

## Недостроенное счастье

История в двух частях, с прологом и эпилогом, о небольшом сибирском городе, который был рожден в тайге настоящими романтиками.



Скоростной трамвай в Усть-Илимске был построен, чтобы теснее связать город с ЛПК. Но в новое время он оказался не слишком востребован

«Здесь были колумбы, бандиты, богомольцы, авантюристы, мыслители и революционеры. И вот сюда пришли строители», — писал иркутский драматург Александр Вампилов в далеком 1963 году в своих малоизвестных очерках про Усть-Илимск. Тогда, собственно, и города такого еще не было — строители Братска и Братской ГЭС только готовились к очередному рывку и совершали первые броски на север, по зимникам, через непроходимое море тайги. Статус города рабочий поселок гидростроителей Усть-Илимск официально получил лишь в самом конце декабря 1973 года. В этом году, таким образом, здесь будут отмечать четвертый «круглый» юбилей. На этот праздник, пишет газета «Усть-Илимская правда», пригласят «Песняров» или «Поющие гитары». Это оправданно — в городе с каждым годом становится все больше пенсионеров, молодежь отсюда бежит и не возвращается.

Четыре десятилетия Усть-Илимска разделены на две практически равные части. Первых двух в историческом масштабе хватило бы на век, настолько они были богаты на события; город рос не по дням, а по часам, смело заглядывал в будущее... Вторые — медленно приходил в себя после краха плановой экономики, дитем которой он и являлся. Сжимался, старел, застыл на месте. Здесь любят говорить, что городу не хватило десяти, а может, пятнадцати лет, чтобы достроиться — возвести крупный стадион, вторую очередь лесопромышленного комплекса. Возможно, тогда у него в новой России все сложилось бы иначе. Эти гадания, может, и интересны, но лишены смысла. Гораздо важнее понять, есть ли у Усть-Илимска перспективы на пятом десятке? Или город, как работники вредных производств, выйдет на пенсию истории раньше?

### Пролог

Городам, будущее которых туманно, а настоящее — уныло, остается гордиться славным прошлым. В Усть-Илимске, в силу его молодости, это прошлое живо в памяти нынешних жителей.

Строителям, которыми восхищался Вампилов, было куда и зачем приезжать — Усть-Илимск полвека назад стал местом сплетения трех ударных комсомольскихстроек. Сначала возводили гидроэлектростанцию, третью в Ангарском каскаде (после Иркутской и Братской). Затем сам город, а также лесопромышленный комплекс (ныне его большая часть входит в структуру филиала Группы «Илим») и тупиковую 214-километровую железнодорожную ветку от станции Хребтовая (которая и сегодня обеспечивает связь и города, и одноименного областного района с Транссибом).

Стройка ЛПК велась в рамках СЭВ — Совета об экономической взаимопомощи, а потому здесь работали

отряды из братских стран Восточной Европы. Рядом со школой № 10, недавно ставшей научно-образовательным комплексом, стоит немного покосившийся бюст Георгия Димитрова; есть в городе и улица, названная именем «болгарского Ленина», — на самом же деле, в память о том, как трудились на илимских стройках бойцы болгарских стройотрядов. Названия других улиц хранят память о таежной романтике и душевном подъеме эпохи 1960–1970-х годов — Мечтателей, Романтиков, Градостроителей, Энтузиастов, Интернационалистов, Дружбы народов, Героев труда... А главный проспект города, по ширине не уступающий столичной Тверской, носит имя Мира. Усть-Илимскую стройку воспела Александра Пахмутова, песня на ее стихи в исполнении Майи Кристалинской вошла в историю советской эстрады. Какому еще новому городу выпадала такая всесоюзная слава?

При этом Усть-Илимск — один из множества городов, или, по выражению Вячеслава Глазычева, «рабочих слобод», построенных в рамках советского индустриального мегапроекта. Расселенческий каркас, полученный современной Россией от СССР, пестрит такими промышленными территориями. Большинство из них похожи друг на друга, как две капли воды — типовые дома, типовое районирование, даже жители типовые. «Молодые сибирские города иногда возникают как некий неизбежный придаток к производству, как нежеланное дитя, от которого не удастся избавиться, оно не окружено той лаской и любовью, какая выпадает новому производству», — писал в 1970-е годы собкор газеты «Известия» в Иркутске Леонид Шинкарев в своей знаменитой книге «Сибирь: откуда она пошла и куда она идет». Но Усть-Илимску и в этом повезло: поскольку город создавался вслед за Братском, его создатели постарались не совершать допущенных прежде градостроительных ошибок. К примеру, при размещении промплощадки ЛПК учли розу ветров — и в Усть-Илимске, в отличие от его старшего собрата, почти никогда не пахнет меркаптаном.

