

Страна-копиаста



В угаре очередного раунда игр в санкции-контрсанкции российские депутаты предложили узаконить «серый импорт» иностранной высокотехнологичной продукции, а депутат Михаил Емельянов заявил, что «мы сможем сами производить ту продукцию, если мы обладаем технологией, без разрешения правообладателя».

У людей, имеющих представление об интеллектуальной собственности и авторских правах, от этих заявлений встали волосы дыбом — это же чистый, ничем не прикрытый криминал, кратчайший путь в полную экономическую изоляцию. И вместе с тем меня это предложение не удивляет.

Всё это — и нелегальный импорт, и нелицензионное копирование иностранной техники, и её «творческое переосмысление», то есть банальный плагиат, — уже было в истории СССР, к которому мы возвращаемся семимильными шагами.

В советских «заимствованиях» особенно поражают две вещи: их огромный масштаб и удивительный цинизм. Копировалось буквально всё — от огромных заводов, автомобилей, танков, самолётов и ракет до фотоаппаратов, бытовой техники и детских игрушек.

Клонов оказалось столько, что среди них уже сложно найти хоть что-то оригинальное. И всё это, часто скопированное до последнего винтика, получало русские названия и на голубом глазу выдавалось за очередную победу отечественной конструкторской мысли.

Промышленность

Копировали — не значит, что всегда воровали. То, что нельзя было украсть, покупали за деньги. В основном это касалось крупных промышленных объектов в период сталинской индустриализации.

Интеллектуальным центром по промышленному строительству в этот период стала фирма американского архитектора Альберта Кана (Albert Kahn, Inc.), строившего заводы Форда в Детройте, которая получила пакет заказов на строительство более 500 промышленных объектов в СССР общей стоимостью 2 млрд долларов (около 250 млрд долларов в ценах нашего времени).



В Москве был открыт филиал Albert Kahn, Inc. стыдливо названный «Госпроектстрой». Его руководителем был Мориц Кан, брат главы компании. На тот момент это было самое большое архитектурное бюро мира, выполнявшее роль координатора между советским заказчиком и сотнями западных компаний, поставлявших оборудование и консультировавших строительство отдельных объектов.

В 1923-1933 гг. в тяжелой промышленности СССР было заключено 170 договоров техпомощи: 73 с германскими компаниями, 59 с американскими, 11 с французскими, 9 со шведскими и 18 — с фирмами из других стран.

Американский гидростроитель Хью Купер стал главным консультантом строительства Днепрогэс, гидротурбины для которой были закуплены у компаний General Electric и Newport News Shipbuilding.



Магнитогорский металлургический комбинат (точная копия металлургического комбината в городе Гэри, штат Индиана) был спроектирован и построен под надзором американской фирмы Arthur G. McKee and Co. Доменная печь для этого и всех остальных металлургических комбинатов СССР была разработана чикагской компанией Freyup Engineering Co.



Технологический проект Нижегородского автозавода выполнила компания Ford, строительный — американская компания Austin Motor Company.

1-й Государственный подшипниковый завод в Москве (ГПЗ-1) строили при техническом содействии итальянской фирмы RIV.

Сталинградский тракторный завод, построенный по проекту Кана в 1930 году, изначально соорудили в США, а затем размонтировали, перевезли в СССР и собрали под наблюдением американских инженеров. Его оснастили оборудованием более чем 80 американских машиностроительных компаний и нескольких немецких фирм.

Caterpillar поставлял оборудование для Челябинского и Харьковского тракторных, а также Ростовского и Саратовского комбайновых заводов.

Немцы тоже активно участвовали в индустриализации, в Москве работало Центральное бюро тяжелого машиностроения (ЦБТМ), филиал немецкой компании Demag. Siemens-Schuckertwerke AG привлекались к работам и поставляли современное оборудование.

Автопром

Первый массовый легковой автомобиль СССР позаимствовал у американского автопрома. ГАЗ А — лицензионная копия американского Ford-A. СССР купил у американской фирмы оборудование и документы на производство в 1929 году, а через два года выпуск Ford-A прекратили. Еще через год, в 1932 году, выпустили первые автомобили ГАЗ-А.



ГАЗ-А (1932r.) — Ford-A (1927r.)

Следующий советский экспериментальный легковой автомобиль Ленинград-1 представлял собой практически точную копию автомобиля Buick-32-90.



