

Приангарье в ожидании стратегических решений

За короткое сибирское лето надо успеть многое сделать. Вырастить на полях урожай, заготовить сено на зиму. Строительные работы тоже лучше всего летом делать -- по крайней мере те, что ведутся на открытом воздухе.

И кстати, регионам, которые контролируют магистральные водные пути, крайне необходимо за лето, за короткий (около четырех месяцев) срок навигации, успеть завезти в северные, отдаленные от железнодорожных путей районы потребное количество жизненно необходимых грузов, главным образом различного топлива.

Федеральный инспектор по Иркутской области и Усть-Ордынскому Бурятскому автономному округу Виктор Головачев оценивает ход северного завоза в этом году с осторожным оптимизмом. Говоря его словами, "лучше, чем в прошлом году, хотя и хуже, чем хотелось бы".

В общем-то, повод для такого, пусть и осторожного, оптимизма есть. Сегодня, когда до конца навигации осталось еще не меньше полутора месяцев, доставлено на место уже почти 80 процентов угля и нефтепродуктов. В некоторые районы -- в Киренский, например -- завезен уже практически весь объем топлива на предстоящую зиму. Хуже обстоят дела с Мамско-Чуйским районом, но, по мнению федерального инспектора, транспортники к середине сентября и с этой задачей справятся.

Проблема северного завоза прямо смыкается с другими -- более широкого плана. Ясно ведь, что здесь основная роль принадлежит судоходным предприятиям Верхней Лены -- Киренской и Алексеевской РЭБ флота, Осетровскому порту и т.д. Все эти предприятия имеют статус стратегических, и это понятно: от их деятельности, от их финансового и технического состояния напрямую зависит и жизнь сотен тысяч людей на севере и северо-востоке Сибири и вообще способность нашей страны удержать за собой эти гигантские и потенциально богатейшие земли. В геополитическом смысле будущее не только Сибири или России, но и человечества в целом так или иначе связано с сибирским северо-востоком, и наша сегодняшняя стратегия здесь прямо определяет нашу завтрашнюю роль в этом глобальном процессе.

Стратегически значимые судоходные компании Верхней Лены в силу своего статуса более чем наполовину находятся в государственной собственности -- 51 процент акций в их уставном капитале принадлежит государству. И вот тут есть одна заковыка, которая уже приводила к серьезным потрясениям в недавнем прошлом и которая чревата проблемами в будущем. Дело в том, что госпакетом этих предприятий распоряжается не Министерство транспорта в Москве и не администрация Иркутской области, прямо ответственная за организацию северного завоза, а структуры, скажем так, чисто финансовые: раньше -- Мингосимущество, теперь -- Фонд федерального имущества. Это не специалисты-транспортники, это не администраторы, обязанные по своему статусу обеспечивать жизнедеятельность территорий, -- это финансисты, сам менталитет, сам строй мыслей которых нацелен на показатели прибыльности, рентабельности и финансовой выгоды.

Нет слов, свою нишу в общественной структуре финансисты должны занимать -- подобно тому, как на каждом предприятии есть свой бухгалтер. Но не финансистам принимать стратегические решения. Не финансистам решать проблемы предприятий, расположенных от их офисов за тысячи километров, в "земле незнакомой", каковой практически для любого москвича была, есть и всегда останется Сибирь. Какое дело московскому финансисту до уровня воды по фарватеру Лены этим летом или до технического состояния танкерного тоннажа? Его интересует прибыль, и если он видит, что прибыльнее эксплуатировать речные танкеры не в бассейне Лены, а, к примеру, в бассейне Волги, где и сроки навигации длиннее, и грузопоток больше, то решение им будет принято однозначное -- и суда, как это уже было всего пару лет назад, уйдут с Лены в "теплые края".

Между прочим, в беседе Виктор Головачев заметил, что 51-процентный госпакет есть не только в судоходных

предприятиях, но и, к примеру, на гидролизных заводах области. Сегодня относительно действующих из них два -- Бирюсинский и Тулунский. Зиминский развалился окончательно и свою работу прекратил полностью. Между тем эти предприятия могут давать отнюдь не только сырье для "катанки", но и важные химические полуфабрикаты, в том числе и для фармацевтической промышленности. Но, будучи предоставленными сами себе, они не могут ни перестроить технологию на выпуск новых, востребованных на рынке видов продукции, ни выстроить технологические и коммерческие цепочки со смежниками, поставщиками сырья и оборудования и потребителями их продукции. Бездумная приватизация "по кирпичику" и тотальный отказ государства от какого бы то ни было экономического планирования и регулирования неизбежно ведут к гибели производства, и это мы ясно видим на примере нашей Иркутской области.