Конечно, удалось не все — например, вотчиной энергетиков считалась левобережная часть Усть-Илимска, сегодня называемая «Старым городом». Там до сих пор живы остатки первого рабочего поселка — двухэтажные «временки», старые пятиэтажные дома и хаотичная планировка. ГЭС строилась оттуда, цемент, панели и арматуру везли из Братска по грунтовкам и зимникам. Поняв, что левый берег уже не спасти, следующий десант строителей энергично взялся за «Новый город». И уже его, раскинувшегося на правом берегу Ангары и «подключенного» к железной дороге, постарался сделать «как надо». В основу планировки лег проект, сделанный группой студентов Ленинградского архитектурно-строительного университета — вдумайтесь! — в рамках написания дипломного проекта по теме «Город моей мечты». Была разработана очень удобная (по советским меркам, конечно) система расположения предприятий торговли и бытового обслуживания. Удачно разместили и промышленно-коммунальную зону — рядом, за холмом, чтобы, как восхищался архитектор Евгений Матвеев, «не мешали все эти «подсобки», и в то же время были под рукой». Пищевые производства, громадный холодильник, торгово-складской комплекс (в него должны были входить два железнодорожных состава), большой гараж, заправка и станция техобслуживания — все собрали в одном месте. Правда, довести до ума не успели — так и стоят остовы складского терминала, продуваемые ветрами. Зато жилые микрорайоны вписали в природный ландшафт, благодаря чему рядом с высотными домами, школами и комбинатами бытовых услуг (впрочем, типовых серий) до сих пор живы островки многовековой тайги. А на проспекте Мира, друг за другом, возвели пять 14-этажных «свечек» — визитную карточку Усть-Илимска. Так небольшой промышленный моногород, словно крупный мегаполис, раскинулся на двух берегах реки и стал походить на район Санкт-Петербурга.

Строителей здесь со временем сменили инженеры и рабочие, учителя и врачи, в общем, весь свет трудовой интеллигенции. Жизнь потихоньку налаживалась... Но в начале 1990-х рукотворная идиллия закончилась — наступили времена, в которых индустриальным городам пришлось туговато.

## Часть первая, историческая

Промплощадка Усть-Илимского ЛПК, расположенная в 20 километрах от города, по размеру, наверное, с ним сопоставима. Основные производственные объекты сегодня входят в состав филиала Группы «Илим»; но некогда единый комплекс, конечно, давно потерял целостность. Словно памятник советскому гигантизму, зияет пустыми оконными дырами местный «пентагон» — заброшенный административно-бытовой комплекс. Рассказывают, что на излете 1980-х в нем уже установили и окна, и двери, мечтая собрать под одной крышей все службы огромного комбината. Не успели...

Не успели достроить и сам ЛПК — здесь, например, не появилось производства картона и сангигиенической бумаги. Не удалось запустить и почти готовый гидролизно-дрожжевой завод, который мог бы утилизировать древесные отходы. Дорогостоящее оборудование, поставленное почти в полном объеме и частично смонтированное, так и осталось нетронутым — сначала мешали протесты экологов, а потом вообще стало не до него.

Не успели достроить и сам Усть-Илимск. Советские планировщики рисовали городу светлое будущее — минимум 250 тыс. человек населения. Поселок Железнодорожный, где расположен вокзал, мог бы стать одноименным районом, но так и не сросся с городом окончательно. Ведь даже в самый пиковый, 1993 год, в Усть-Илимске проживало не более 113 тыс. человек. А сегодня — и вовсе 85 тыс. Люди бежали — иного слова тут не употребить — и не в поисках лучшей жизни, а чтобы быть востребованными. Ведь сюда приезжали уверенные в себе специалисты, готовые к любым трудностям и крутым поворотам, но только не к прозябанию. Полный развал и шатание тех лихих годов подтверждает и такой факт: из Усть-Илимска ушли даже военные! С началом строительства ГЭС для охраны гидротехнических объектов в нескольких километрах от города начали строить ракетную часть, вооруженную комплексами С-200 «Ангара» и «Вега». В середине 1990-х часть по-тихому расформировали. В бывших складах и боксах сейчас складировать пиломатериалы и хранят лесозаготовительную технику.