Ленинград-1 (1933r.) — Buick-32-90 (1931r.)

Завод «Красный Путиловец», ранее выпускавший трактора Fordson, выпустил 6 экземпляров Л1 в 1933 г. Значительная часть автомобилей не смогла своим ходом дойти до Москвы без серьёзных поломок. В итоге «Красный Путиловец» переориентировали на выпуск тракторов и танков, а доработку Л1 передали на московский ЗиС.

ГАЗ-М1, в свою очередь, конструировали по образцам Ford Model B (Model 40A) 1934 года, документацию по которому американская сторона передала ГАЗу по условиям договора.



ГАЗ-М1 (1936r.) — Ford Model B (Model 40A) (1934r.)

В ходе адаптации модели к отечественным условиям эксплуатации автомобиль частично перепроектировали советские специалисты.

Первым советским серийным малолитражным автомобилем должен был стать КИМ-10, за основу которого при разработке взяли британский Ford Prefect.



КИМ-10 (1940r.) — Ford Prefect (1938r.)

В США изготовили штампы и разработали чертежи кузова по моделям советского художника-конструктора. В 1940 году завод начал производство этой модели, однако воплощению в жизнь амбициозного плана руководства страны по обеспечению большинства граждан личными машинами помешала Вторая Мировая война.

Зато копирование и клонирование она лишь подстегнула. После Второй мировой войны только из Германии в СССР вывезли 2885 заводов, 96 электростанций, 340 тыс. станков, 200 тыс. электромоторов, около тысячи заводов перевезли в СССР из Маньчжурии и Кореи. Всего за один год демонтировали и вывезли 4389 предприятий из Германии, Австрии, Венгрии и других европейских стран.

В результате у нас появился Москвич 400 — точная копия Opel Kadett K38, выпускавшегося в 1937—1940 годах в Германии на немецком филиале Opel американского концерна General Motors.



Москвич 400 (1946r.) — Opel Kadett K38 (1937r.)

Основная часть оборудования для выпуска автомобиля была вывезена с завода «Опель» в Рюссельхайме (находившегося в американской оккупационной зоне) и смонтировано в СССР.

Позже концессия копирования автомобилей несколько изменилась, и заложил её первый советский послевоенный легковой автомобиль представительского класса — ЗиС-110.

Внешне вплоть до мелочей ЗиС-110 был похож на Packard 180 с кузовом Touring Sedan последней довоенной модели 1942 года.



ЗиС-110 (1945r.) — Packard 180 (1942r.)

Ходовая часть ЗиС-110 при этом была оригинальной разработкой. Вряд ли американской фирме нравилось подобное творческое развитие её идей в оформлении советского автомобиля, однако никаких претензий с её стороны в те годы не последовало, тем более что производство больших «Паккардов» после войны прекратилось.

Почти все советские автомобили очень много заимствовали у зарубежных аналогов, хотя и имели некоторые отличия.

Это и ЗАЗ-965, прототипом которого был Fiat 600.



ЗАЗ-965 (1960r.) — Fiat 600 (1955r.)



И ЗАЗ-966, копирующий дизайн немецкой малолитражки NSU Prinz IV.



ЗАЗ-966 (1967r.) — NSU Prinz IV (1961r.)



И Москвич-2141, переднеприводный хэтчбек, созданный на базе кузова франко-американской Simca 1308 производства европейского отделения корпорации Chrysler и уже устаревшего к тому времени двигателя УЗАМ.



Москвич-2141 (1986r.) — Simca 1308 (1975r.)



Своеобразным исключением стали знаменитые Жигули ВАЗ-2101. Они были полным лицензионным аналогом итальянского Fiat 124.



ВАЗ-2101 (1970r.) — Fiat 124 (1966r.)



По соглашению советского Внeshторга с компанией Fiat итальянцами был создан Волжский автомобильный завод в Тольятти с полным производственным циклом. На концерн возлагалось технологическое оснащение завода, обучение специалистов.

Модель ВАЗ-2103 разработали совместно с итальянской фирмой Fiat на базе моделей Fiat 124 и Fiat 125.



ВАЗ-2103 (1972r.) — Fiat 125 (1967r.)



Позднее на базе ВАЗ-2103 разработали «проект 21031» впоследствии переименованный в ВАЗ-2106.



А это — Урал, развитие военного мотоцикла М-72, советского тяжёлого мотоцикла, который представлял собой полную копию немецкого BMW R 71 (BMW-750).



