

## О защите отечественного моби́льника

Неделю назад премьер Путин заявил, что покупать иномарки во время кризиса «недопустимо». Тогда же первый вице-премьер Сечин сказал, что митинги автолюбителей в Приморье организованы «какими-то жуликами».

На следующий день после этих заявлений в Приморье разогнали митинг против запретительных пошлин на иномарки. Разгоняли жестко – импортировали из Москвы и Дагестана ОМОН, потому что своим, приморским ментам, веры не было. Они все тоже ездят на иномарках и, стало быть, являются потенциальными бунтовщиками.

Хорошо, что Россия большая – чтобы разгонять бунты в Приморье, всегда можно привезти ОМОН из Дагестана.

На следующую неделю заявленных митингов не было. Почему их не было, можно догадаться уже по одной беспрецедентной мере: в интернете появились «расстрельные» списки их зачинщиков, в основном, мелких предпринимателей или даже местных депутатов, живущих импортом японского секонд-хэнда. Статьи с такими списками и с такими формулировками хорошо знакомы журналистам, работающим на Кавказе. Сначала появляется статья, а потом исчезает человек. Нельзя сказать, что авторы таких статей играют роль киллеров. Они просто сочиняют приговоры.

И вот статьи со списками, на этот раз не «ваххабитов», а «жуликов», появились про Приморье. И нетрудно понять, что стало за эту неделю с этими людьми и их бизнесом. Бизнес по контрабандному ввозу «японок», организованный, как правило, бывшими ментами и таможенниками, несложно раздавить.

И тут весь вопрос в том, что такое «организованный» митинг. Если это митинг, у которого есть активисты – так у всякого митинга есть активисты. Если это митинг, на который людей сгоняли силой или платили им деньги — как вы думаете, был среди приморцев хоть один, кто пришел на этот митинг не добровольно?

В автомобильных митингах, прокатившихся по всему российскому Дальнему Востоку, была одна, не замеченная никем из комментаторов, важная подробность.

Она может быть сформулирована следующим образом: в России нет граждан, поскольку в ней нет налогоплательщиков. Чернь способна только на бунт. На ответственный протест против глупости властей способен только налогоплательщик: то есть тот человек, у которого есть имущество и право на это имущество, и это право оказывается нарушено.

Так вот в России нет налогоплательщиков, но есть автомобилисты. Владельцы автомобилей являются социальной категорией, ближе всех в России приближающейся к понятию «буржуа». Российский автомобилист имеет имущество, несет за него ответственность и больше всех остальных категорий населения каждый день сталкивается с наиболее отвратительными проявлениями путинского феодализма. От гаишников, стоящих, подобно оккупационным войскам, на въездах в российские города, до резервных полос, представляющих собой в чистом виде иллюстрацию к феодальному принципу, отмененному в 1789 году Генеральными Штатами — праву преимущественного проезда знати. «Моя бречка едет впереди обывательской».

Собственник автомобиля — неважно, «мерса» или «москвича» — сильно отличается в том, что касается его собственности, от стандартного зрителя ОПТ. Что же мог увидеть и понять за это время собственник автомобиля?

Во-первых, он мог увидеть, что президент и премьер не собираются пересаживаться на «жигули». В репортаже об инаугурации Медведева самой заметной деталью пейзажа был значок «мерседеса» в середине камеры. Он реял прямо-таки, как двуглавый орел. Власть ездит на «мерсах», а для народа владение иномаркой приравнивает к измене Родине. Трудно более наглядно дать понять, что народ для власти – быдло.

Во-вторых, от введения высоких запретительных пошлин на иномарки пострадают все автовладельцы России: вне зависимости от того, ездят они на «жигулях» или «мерсах». У них уменьшится свобода выбора, а у «жигулей» возрастет цена и упадет качество, по той простой причине, что при вводе запретительных пошлин цена отечественного автохлама всегда растёт, а качество всегда падает.

В-третьих, президент Медведев и министр иностранных дел Лавров в последнее время много говорили о «необходимости объединения мировых финансовых систем» и готовности помочь миру в момент кризиса. Совершенно непонятно, о каком «объединении» они говорили, если страны «двадцатки» договорились не вводить запретительных пошлин на машины. Запретительные пошлины превращают наш международный пиар из бессмыслицы во вранье.

В-четвертых, десятки миллионов российских автовладельцев будет очень трудно убедить в том, что решение о повышении пошлин на иномарки было принято в интересах десятков тысяч рабочих ВАЗа. Скорее, легче предположить, что оно было принято в интересах Сергея Чемезова, близкого друга премьера Путина: ведь именно холдинг Чемезова контролирует ВАЗ. А также владельца ГАЗа Олега Дерипаски.

Суть проблемы, стоящей перед режимом, заключается в следующем. В течение предыдущих восьми лет власть совершала ошибки, но в условиях роста нефтяных котировок цена этих ошибок была равна нулю. За эти восемь лет не было создано ни одной конкурентоспособной и современной отрасли промышленности. Государственная машина окончательно развалилась и превратилась в инструмент обеспечения безнаказанности чиновников, а вся российская экономика стала заключаться в том, что мы продавали нефть и газ на Запад и на полученные деньги покупали все остальное — от ковриков для мышки до смесителей для ванны. Что бы власть ни делала — деньги в казне только прибавлялись.

И вот теперь цена на нефть падает, и государство стоит перед обратной проблемой: какое бы решение оно ни приняло, цена будет непомерно высока. Не проводить девальвацию — значит выбрасывать по 7 млрд. дол. ежедневно. Провести девальвацию — значит нарваться на народный протест. Не вводить пошлины — ВАЗ встанет. Вводить — Приморье забастует.

Раньше у Кремля не было плохих решений. Теперь у него нет хороших. В этих условиях самое простое — объяснить все беды происками врагов и обрушиться на врагов ОМОНОм, прессой и расстрельными списками.

А вообще хорошо, что у нас в России нет отечественных мобильных телефонов, телевизоров и холодильников. Представьте, если бы всеми этими производствами владели друзья Путина, и покупку «нокии» и iPhone тоже бы приравнивали к измене Родине.

Автор: Юлия Латынина    © Ежедневный журнал    ПОЛИТИКА, РОССИЯ    👁 2636    31.12.2008, 11:37    📄 152

URL: <https://babr24.com/?ADE=49716>    Bytes: 6133 / 6133    Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: @bur24\_link\_bot  
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: @irk24\_link\_bot  
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: @kras24\_link\_bot  
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: @nsk24\_link\_bot  
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: @tomsk24\_link\_bot  
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)