Город создавался рукотворно, по-советски — вот здесь будет комбинат, здесь — школа, а тут — булочная. Возможно, именно поэтому он и растерял за два десятка лет своей новейшей истории многое из того, что имел: сменились условия жизни, плановая экономика уступила место рыночной, и невидимая рука рынка прописанные Госпланом стройки не продолжила, а отменила. Википедия в разделе «экономика города» выдает список из закрытых или так и не введенных в строй предприятий: гидролизно-дрожжевой, механический, пивоваренный, рыбный и молочный заводы, мясокомбинат и аэропорт. До сего дня дожили лишь ГЭС, ТЭЦ да части ЛПК — подразделения Группы «Илим», деревообрабатывающий завод и ряд лесозаготовительных компаний, также расположившиеся на промплощадке. Обрели второе дыхание хлебозавод и бывшее подсобное хозяйство комбината, ставшее агрофирмой «Ангара». Сегодня первый обеспечивает город хлебом и пряниками, а вторая — молочной продукцией и свежими овощами.

Пожалуй, самая жестокая судьба постигла именно воздушную гавань Усть-Илимска. Последний самолет отсюда вылетел в 2001 году, а ведь открыли предприятие лишь в 1980-м. В 1994-м на его взлетно-посадочную полосу впервые приземлился Boeing-757, а в терминале были установлены на тот момент единственные в Сибири телескопические трапы. От нового здания сейчас ничего не осталось. Факт, в который сложно поверить: с 2006 года объекты просто перестали охранять. После чего, понятное дело, началось активное разграбление инфраструктуры — на стройматериалы. За эти годы в более или менее сносом состоянии сохранилась лишь ВПП, по которой местная молодежь устраивает гонки на автомобилях. Версий о том, как такое стало возможно, да не в лихолетье 90-х, а в стабильные 2000-е, в городе столько же, сколько и жителей. Кто-то считает, что развал аэропорта был на руку собственникам братской аэрогавани (она до сих пор имеет международный статус и прямую связь с Москвой), кто-то винит во всем бывшего мэра Виктора Дорошка, несколько лет назад севшего за убийство, кто-то — криминальные структуры. Но впечатление, что заброшенные объекты подверглись массивной бомбежке, подарят даже видеоролики с Youtube — лично мне доехать до развалин не удалось, дорога туда в зимнее время не расчищается от снега.

Рассматривая развалины аэропорта, в который раз понимаешь, насколько важен фактор личности в истории. В маленьких городах он проявляется с удвоенной силой. Вспомните, какой трагедии удалось избежать пару лет назад, когда Ту-154 авиакомпании «Алроса», летевший из Якутии в Москву, был вынужден из-за аварии садиться на полузаброшенный аэродром «Ижма» в Коми. Что бы случилось с самолетом, если бы начальник этой площадки не поддерживал взлетно-посадочную полосу в удовлетворительном состоянии? У аэропорта Усть-Илимска такого начальника не было.

Другим заводам и предприятиям города с начальниками тоже не повезло — и они закрылись. Городские легенды гласят, что местного пивовара-иностранца просто перекупили; а когда он уехал, приказал долго жить и пивзавод. Но ведь в Братске местное предприятие работает, и вполне успешно. Аналогичные истории можно услышать и про мясокомбинат, и про молокозавод... Да что там промышленность! Еще недавно в Усть-Илимске действовала собственная парусная школа. На левом берегу Ангары, у пирса, красовались десятки лодок. Но в 2008 году тренер, на котором все и держалось, эмигрировал в другой город. Два года яхты простояли в эллинге, без какого-либо ухода, после чего школа была окончательно закрыта.