Его начали делать ещё до войны — сначала наши отправили на стажировку в BMW Н.П.Сердюкова (видимо, без кражи документации не обошлось), который позже стал руководителем «конструкторского бюро» по тяжёлому мотоцикlostроению, затем СССР анонимно купил 5 мотоциклов в Швеции и в 1941 развернул производство «отечественного» мотоцикла под маркой М-72 на Московском мотоциклетном заводе.

Военная техника

Советский лёгкий танк Т-26 был лицензионной копией популярного экспортного британского танка Vickers Mk E.



Т-26 (1931г.) — Vickers Mk E (1930г.)

Купленный в США вместе с пакетом конструкторской документации танк М1928 Кристи после адаптации стал советским танком БТ-2.



БТ-2 (1931г.), — М1928 Кристи (1928г.)

Интересно, что легендарный советский танк Т-34 появился в результате развития идей американского конструктора Кристи и использовал его уникальную подвеску.

В области стрелкового вооружения заимствований тоже хоть отбавляй. Советский пистолет ТТ и внешне, и конструктивно очень похож на Браунинг 1903, адаптированный под патрон другого калибра.



Браунинг (1903г.) — ТТ (1933г.)

До последнего времени споры об авторстве вызывало различие в механике запираия ствола, но не так давно в коллекции Тульского оружейного завода был найден редкий образец Браунинга, с которого, похоже и был скопирован ТТ.

Ещё до войны с Финляндией, в 1934 году, у Советской армии появился пистолет-пулемёт ППД.



И всё бы ничего, но он как две капли воды похож на финский пистолет-пулемёт Суоми, выпущенный в 1931 году.



Это же можно сказать о множестве других отечественных образцов стрелкового оружия: до сих пор не утихают споры по поводу авторства автомата Калашникова и интеллектуального вклада Хуго Шмайссера в его конструкцию, а Макарова на создание ПМ очевидно «вдохновил» Вальтер РРК.

