

**Свой среди чужих или чужой среди своих?
Монорайон авиастроителей в старом историческом городе:
становление и постсоветская трансформация ***

Надежда Липатова

С началом строительства авиакомплекса в Ульяновске появился новый район — так называемый Новый город. От старой части он отличался правильной планировкой городского пространства, возрастной структурой жителей, высокой рождаемостью. Вынужденный вписываться в общий ландшафт Ульяновска, входив в «чужой монастырь», монорайон смог сохранить независимость, жить по собственным правилам. Никакие роды не могут обойтись без мук, рождение нового района — не исключение. Оно было сопряжено со многими трудностями, которые не уменьшились и после того, как район сформировался. Свой «переходный» возраст — пятнадцатилетие — Новый город встретил в 1990 году и, не успев встать на ноги, столкнулся со «взрослыми» проблемами перехода, в который вступила вся страна. В статье выделены три этапа развития района авиастроителей в постсоветский период. От этапа к этапу усиливался упадок авиазавода — градообразующего предприятия, с которым неразрывно связано жизнеобеспечение Нового города. Район оказался в положении «сироты», так как «родитель»-авиагигант уже не мог содержать собственного дитя. Однако, благодаря таким особенностям социально-психологического склада жителей Нового города, как чувство общности, склонность к территориальной мобильности, ориентация на самостоятельность и технологически новые виды занятости, активность, им все же удалось справиться со сложным процессом выживания собственными силами.

Надежда Валерьевна Липатова, старший преподаватель гуманитарного факультета Ульяновского государственного университета, Ульяновск, участник Школы молодого автора 2003 года.

* Статья представляет собой расширенный и дополненный вариант доклада автора на Межрегиональном семинаре «Формирование гражданского общества в молодом городе» (г. Усть-Илимск, 22–23 октября 2003 года), организованном Усть-Илимским филиалом Иркутского государственного педагогического университета при поддержке Межрегионального института общественных наук при Иркутском государственном университете.

История Симбирска-Ульяновска насчитывает 355 лет. Город располагается на обоих берегах Волги. Историческая его часть находится на правом берегу, левый берег город начал осваивать лишь в начале XX века, в 1916 году, в связи с постройкой моста через Волгу. Ныне Ульяновск разделен на четыре административных района, три из которых находятся в Правобережье. Статус областного центра он получил в 1943 году. После эвакуации в город в годы Великой Отечественной войны предприятий из западных областей СССР развитие промышленности в нем вышло на новый виток. Жилые районы автозавода, выпускающего «уазики», швейной фабрики им. Коммунистического интернационала молодежи, механического завода, славящегося «тунгусками», были построены после войны и органично вписались в городское пространство. Такого, чтобы жители сами себя называли по месту проживания и/или их так называли другие, не наблюдалось.

Левобережная часть еще со времен Первой мировой войны, с постройки патронного завода, на котором производился каждый третий патрон, выпущенный на полях сражений, подчинялась особой логике застройки: появлялось предприятие — расширялась территория города, распространявшегося на свободные земли в Заволжье. К 1960-м годам был образован новый административный район города — Заволжский. Именно здесь после подписания Постановления Совета Министров СССР № 299-122 от 16 апреля 1975 года начинается воплощение в жизнь возникшего тремя годами ранее замысла — строительства авиагиганта и его района-спутника.

Уникальному заводу — уникальный район-спутник

Почему именно Ульяновск был выбран для реализации грандиозного проекта XI пятилетки? Вероятно, этому способствовала возможность быстрой мобилизации строителей, завершавших по соседству, в Набережных Челнах, возведение «КамАЗа». А также то обстоятельство, что немало подрядчиков и строителей, прибывших в Ульяновск в связи с его перестройкой к 100-летию со дня рождения Ленина, уже обжились в городе и нуждались в работе. Как бы там ни было вслед за подрастающими корпусами завода с 1977 года растет и Новый город. Так традиционно называют район, официально именуемый «районом авиастроителей». Для Ульяновска он действительно оказался новым не только по времени его возведе-

ния, но и по многим характеристикам. Первоначально он не вызывал особого восторга у горожан, разве что любопытство: как же, строят в чистом поле, далеко, добираться больше часа. В условиях привычного долготроя возведение целого города походило на сказку. Однако строительство развернулось воистину гигантское: в первые годы осваивалось капиталовложений по 500—800 тыс. рублей в сутки.

Авиазавод был объявлен ударной комсомольской стройкой, со всего Советского Союза на нее потянулась молодежь. «Мы увидели его неожиданно. Ехали по голой степи, лишь иногда вдальке мелькали дома приволжских деревень. И только дорога, бетонная, — верный признак близкого строительства — говорила о том, что едем в правильном направлении. И вдруг: «Да вот же он — Новый город!». За щитом слева — та же степь, справа — обозначенный котлованами будущих домов первый микрорайон...»¹. Таким предстал район авиастроителей перед своими первыми обитателями.