При этом фактор личности сработал в Усть-Илимске в других местах. Например, на хлебозаводе. Желая преуменьшить достижения индивидуального предпринимателя, владельца предприятия и марки «Усть-Илимск Хлеб» Леонида Мамонтова, некоторые говорят — ему достался современный комбинат, введенный в строй лишь в 1983 году. Но факт остается фактом: завод не только выжил в новой России, но и успешно развивается. Киоски с желто-коричневым брендом стоят по всему городу, а фирменные отделы можно найти в любом супермаркете. На родине Мамонтов — монополист; но он давно шагнул дальше, открыв представительства в других городах Иркутской области и не только. И это при том, что сырье для производства хлеба и сдобных изделий ему приходится завозить издалека — в Усть-Илимском районе,

центром которого и является город, сельскохозяйственных предприятий почти нет. При этом Мамонтов не только кормит горожан, но и внедряет в городское пространство элементы цивилизации — к примеру, его заведение «Сити», этакий гибрид кофейни и кондитерской, стало чуть ли не культовым — здесь можно не только вкусно перекусить, но и поговорить о делах. Ресторанов и кафе в Усть-Илимске немного, а таких, в которых не продается спиртное, вообще единицы. «Сити» — в их числе.



Мэр Владимир Ташкинов уверен, что будущее Усть-Илимска — за новой индустриализацией

Изменил городское пространство и нынешний мэр города **Владимир Ташкинов**, в недавнем прошлом — предприниматель. И хотя преобразование советских гастрономов в супермаркеты, а домов культуры — в развлекательные центры с кинотеатрами и тренажерными залами вроде бы не отнести к достижениям, все-таки Ташкинов сумел повлиять на качество городской жизни. Хотя бы приблизить его к современным стандартам.

Но всерьез изменить структурные трансформации, случившиеся с экономикой Усть-Илимска в постсоветское время, никакой личности было не под силу. И сегодня город остается лишь приукрашенной рабочей слободой, самые высокие зарплаты здесь по-прежнему выдают в промышленном секторе и энергетике (см. график 1). При этом предприятия, включая и филиал Группы «Илим», за последние годы оптимизировали штаты, а новых производств в городе не появилось. Малый и средний бизнес имеют довольно убогую структуру, в которой преобладает торговля и услуги (см. график 2), к тому же в этих сегментах налицо и самый низкий уровень оплаты труда. Город тупиковый, внутренний рынок невелик. В итоге, только по официальным данным, доля молодежи в возрасте до 29 лет среди безработных Усть-Илимска сегодня достигает 38%. Высока в структуре безработицы и доля женщин — свыше 60%. Вот что наяву представляет собой «упрощенная экономика»: когда в ней главенствует первичный сектор (добыча и переработка сырья), ей требуется лишь мужской физический труд.

Банковский рынок скромнен: вездесущий Сбербанк и ВТБ24 (последний, кстати, открыл свой офис лишь в декабре) соседствуют с единичными офисами непонятно как оказавшихся здесь «Восточного экспресса», Промсвязьбанка, Братского народного и Азиатско-Тихоокеанского банков. А вот МДМ из города недавно ушел. Банкирам здесь скучно, ведь круг потребителей чрезвычайно узок. К тому же любимый продукт — ипотеку — развивать в Усть-Илимске практически невозможно: последние двадцать лет в городе ничего не строится (кроме многочисленных торговых павильонов да немногочисленного индивидуального жилья). Из новых домов, введенных в эксплуатацию в 1990–2000-е годы, парочка кирпичных пятиэтажек в 13-м микрорайоне на правом берегу и несколько домов, построенных для переселенцев из зоны затопления Богучанской ГЭС. В мэрии такое положение объясняют просто — Усть-Илимск возводили силами и средствами огромного советского «Братскгэсстроя», а потому собственной стройиндустрией город не обзавелся. Сюда все завозили — и панели девятиэтажек, и стекла, и шпингалеты. Сейчас такой завоз обернется повышенной ценой квадратного метра. Но, возможно, дело не в стройиндустрии, точнее, не в ее отсутствии. На новые квартиры просто нет спроса — населения ведь год от года становится все меньше и меньше.

## Часть вторая, футуристическая

**Руслану Брезицкому** — 31 год. Его блог «Мой Усть-Илимск» в поисковике Яндекса выскакивает на запрос о городе одним из первых. Мы сидим в кофейне «Комильфо», на проспекте Мира. Пятница, двадцать ноль-ноль по местному времени — и все действительно ушли домой: в кофейне кроме нас никого нет. В полумраке и тишине мы размышляем о том, что ждет город в будущем.