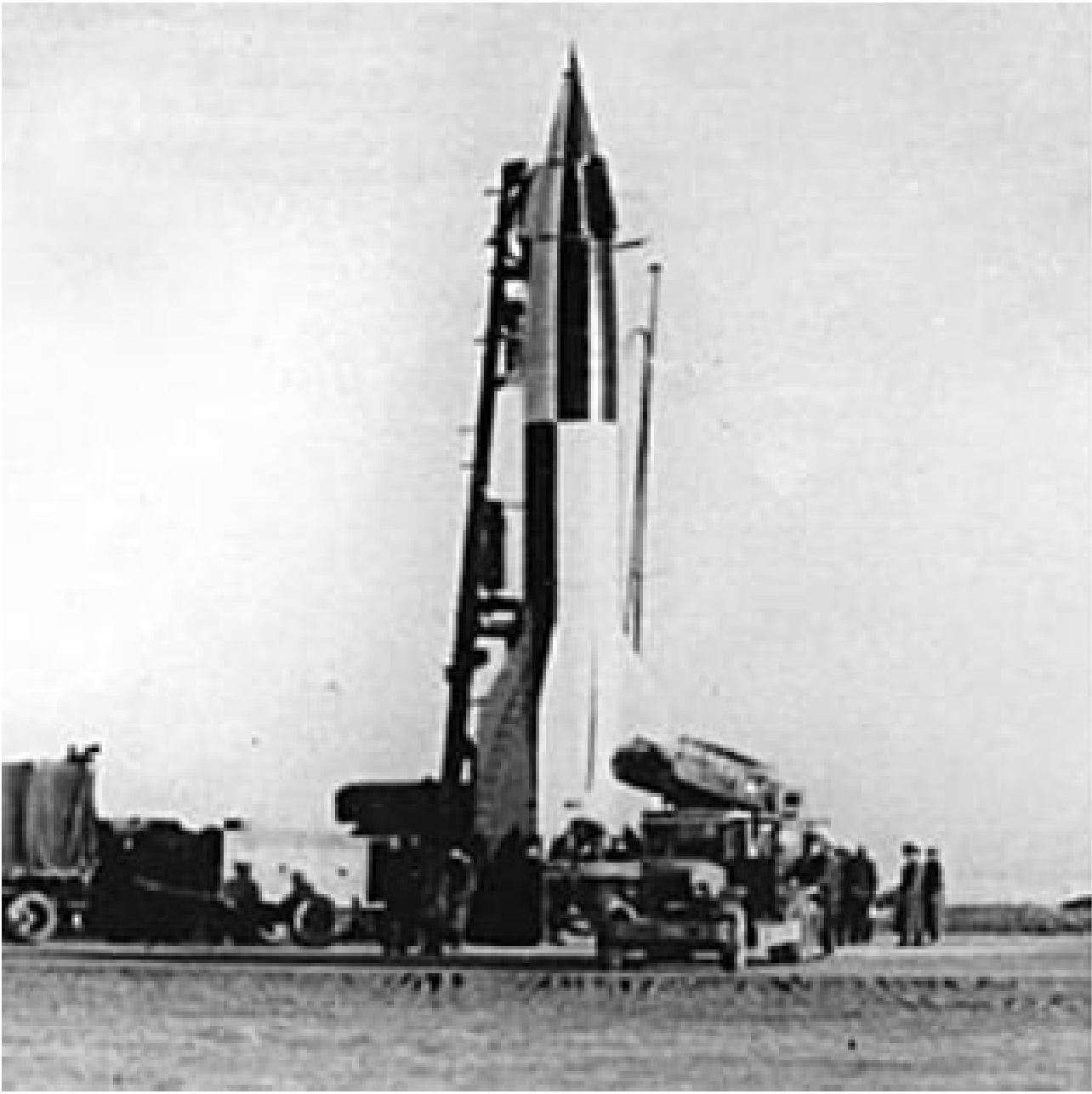


Космос

Самым ценным трофеем СССР в войне с Германией оказались ракеты Фау-2. Для изучения немецкой ракетной программы на базе трех заводов по сборке Фау-2, института «Рабе», завода двигателей «Монтания» и испытательной базы в Германии был создан так называемый институт «Нордхаузен». Гайдуков стал его директором, Королёв — главным инженером, а Глушко возглавил отдел по изучению двигателей Фау-2.

С 1945 по 1947 годы советские специалисты собирали в Германии все доступные данные о производстве немецких ракет. А собирать было что: конструкторскую документацию, готовые образцы, производственное оборудование и оснастку, методики расчёта теплопередачи, расчета термодинамики и смесеобразования в камере, газодинамики истечения газов из сопла и т.д.

На то, чтобы скопировать Фау-2, у советских специалистов ушло несколько лет — сказывалась низкая культура производства и отсутствие необходимых отечественных компонентов: в немецкой ракете использовалось 87 марок и сортов металлов, в её отечественном клоне Р-1 — 32 и 21 соответственно.



Р-1 (1948г.) — Фау-2 (1942г.)

Разумеется, без добровольно-принудительной помощи немецких специалистов не обошлось. Всех, кто не попал к американцам, собрали в «Нордхаузене». В двадцатых числах октября 1946 г. немецких специалистов, работавших в производственных подразделениях института «Нордхаузен», неожиданно разбудили советские солдаты, предложили собрать необходимые вещи и вместе с семьями погрузиться в подготовленные железнодорожные вагоны для отправки в СССР.

Сначала их разместили в подмосковных санаториях в Монине, Валентиновке и на Клязьме, а затем построили на острове Городомле посреди озера Селигер, целый городок.

«Советские немцы» дали миру технические решения, ставшие сейчас классикой ракетостроения: отделяющиеся головные части, несущие баки, промежуточные днища, горячий наддув топливных баков, плоские форсуночные головки двигателей, управление вектором тяги с помощью двигателей и др. Ими же были выполнены проекты баллистических ракет с дальностью полета 600, 800, 2500 и 3000 км, на межконтинентальную дальность.

По сути, всё семейство ракет Р-7 (Восток, Восход, Союз и другие), на которых мы до сих пор летаем в космос — это глубокое развитие заложенных в ФАУ-2 решений и идей немецких специалистов.

Авиация

Накануне Второй Мировой из четырех основных авиамоторостроительных заводов СССР только на 24-м выпускались отечественные двигатели конструкции А.А.Микулина, а на остальных — лицензионные импортные.

Американские «Райт-Циклон» обозначались М-25, а их развитие М-62,63,82..., французский «Испано-Сюиза» — М-100 и его модификации М-103, 105П..., французский «Гном-Рон» — М-85, а его потомки М-87,88.