Беседуя с Виктором Головачевым, мы насчитали только в Иркутске девять машиностроительных заводов, работавших до 1991 года. Из них лишь один -- Иркутский авиазавод, ИАПО, -- работает сейчас нормально. Хотя надо отметить, что до получения "индийского заказа" в 1997 году и его будущее было под большим вопросом. Все же остальные либо ликвидированы полностью, как завод карданных валов, либо существуют формально, как станкостроительный, либо влачат жалкое существование, как ИЗТМ или завод дорожных машин. Не в лучшем положении и предприятия радиоэлектроники -- "Радиян", релейный завод, радиозавод. Все они обременены многомиллионными долгами, рассчитаться с которыми у них нет никакой надежды. А это, сами понимаете, не дает возможности ни проводить финансовое оздоровление, ни платить нормальную зарплату нормальным специалистам, необходимым на этом серьезном производстве, ни производить техническую реконструкцию. Не лучше положение и, скажем, в Братске, где уникальный завод отопительного оборудования, снабжавший котлами всю Восточную Сибирь вплоть до океана, сейчас существует лишь формально.

А что в других отраслях? В Иркутской области практически не осталось промышленности строительных материалов. Хотя совсем еще недавно, лет двадцать назад, Приангарье было одним из лидеров в СССР в этой отрасли. Тот, кто знаком с ситуацией, не может без горечи вспоминать, например, комбинат Братскжелезобетон -- крупнейшее в Старом Свете предприятие в отрасли. Из двух кирпичных заводов в Иркутске один -- Лисихинский -- прекратил свое существование полностью, другой, керамический, постоянно трясет от всяких скандалов, в том числе и связанных с убийством уже двух его директоров.

Сегодня ясно, что плановое начало в национальной экономике, коль скоро она нацелена на интересы общества, а не малой группы финансовых воротил, должно быть. Скажем, применимо к иркутскому машиностроению, роль органов власти -- причем не только федеральных, но даже в гораздо большей степени региональных и городских, муниципальных -- должна бы состоять в прямом и живейшем участии в реструктуризации задолженности проблемных предприятий. Бюджетная бедность, конечно, этому не способствует, но кто помешает администрации Иркутской области или, скажем, города Иркутска выступить гарантом перед кредиторами (чаще всего, кстати, это Иркутскэнерго) для проведения реструктуризации задолженности, получения предприятиями новых кредитов и рационального их использования с целью технического перевооружения и организации производства востребованных видов продукции? Это не проблема денег, это проблема "мозгов" и политической воли, как заметил Виктор Головачев, вспоминая свою беседу с директором Бийского машиностроительного завода.

Сейчас, этим летом, часть общества города Иркутска и Иркутской области как бы замерла в оцепенении, в ожидании "смены караула". Все ожидают решения вопроса о персоналиях на двух ключевых политических постах Прибайкалья: губернатора Иркутской области и градоначальника столицы -- города Иркутска, которому сам бог велел быть "паровозом", вытаскивающим экономику не только области, но и Восточной Сибири. Такова уж планида у нашего родного города, именно эту роль он играл изначально, исторически, и никто Иркутск от этой роли не освобождал. Оставляя за бортом персональные оценки тех или иных реальных и виртуальных кандидатов на эти посты, попытаюсь сформулировать те требования, которые история и конкретные потребности страны выдвигают к лидерам Сибири.

Это -- понимание самого термина "экономическая политика" применительно к нашему краю. Это готовность и желание вести ее последовательно и целеустремленно, имея в виду именно государственный интерес -- рост реального производства, занятости и благосостояния народа. Это, как следствие, умение искать и находить людей, понимающих и принимающих такой -- национальный -- подход к экономическим проблемам, умение составлять из них команду и руководить ее работой. Ибо как бы то ни было, а кадры по-прежнему решают все.

Есть ли такие люди в "запасниках" президентской администрации? Пока что, по опыту прежних назначений, этого сказать нельзя. Между тем проблемы региона обостряются с каждым годом, несмотря на самоутрачивающие заявления ряда представителей элиты об "экономическом росте" и грядущей манне небесной. Ошибка в выборе персоналий на ключевых властных постах чревата большими потерями -- как

тактическими (потерями базовых структур экономики и социальной сферы), так и стратегическими (легитимности государственной системы как таковой, неспособной организовать общество на созидательную работу).

Ошибки чреваты потрясениями. А их хотелось бы избежать.

Автор: Михаил Кулехов © Байкальские Вести ПРИБАЙКАЛЬЕ , 👁 2425 12.08.2005, 14:06 📌 242

URL: <https://babr24.com/?ADE=23532> Bytes: 9334 / 9334 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: 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: 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](#)