Сухие цифры статистики рисуют будущее исключительно в черном цвете. По данным ПФР, число пенсионеров в городе и районе превысило 37 тыс. человек, хотя еще десять лет назад их было всего 28 тыс. И

это при общем количестве населения, напомним, в 85 тыс. человек. «Молодежь, — говорит Руслан, — мечтает отсюда уехать. Им здесь нечем заняться, некуда сходить, негде работать». Его слова опять-таки подтверждает статистика: по данным усть-илимского отдела УФМС по Иркутской области, только в 2012 году за счет миграции население города и района сократилось на 1,5 тыс. человек. Сальдо миграции, впрочем, уже давно отрицательное. Не радует даже то, что рождаемость превышает смертность — особой погоды на рынке труда этот позитивный тренд не делает. Город покидает в основном экономически активное население, имеющее высшее и среднее профессиональное образование. Символ этого процесса — постоянное закрытие филиалов почти всех вузов, включая иркутский педагогический (у него здесь было больше всего корпусов, которые теперь консервируются) и СФУ. Абитуриенты уезжают в головные структуры, укореняются в Братске, Иркутске, Красноярске или Новосибирске. И обратно уже не возвращаются...

...Руслан доедает холодный омлет, но разговор не хочется заканчивать на минорной ноте. И я предлагаю помечтать. В конце концов, история Усть-Илимска каких-то полвека назад началась с таких же мечтаний, в итоге воплощенных в реальность. Вырисовывается три направления, которые могли бы реанимировать город. Во-первых, чтобы слободе переродиться в полноценное city, ей необходим крупный образовательный центр, желательно технологического профиля — техникум или даже университет. Это позволит обеспечить воспроизводство кадров, а не заниматься их рекрутированием — в плановое советское время этим не заморачивались, но сегодня молодежь нужно «закреплять» на месте, а не ждать ее возвращения с дипломами.

Во-вторых, Усть-Илимску нужно вырваться из географического тупика. Ведь сегодня город с «большой землей» связывает лишь тупиковая железнодорожная ветка да автобусное сообщение — люди живут в захолустье. Программа максимум — заново запустить аэропорт (недавно к вопросу подключился губернатор Иркутской области **Сергей Ероценко**, а в мэрии появился специальный чиновник, который, как мне объяснили, будет руководить процессом восстановления объекта). Программа минимум — отремонтировать 250-километровую трассу, связывающую город с Братском.

А самое главное, в-третьих, это новые промышленные предприятия — индустриальный город должен оставаться индустриальным. При этом ему, возможно, и не стоит менять сложившийся профиль — площадка ЛПК огромна, а энергетической мощности за счет наличия ГЭС и ТЭЦ хватит еще на два-три комбината. «Будущее — только за индустриализацией. Ведь только тогда у людей появятся деньги, которые потянут за собой развитие и малого, и среднего бизнеса. У нас свободная электроэнергия, и это даже без учета ГЭС — на нашей ТЭЦ из шести турбин работает четыре, одну в Иркутске уже демонтировали, одна все еще в запасе. Уголь вообще рядом. И лес еще есть, хоть и далековато уже — за двести километров приходится возить», — соглашается мэр Владимир Ташкинов.

В 2010 году Ташкинов был избран как кандидат от партии «Справедливая Россия», но вскоре стал единокоросом — и Усть-Илимск тут же включили в федеральную программу поддержки моногородов. За счет этого удалось реконструировать единственный мост через Ангару, связывающий «Старый» город с «Новым», провести капитальный ремонт трех десятков ветхих аварийных домов в левобережье, а также восстановить детский лагерь «Лосенок». Но Ташкинов уверен, что реально изменит лицо Усть-Илимска именно новая индустриализация. В последние годы тема моногородов стала актуальной. И все же, выделяя средства на диверсификацию моноэкономик, даже федеральный центр, по всей видимости, не слишком верит, что с такими поселениями можно что-то сделать. Между тем президент страны ставит задачу создать 25 млн новых рабочих мест и провести в России большую промышленную революцию. А где размещать новые заводы, комбинаты и фабрики — в чистом поле? В свете этой задачи будущее моногородов представляется не мрачным, а радужным. И Ташкинов это понимает.