Впрочем, кое-что американцы не хотели нам продавать. Например, самый совершенный тяжёлый бомбардировщик периода 1943—1947 годов, воплотивший в себе многие технические решения — впервые реализованные в практике мирового самолётостроения — Боинг В-29 — «Суперфортресс».

Во время боевых вылетов при проведении операции Маттерхорн несколько самолётов американских В-29 получили повреждения и приземлились на советской территории. Один В-29 разбился, три других совершили вынужденную посадку.



Для Сталина прибытие В-29 на советскую землю стало настоящим подарком. Поэтому Сталин приказал авиаконструктору Тулолеву сделать точную копию В-29, болт к болту, за два года.

В целом ему это удалось, хотя многие детали в СССР так и не смогли повторить. Копию назвали Ту-4.



Кстати, первая советская атомная бомба РДС-1, сделанная по образцу американского «Толстяка» (Fat Man), была сброшена именно с Ту-4 — одна копия сбросила вторую.

Из свеженогого: первый и единственный постсоветский пассажирский авиалайнер Superjet — это не совсем отечественный самолёт. Около 70% его комплектующих (за девять месяцев 2016 года 72%), включая наиболее критичные — импортные.

Авионику делает французская Thales и американская Hamilton Sundstrand. Двигатели SaM146 — PowerJet, российско-французское СП, учреждённое НПО «Сатурн» и французской компанией Спесста. Кислородную систему, интерьер, двери — американская В/Е Aerospace. Это если по-крупному. Вспомогательные энергетические установки, гидравлику, топливную систему, тормоза и прочие мелочи тоже делают из импортных комплектующих или закупают напрямую за рубежом.

Бытовая техника

Откровенно говоря, мне бы никогда и в голову не пришло, что старый бабушкин пылесос и дедушкина электробритва — копии зарубежных.



Электробритва Агидель-М, 1967г. — Philishave SC 8010, Нидерланды, 1965 г.

Этот же пылесос я видел на выставке «Советский дизайн 1950-1970». Видимо, организаторы выставки, как и я, верили, что это именно советский дизайн.



Пылесос Чайка 1963г.

На деле же оказалось, что это голландский пылесос, продававшийся под брендом Eatoria в США и Канаде, как Remoso в Великобритании и как Erres в остальных европейских странах.



Пылесос Ремосо (Erres) 1939г.

Таким же неродным оказался и пылесос со звучным названием «Москва».



Пылесос Москва, 1954г. — Lewyt Model 40, США, 1947г.

Даже холодильник ЗИС-Москва, выпущенный в 1953 году, который стоял у бабушки на кухне, оказался копией американской довоенной модели.

Фотоаппараты

С фотоаппаратами в СССР не заморачивались. Почти все они — нелегальные копии западных камер.

Зоркий-10 и его прототип — Ricoh Auto 35.



ФЭД Микрон и Konica EYE.



ФЭД Микрон 2 и снова камера Konica, но уже полнокадровая C35.



Вообще, фирму Konica в СССР полюбили какой-то странной любовью, потому её первую автофокусную камеру — Konica C35AF — скопировали на БелОМО под названием Эликон Автофокус.



Кроме того, на БелОМО пытались скопировать и оригинальнейшую компактную «дальномерку» Olympus XA, назвав копию просто Эликон.



В Киеве освоили производство камеры Киев-35, прототипом которой стал Minox 35.



Там же начали выпускать камеру Киев-Вега — точную копию (вплоть до комплектации светофильтрами) любительской японской миниатюрной камеры Minolta-16.



Камера Салют-С (усовершенствованная модель известна как Киев-88) скопирована с Hasselblad 1000F.



Бытовая электроника

Вот катушечный видеомagnetofон Электроника-501-видео 1974 года выпуска для записи чёрно-белого изображения европейского телевизионного стандарта и его звукового сопровождения от телевизионной камеры Электроника-841.



А это — видеомagnetofон Sony DV-3400 1969 года.



В 1984 году был начат крупносерийный выпуск первого советского видеомagnetofона Электроника BM-12 формата VHS.



Он оказался удивительно похож на японский Panasonic NV-2000, выпущенный ещё в 1975 году.



Следующая модель видеомagnetofона Электроника ВМЦ-8220 1987 года.



Оказывается, это практически точная копия видеомagnetofона Samsung VX-8220.



Детские игрушки

Популярная электронная игрушка Электроника ИМ-02 «Ну погоди!», которая производилась с 1984 года оказалась неофициальным клоном японской Nintendo EG-26 Egg из серии Nintendo Game & Watch 1981 года.



