чалика и первого заместителя гендиректора «Трансаэро» Дмитрия Столярова. Перед выходом к прессе эти чиновники встречались с президентом профсоюза летного состава РФ Мирославом Бойчуком, бывшими замминистра гражданской авиации СССР Алексеем Горяшко, начальником управления летной службы МГА СССР, известным полярным летчиком Жоржем Шишкиным. Так вот, эти авторитетные спецы вы-

сказались категорически против допуска гастарбайтеров в российское небо. Тем не менее Окулов не моргнув глазом сообщил, что Минтранс подготовил и уже согласовал проект изменения федерального закона в части снятия ограничения на использование иностранных граждан в качестве членов экипажей воздушных судов. По его словам, в Российской Федерации в последние годы сложилась неблагоприятная ситуация в части обеспечения авиаперевозчиков квалифицированными летчиками.

Причина дефицита летных кадров очевидная: в авиакомпаниях вкладывают деньги в покупку самолетов и инфраструктуру, а пилотов хотят получить на халяву.

с. 3 ➤

люди с улицы

Чему учить мигранта?

В Госдуме подготовлен закон, согласно которому все мигранты, приезжающие к нам трудоустроиваться, обязаны будут сдавать экзамен по русскому языку и истории России. Мы спросили горожан, поменяется ли у них отношение к гастарбайтерам.



КОНСТАНТИН СМАЛЮК

КУРЬЕР

– Я очень уважительно отношусь к работающим мигрантам, никогда никаких проблем с пониманием у нас не возникало. У меня в районе они достаточно хорошо владеют русским языком.



НАДЕЖДА БАРАНОВА

МЕНЕДЖЕР

– Конечно, учеба пойдет на пользу. Они приезжают к нам в страну, и им нужны для общения хотя бы базовые знания русского языка. Но что касается истории России, то это, наверное, чересчур.



ДЕНИС ЧЕРНЯЕВ

РИЕЛТОР

– Наверное, им это для общего развития может быть полезно. А мне, если честно, все равно – это их мир и их проблемы. Пусть живут как знают.

СПРАШИВАЛА ОЛЬГА СМОЛЬНОВА

Почему мы любим внедорожники

• НА ПРОСВЕТ •

Согласно исследованиям агентства «Автостат», в России в этом году каждый третий проданный новый автомобиль – так называемый внедорожник. Подобный факт – лучшая иллюстрация двух неразрешимых проблем страны с дураками и дорогами.

Статистика всегда лукава. Действительно, на рынке было продано 30,2% новых машин, относящихся к категориям «внедорожник» или «кроссовер». Еще чуть-чуть, и продажи так называемого полного привода сравнялись с реализацией машин класса В, куда относят все «Жигули», кроме «Нивы». Год назад (замер продаж по конец сентября) класс В занимал более 40% рынка. Сегодня 5% отошли к внедорожникам. Кажется, что это самое адекватное отражение ситуации с российскими дорогами. Вроде как покупатели машин страхуются от одной из двух извечных бед.

Впрочем, российское стремление ездить на полноприводных машинах не оригинально. В Европе и в США продажи внедорожников также растут.

– Существует иллюзия, что за границей все автомобилисты экономные и ездят на малолитражках, но это не так, – считает эксперт журнала «За рулем» Игорь

Моржаретто. – Во-первых, двигатели современных внедорожников уступают по экономичности двигателям седанов и хетчбэков, но разница в расходе топлива уже не так значительна. Каки разница в выбросах выхлопных газов. Во-вторых, большинство кроссоверов и внедорожников отнюдь не являются вездеходами и в классическом варианте (поскольку имеют монопривод в основном передний). У подавляющего же большинства один из мостов включается только при возникновении опасной дорожной ситуации. То есть в классическом понимании это и не внедорожники вовсе. Но при этом более высокий дорожный



В России еще не вошло в привычку скрупулезно калькулировать расходы

просвет, более просторный салон создают дополнительный комфорт для водителя. В России ситуация немного иная. В первую очередь на увеличение продаж влияет имидж, когда обладание большим по размеру автомобилем якобы добавляет статусности владельцу. (Чтобы сказал по этому поводу Зигмунд Фрейд?)!