Другое дело, что программа развития, названная «Усть-Илимск — территория смелых экономических проектов», выглядит не слишком амбициозной (см. таблицу). А местами — откровенно сырой. Ташкинов увлеченно рассказывает про завод OSB-плит (есть инвестор, выкуплена площадка бывшего машзавода ЛПК), верит в совместный проект с «Роснано» по строительству карборундового завода, говорит о том, что можно возродить и гидролизно-дрожжевой комбинат, открыв там производство биобутанола... И все же кроме пары-тройки проектов, перспективы которых хоть как-то просматриваются, список напоминает набор впопыхах собранных чиновничьих «хотелок». При этом в нем совершенно не упоминаются предприятия, которые уже работают и думают о расширении и развитии. Тот же «Усть-Илимск Хлеб», или деревообрабатывающий завод — единственный крупный производитель ДСП на территории Восточной Сибири и Дальнего Востока (см. «Плиты для мебельщиков»).

**Таблица:**

**Первоочередные инвестиционные проекты, в том числе – включенные в комплексную программу развития Усть-Илимска как моногорода**

Название проекта	Ожидаемый эффект	Стоимость проекта, млрд рублей	Инвестор
Завод крупноразмерных OSB-плит	Комплексное освоение лесных ресурсов за счет преимущественного использования листовых пород. Создание до 1 тыс. рабочих мест, включая смежные производства.	5,4 млрд	ООО «Усть-Илимский завод ОСБ», кредитная заявка на рассмотрении в Сбербанке
Домостроительный комбинат	Развитие малоэтажного жилищного строительства. Создание около 150 рабочих мест.	400 млн	Н/д
Карборундовый завод	Создание первого в России промышленного производства карбида кремния. Создание до 600 рабочих мест.	Н/д	ООО «Тервинго»
Развитие курорта «Русь», производство минеральной воды	Оздоровление, детский летний отдых.	Н/д	ОАО «Курорт «Русь».
Освоение железорудных месторождений	Строительство металлургического комбината. Создание до 3,3 тыс. рабочих мест.	34,4 млрд	Н/д
Производство биобутанола	Развитие альтернативных видов топлива. Создание до 800 рабочих мест.	3 млрд	ОАО «Усть-Илимский комбинат биотехнологий», госкорпорация «Ростех»
Освоение месторождений каменного угля	Создание фабрики по обогащению угля. Создание не менее 300 рабочих мест.	Н/д	Поиск инвесторов
Производство цемента	Создание 300 рабочих мест.	Н/д	Поиск инвесторов
Освоение месторождений цеолита	Создание 100 рабочих мест.	Н/д	ООО «Цеолит-Илим», поиск инвесторов
Фабрика сувенирной продукции	200 рабочих мест.	Нд	Н/д
Автодорога Усть-Илимск – Ванавара протяженностью 453 км	Снятие транспортных ограничений, развития межрегиональных связей – с югом Эвенкии.	2,1 млрд (в ценах 1999 года)	Н/д

## Эпилог

Плотина Усть-Илимской ГЭС чем-то напоминает красноярскую — хотя за подобные сравнения любой гидроэнергетик внесет меня в черный список дилетантов. Высота сооружения — более ста метров, или три «девятиэтажки». С верха открывается волшебный вид на Ангару и водохранилище, на реконструированный мост и смотровую площадку на левом берегу. Это место давно стало символическим — например, именно там всегда собираются школьники и студенты после выпускных, туда приезжают свадебные кортежи... Внизу — огромный машзал, в котором друг за другом уложены в ячейки гидроагрегаты. Есть тут и две пустых ячейки — их сделали то ли для того, чтобы мощность станции можно было увеличить, то ли для того, чтобы проводить испытания новых машин. Стоят они пустыми — хватает действующих турбин. Есть на станции и ядерное бомбоубежище — говорят, в нем все готово к экстренной ситуации. Но в целом эта махина, до запуска Богучанки — самая современная в Ангарском каскаде, — вызывает ассоциации с египетскими пирамидами. Для города ГЭС — не самый крупный, но лакомый работодатель, символ, первопричина. И не более. Электричеством и теплом Усть-Илимск обеспечивает местная ТЭЦ, а гидростанция работает на благо объединенной энергосистемы всей Сибири (в то время как Братская ГЭС, к примеру, имеет крупного