Электроника 24-01 «Микки-маус» — клоном Nintendo MC-25 «Mickey Mouse».



Электроника ИМ-03 «Тайны океана» (1987г.) — клоном Nintendo OC-22 Octopus (1981г.) и так далее.



У меня из этой серии был (и есть до сих пор) «Весёлый повар». Тоже подделка, разумеется.

В 1985 году Солнечногорский электромеханический завод выпустил игрушку под названием Электроника ИМ-11 «Луноход». Это клон электронной игрушки Big Trak — программируемой машины, разработанной и выпущенной американской компанией Milton Bradley в 1979 году.



А это очень редкая игрушка. Электроника ИМ-12 со сменными картриджами и экраном, работающим на просвет.



Она оказалась Nintendo CJ-93 Donkey-Kong JR серии Panorama Screen 1983 года выпуска.

Электроника ИМ-26 со сменными экранами в виде картриджей выпускалась с конца 1988 года. В комплекте шли две верхних (с экранами) и одна нижняя части.



Ещё в 1983 году фирма Bandai выпустила Digi Casse, откуда и была позаимствована идея сменных картриджей.

Электроника ИМ-27 «Космические приключения» 1990г. — опытная серия игры в виде бинокля, со стереоскопическим изображением.



Полностью скопирована с Planet Zeon от фирмы Tomy, выпускавшей в 1983 году целую серию подобных игр под названием TOMYTRONIC 3-D.
Электроника ИМ-46 – Калькулятор и синтезатор музыки 1994 года выпуска.



А это Casio VL-Tone (VL-1), выпускавшийся на полтора десятка лет ранее, в 1980г.
Копировали мы и технику посерьёзнее. Советский домашний компьютер Байт был аналогом ZX Spectrum, выпускаемого английской компанией Sinclair, а советский Агат — копией Apple II в безвкусном кислотном дизайне.



Мой любимый конструктор «Конструктор металлический маленький №1», (выпускался с 1969 года), оказался бледной копией британского конструктора Мессапо, ушедшего в производство ещё в 1908 году.



Даже наши детские книги — и те были перепевками иностранных сказок.



Буровые платформы

В современной России практически перестали копировать чужие продукты, предпочитая не морочить себе голову производством, а покупать готовые или ограничиться «отвёрточной» сборкой. Тем не менее, болезненная тяга присвоить себе чужие лавры никуда не делась.

Среди достижений современной России «патриоты» называют самую большую в мире нефтяную платформу — «Беркут» и газпромовскую платформу «Приразломная». Названия красивые, русские, что тут скажешь.



Вот только «Беркут» построил консорциум, в который входят ExxonMobil (30%), SODECO (30%), ONGC (20%) и да — Роснефть (тоже 20%). Вся надводная часть платформы, включающая установки для бурения, закачки, накопления сырой нефти, новейшее оборудования для систем жизнеобеспечения на платформе, пожаротушения, жилые помещения для рабочих и обслуживающего персонала, грузоподъемные механизмы, вертолетную площадку и прочее, изготовлена компанией «Самсунг Хэви Индастриз» по проекту компани «Уорли Парсонс» (Австралия) на верфи в г. Окпо (Республика Корея). На «нашу» долю осталось только бетонное основание платформы, построенное на площадке Восточного порта под Находкой на Дальнем Востоке компанией... «Aker Solutions» (Норвегия), точнее — её подразделением «Акер Контрактинг Россия АС».

Примерно такая же история и «Приразломной». Её нижняя часть была заложена на Севмаше в 1995 году (почти 23 года назад!), а верхней частью стала списанная норвежская платформа «Хаттон», построенная в 1984 году (более 30 лет назад).

Эпилог

И это всё — лишь вершина айсберга. Список клонов можно продолжать чуть ли не до бесконечности. В него войдут утюги, военная техника, промышленное оборудование, электроника — львиная доля того, что мы считали своим. Такой масштаб заимствований обескураживает и даже пугает. Как пугает и железобетонная уверенность подавляющего большинства населения, что всё советское — это наше, родное, и к тому же отличное. Что мы впереди планеты всей, хотя на самом деле последние 100 лет плетёмся в арьергарде мировой технической мысли.

Но главное в этой истории — другое.