После возведения первых домов на центральном проспекте Ленинского комсомола стало ясно, что город будет и возможность получить в нем жилье — вполне реальная. Эта перспектива привлекала многих из старой части Ульяновска, тем более что по темпам развития и условиям жизни Заволжский район сильно ее опережал. В результате на какое-то время переток кадров с некоторых заводов Ульяновска на строящийся авиакомплекс приобрел угрожающие размеры, и руководители, «желающие удержать специалистов, были просто вынуждены вкладывать средства в развитие собственных микрорайонов...»².

Если судить по макетам, район авиастроителей замысливался городом-садом, городом будущего. Главная его магистраль должна была походить по внешнему виду на Калининский проспект столицы (Новый Арбат), набережную планировалось намывать по итальянскому проекту. Вообще, много планировалось всяких чудес. Неслучайно на одной из проходных завода был повешен плакат: «СТРОИМ ЛЕГЕНДУ. ДЛЯ ЭТОГО МЫ СОБРАЛИСЬ ЗДЕСЬ И РАБОТАЕМ ВМЕСТЕ. ГОРДИМСЯ СВОЕЙ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОСТЬЮ». Многие так и остались мечтами, но немало было и



Въезд в Новый город. Фото автора



Символ Нового города - здание заводууправления
Источник: <http://gazeta.newtown.ru/gallery/index.html>



Главная улица Нового города. Фото автора

осуществлено. Попав сюда, можно сказать, что уж одной-то беды старых российских городов здесь точно нет: совершенно отсутствуют кривые улицы и «дороги с семью загибами на версту». Только прямые проспекты и бульвары, все пересекаются между собой тоже под прямым углом. Удобная планировка: даже человек, приехавший сюда впервые, не заблудится. Улицы в среднем в три раза шире шоссе-ских дорог в старом городе. Правда, есть оборотная сторона — расстояния, совершенно не характерные для Ульяновска, в исторической части которого трамвайные остановки расположены «у каждого столба».

Множество молодых людей, собравшихся на строительстве, вызвали в Новом городе настоящий демографический взрыв. И сейчас еще его население значительно моложе, чем население остального Ульяновска³. В первые же годы в районе авиастроителей за месяц появлялось на свет до 100 малышей. К перестроечным временам в нем жили почти 170 тысяч человек, 37% из них составляла учащаяся молодежь в возрасте до 16 лет. Где еще в школу со строго определенным количеством посадочных мест могло вдруг прибыть учеников в 5 раз больше? Именно так случилось в сентябре 1980 года в 17-й школе Ульяновска, одной из первых в новом районе: к «штатному» 131 ученику одним махом прибавились еще 588!⁴ Резко возросла необходимость в жилье и детских садах, их строили за счет прочих объектов, прежде всего культурно-бытовых.

И все равно он был особым в самих своих проблемах, непохожим на город исторический настолько, что вопросы типа «А Новый город — это Ульяновск или нет?» или «А как подписывать адрес на конверте?» казались вполне уместными. Считаюсь районом Ульяновска, Новый город не стал ему родным, остался пасынком. Почему? Потому что независим, потому что в нем простор, а не теснота, и из окон домов нельзя увидеть — во всяком случае, без бинокля, — что делается в квартире соседей напротив...

Годы роковые, перестроечные

К началу 1990-х финансирование строительства авиагиганта было исчерпано, само строительство заморожено, а необходимость городу-спутнику развиваться — осталась. Ибо реализовано было лишь 30% от того, что намечалось по проекту, из объектов социальной сферы построен только жилой массив. Из города-спутника новой



Главная улица в старой части Ульяновска.
Источник: <http://gazeta.newtown.ru/gallery/index.html>

эры Новый город постепенно превращается в город-муравейник, в котором условия для отдыха и учебы — явно недостаточные. Не хватает восьми новых школ, существующие переполнены, в каждой сверх нормативов — по 800–900 человек⁵, в параллели насчитывается по 10–11 классов, почти целый алфавит — от 1-го «А» до 1-го «М». В связи с тем, что 10 тысяч детей не могут полноценно учиться, в школах вводится третья смена. То был один из первых «ужасов», которые стали рассказывать о Новом городе, но главные «страшилки» были впереди.