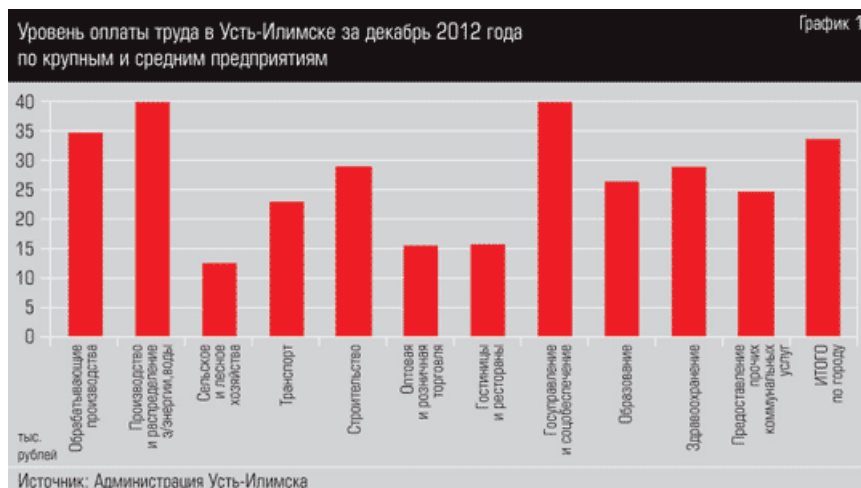
потребителя — алюминиевый завод ОК «Русала»).

Работает на экспорт и филиал Группы «Илим». Большая экономика города мало связана с ним самим — и это, в общем, родовая травма не только Усть-Илимска, но и множества подобных ему моногородов. «И вот сюда пришли строители...», — писал в уже упоминавшихся очерках Александр Вампилов. Они действительно пришли и сделали свое дело. Но придут ли сюда строители другого толка — строители новой экономики, инвесторы? Без них будущее города, в котором имеется даже скоростной трамвай (ходит до промплощадки), выглядит туманным. Население здесь исторически собиралось особенное. Люди жили задачами государственного масштаба. А потому и в новое время, когда гиганты промышленности переориентировались на внешние рынки, городу необходимы глобальные проекты. Малый и средний бизнес, каким бы он ни расцветал, положения радикально не изменит.

А глобальные проекты могут запустить или государство, или крупный бизнес. Вполне возможно, что таким проектом может стать «Большой Усть-Илимск» — Группа «Илим», завершая крупный инвестиционный цикл в Братске (проект «Большой Братск»), прорабатывает возможные пути расширения производства и в Усть-Илимске. Очевидно, что город оживет и в случае восстановления аэропорта. Кстати, он может пригодиться не только жителям (наивно верить, что разрушенный объект восстановят только ради людей), но и промышленным гигантам. К примеру, завозить новое оборудование на ГЭС в случае, если на станции начнется большая модернизация, было бы проще именно самолетами — повторить уникальный ход с поставкой турбин на Саяно-Шушенскую станцию по Енисею в Усть-Илимске, по Ангаре, уже не удастся. А по дороге из Братска тащить новые агрегаты будет еще сложнее.

Может быть, Усть-Илимску и не нужна никакая диверсификация экономики. Индустриальные города будут жить, пока жива созданная в них индустрия. И Братский, и Усть-Илимский ТПК создавались в советское время на пустом месте, они были и остаются искусственными творениями инженерной мысли и рабочего энтузиазма. Поэтому и рост, и упадок таких комплексов также может быть рукотворным. Усть-Илимск точно не умрет, пока здесь работает ГЭС и производят свою продукцию лесопромышленники — энергии и сырья здесь в избытке. Возможно, город навечно останется вотчиной лесохимиков и энергетиков — и это, на самом деле, не такое уж плохое будущее. Возможно, его истинный взлет вообще далеко впереди — к примеру, если РЖД все-таки построит Северо-Сибирскую магистраль, которая свяжет Ханты-Мансийский округ с БАМом, станция «Усть-Илимск» станет одной из ключевых.

#### Уровень оплаты труда в Усть-Илимске за декабрь 2012 года по крупным и средним предприятиям



#### Отраслевая структура малого и среднего бизнеса в Усть-Илимске

## Отраслевая структура малого и среднего бизнеса в Усть-Илимске

График 2

В сектор торговли включается оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов и бытовых изделий. В строительстве учитываются компании, занимающиеся ремонтами квартир и коммерческих объектов, возведением торговых павильонов, реконструкциями и т.д.



Автор: Александр Попов © Эксперт СТРАНА, 👁 5532 20.03.2013, 10:48 📄 661

URL: <https://babr24.com/?ADE=113284> Bytes: 28667 / 27570 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)

Автор текста: **Александр Попов.**

### 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](mailto: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: equatoria@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](#)