Подделки и лицензионные копии всегда выпускались с опозданием. Что-то запаздывало на пару лет, что-то — на полтора десятилетия. При этом большинство советских подделок при внешней схожести с прототипом оказывались хуже оригинала. У этого было сразу несколько причин: попытки отечественных «кулибиных» удешевить производство, отсутствие необходимых материалов или производственного оборудования, а также низкая культура производства — раздолбайство, плохая подготовка специалистов, штурмовщина и прочие последствия непрофессионального менеджмента.

Прогресс непрерывно ускоряется. И если в каменном веке за несколько столетий не менялось вообще ничего, то сейчас каждый год происходят колоссальные сдвиги в технологиях. Потратить пару лет на копирование компьютера или смартфона означает получить в результате безнадежно устаревшее и практически бесполезное устройство.

Цена «входного билета» в мир высоких технологий растёт. Чтобы скопировать современный процессор, сначала нужно скопировать фабрику с соответствующим техпроцессом. А чтобы скопировать фабрику, нужно скопировать целую машиностроительную отрасль.

Колоссальные инвестиции в исследования и производство требуют колоссальных рынков сбыта, чтобы окупиться. Даже если представить себе, что героическим напряжением сил с опозданием в несколько лет мы чудом построим целую индустрию и научимся производить аналог импортного высокотехнологичного продукта, только качеством чуть похуже, кто его купит? Запертые в экономическом гетто и нищающие россияне? Больше ведь никому впарить устаревший и некачественный продукт не удастся даже без всяких санкций. А без больших объемов производства и продаж на каждую единицу продукции лягут все издержки, сделав этот продукт буквально золотым.

Его, разумеется, можно субсидировать, пока не кончатся деньги в резервах. А они кончатся, и кончатся быстро. И тогда либо на него придётся копить деньги полжизни, либо неизбежно возникнет старый добрый советский дефицит — с пустыми полками, очередями и «блатом».

Уже сейчас без западных технологий мы даже не можем извлечь нефть из наших недр. Поэтому в XXI веке идея изоляции от мировой экономики — это опасный бред, который на практике ничем, кроме тотальной экономической катастрофы, закончиться не может. Тех, кто публично предлагает такое — нужно, как в любимом ими СССР, отправлять на принудительное лечение. А тех, кто своими действиями толкает страну на этот путь — судить, как предателей Родины.

В статье использованы иллюстрации и материалы сайтов:
[art-on.ru](#), [segodnya.ua](#), [popmech.ru](#), [bugaga.ru](#), [nukemall.livejournal.com](#), [avia.pro](#) и других.
Огромное им спасибо.

P.S. Обязательно подписывайтесь на телеграм-канал «Корпорации Гениев» и вступайте в группу, в которой можно пообщаться друг с другом.

P.P.S. [Обсуждение на Facebook](#)

👍

поделиться 7.7k

🗣️

рассказать 465

🐦

твитнуть 444

★★★★☆ - 131 оценок, среднее: 4,57 из 5
Если вы заметили ошибку, выделите её и нажмите **Ctrl+Enter**

🔍 история, популярное

ПОДДЕРЖИТЕ



КОРПОРАЦИЮ ГЕНИЕВ!

← сюда

туда →



Инсценировочка
Скандал с Кадыровым показал, что вся политическая жизнь в РФ - не более, чем ИНСЦЕНИРОВОЧКА..



Бинбанк идёт ко дну
Вслед за Открытием и по той же схеме национализируется Бинбанк.



Потерянные земли
За 10 лет Россия потеряла территории, равные 36 площадям Крыма, 1,5 Украины, 2 Швеции, 3 Польши, 4 Великобритании, 5 Сирии, или 10 площадям Азербайджана.



Ну и чей же ты, Суперджет?
Производитель первого и единственного постсоветского авиалайнера Сухой Суперджет обратился Минфин США за одобрением поставок своих самолётов в Иран.

ПОДПИШИТЕСЬ



НА КОРПОРАЦИЮ ГЕНИЕВ!

instagram irony пропрезентации авто банки будущее бюджет видео война выборы госдур дураки женщины жизнь интернет история консалтинг космос кризис курс личное лучшее маркетинг менеджмент метафора мотивация навалый нефть общество патриотизм персонал победобесие позитив политика популярное продажи путинизм реклама религия роскомпозор санкции террор философия ЭКОНОМИКА эффективность

поиск по блогу

🔍

← сюда

туда →