Теоретически автомобиль с высокой посадкой и повышенной проходимостью – спасение для автомобилистов страны, где зачастую по полгода лежит снег. Правда, позволить себе купить настоящую кроссовер или внедорожник, способный припарковаться в сугробе и самостоятельно из него выбраться, увы, могут позволить себе лишь немногие жители крупных российских городов. Где как раз и дороги приличные, и чистят их системно. Зато, скажем, сервисное обслуживание ходовой части полноприводной машины автоматически стоит в два раза дороже, чем у машины с моноприводом.

Но, видимо, в России еще не вошло в привычку скрупулезно калькулировать расходы. Мода и психологическая уверенность при вождении важнее. ▣

АНДРЕЙ МОРОЗОВ

Там, где редко женятся, почти не разводятся

• ЯВЛЕНИЕ НАРОДУ •

Росстат опубликовал свежие данные о жизни в российских регионах. В сутолоке цифр и фактов очевидна одна мысль: жизнь в разных точках нашей все еще огромной страны различается радикально.

По количеству свадеб на душу населения в январе-сентябре в лидеры вышел Санкт-Петербург (113 бракосочетаний на 10 тысяч населения), Москва заметно уступила – 81. А самый низкий показатель в Ингушетии – 54. Зато здесь, как и в Чеченской Республике, меньше всего разводов – только 9 на 10 тысяч человек. Чемпионом же (69) стал Камчатский край.

Тревожная ситуация с самоубийствами. За девять месяцев их зарегистрировано в России 22 789, то есть 21,3 на 100 тысяч населения. Этот показатель более чем в три раза выше в республиках Алтай (68,3) и Бурятия (66,7), Еврейской автономной области (65,9), Чукотском автономном округе (65,4). Для сравнения: в Москве – 5,7; в Санкт-Петербурге – 10. А самые низкие показатели по суициду опять



ФОТО РИА-НОВОСТИ

Самый низкий показатель по свадьбам – в Ингушетии, всего 54 за январь-сентябрь этого года.

же в Ингушетии (0,6, всего два человека) и Чечне (0,8, восемь жителей). Между прочим, во второй половине XIX века Россия занимала последнее место по самоубийствам среди европейских стран, в 1876 году стандартизированный коэффициент был всего 3. Сегодня многое изменилось. С 1990-го свели счеты с жизнью более миллиона россиян.

Росстат приводит статистику и по случайным отравлениям алкоголем. Отличились здесь Брянская, Кировская, Амурская области, Республика Тыва – более 30 погибших на 100 тысяч населения. Всего же в стране из-за некачественного спиртного расстались с жизнью с января по сентябрь 7369 человек.

А самые криминальные регионы по числу убийств на 100 тысяч человек – Тыва (64), Бурятия (33), Забайкальский край, Еврейская автономная область (по 30), Амурская область (28), Алтай, Якутия (по 27), Иркутская и Кемеровская области (по 23). Наиболее спокойные – Омская, Воронежская и Орловская области, Чеченская Республика (1–3). В Москве этот коэффициент – 4,5 (совершено 401 убийство), Питере – 5,9, в целом по стране – 10,6 (за девять месяцев – 11 311 убийств).

И в заключение совсем о грустном – о младенческой смертности. Она увеличилась с января по сентябрь на 24%. В возрасте до года умерло 11 965 детей, на 2300 больше, чем в прошлом году. А где же обещанные позитивные тенденции в этой области от претворения в жизнь национального проекта «Здоровье»? ▣

ВИТАЛИЙ ГОЛОВАЧЕВ,
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ «ТРУДА»

курсы валют
\$ 31,5252 (+0,0879)
€ 40,7148 (+0,0915)

погода
❄️ ☀️

Архангельск	-4	-2	Екатеринбург	0	+3
Владивосток	-1	+2	Иркутск	-4	+4
Владикавказ	+12	+15	Казань	+1	+8
Волгоград	+14	+19	Калининград	+3	+6

Красноярск	+3	+1	Новосибирск	+2	0
Махачкала	+16	+21	Омск	+2	0
Москва	0	+4	Орел	+2	+4
Н.Новгород	+2	+9	Пермь	-3	+2

Ростов-на-Дону	+13	+16	Уфа	0	+4
Санкт-Петербург	0	+3	Хабаровск	-7	-2
Саратов	+11	+13	Челябинск	0	+2
Сочи	+16	+21	Чита	-12	-3

ISSN 1025 – 11898