Начавшиеся перебои с продовольствием в Ульяновске решали по-разному. Кто-то выживал с помощью деревенских родственников, кто-то усиленно возделывал садовые участки. У большинства жителей Нового города родственники далеко, за пределами Ульяновской области, поэтому поначалу был популярен второй вариант. Как и в остальной части города, в новой активно реализуется идея наделения предприятиями своих работников участками земли под сад-огород и картошку. Но через пару лет авиазавод отказывается от этой затеи по причине ее нерентабельности не только для него,

но и для горожан. Появившиеся же дачные массивы «Созидатель» и «Авиастроитель» явно не отвечали сложившимся в конце 1970-х годов традициям: главенствовали на них не огороды с домиками для инвентаря, а настоящие дачи для отдыха и садоводства. Некоторые хозяева даже выкапывали водоемы и оборудовали пляжи.

«Особость» жителей района авиастроителей проявилась и в иных сферах. В силу молодости многие перемены «новгородцы», как их называют в Ульяновске, принимали быстрее, чем остальные. В пик политической и гражданской активности Ульяновска, который пришелся на конец 1991 — начало 1992 года, район не просто выступил вместе со всем городом, но и проявил едва ли не наибольшую активность.

В 1991 году вместо ожидавшегося всеми руководителя облсовета Ю. Ф. Горячева Борис Ельцин назначил на пост главы администрации области директора завода «Контактор» В. В. Малафеева. Чиновничество фактически саботировало деятельность нового руководства, местная газета «Слово молодежи» неосмотрительно (а может, и намеренно) написала, что Горячев остался теперь не у дел⁶. И что же? Несколько дней Ульяновск бушевал на митингах «за Горячева». По квартирам Нового города начался сбор подписей в его поддержку, авиазавод организовал свой митинг у проходной, а в центр, к зданию облсовета, отправил делегацию. Группа депутатов, среди которых была и Валентина Домнина, «новгородский» депутат, поехала в столицу с намерением донести до президента глас народа. 2 ноября 1991 года указ о назначении нового главы администрации был приостановлен «в связи с обстановкой, сложившейся в области». А 9 января 1992 года в ходе своей первой после отпуска поездки Ельцин специально прибыл в Ульяновск с двумя целями: разобраться на месте с руководством области и решить вопрос о судьбе авиационного завода. Трижды задавал он вопрос авиастроителям: «Кто за Горячева? Поднимите руки, кто за Горячева?» — сначала на проходной, где были митинг и встреча президента, потом — со ступеней строящегося самолета в цехе авиазавода. И камеры, в том числе и центрального телевидения, показали лес рук. Конечно, были и такие, кто выступал против Горячева, но их оказалось меньшинство. Город был почти единодушен. Фактически, Ельцин был вынужден назначить Горячева главой администрации области.

Во время этого же визита было принято решение об акционировании Ульяновского авиационного промышленного комплекса (УАПК) «Авиастар».

Дорогая самостоятельность

Последующий период до 2000 года именовался прессой не иначе как «эпоха коммунистического заповедника на родине Ленина», только авиазаводу в нем места не было, так как он требовал слишком много внимания и потому оказался предоставленным самому себе. Новый город напрямую зависел от состояния УАПК, а для того 1990-е годы оказались очень тяжелыми. Но тогда же район авиастроителей доказал, что главное его отличие от исторического города — не в улицах и домах, а в людях, их мировоззрении и образе жизни.

Условно постперестроечную историю как градообразующего предприятия, так и Нового города в этот период можно разделить на несколько этапов.

На первом этапе (1992 — август 1997 года) проблемы росли, словно снежный ком. Количество самолетов, выпускаемых заводом, сокращалось. В 1994—1996 годах «Авиастаром» было произведено семь самолетов, в том числе три пассажирских ТУ-204 и четыре грузовых АН-124-100⁷. Началось обвальное сокращение штатов. Согласно отчету о работе завода за 1992—1997 годы, общая численность работников ОАО «Авиастар» сократилась более чем в 1,5 раза, с 35 577 до 22 385 человек, промышленно-производственного персонала — в 1,4 раза, с 27 303 до 18 814 человек (рис. 1). Задолженность по зарплате составила пять месяцев. Стала активно использоваться практика административных отпусков. Все это создавало в Новом городе напряженную обстановку.

Авиастроители пытались сопротивляться, бороться за свои права путем митингов и организованных акций протеста. Так, 6 апреля 1995 года был проведен митинг у проходных завода с участием не только работников предприятия, но и жителей Нового города. Протестовали против закупки «Боингов»⁸. В 1996 году «Авиастар» буквально «поставил весь город на уши». Хотя с 21 августа по 2 сентября весь завод находился на административных каникулах, руководство приняло решение отправить рабочих по домам еще на месяц без выплаты задолженности по зарплате за несколько месяцев. Тогда без лозунгов и транспарантов, в молчании, только изредка нарушаемым скандированием «Зар-пла-ты!» жители Нового города двинулись, как на тяжелую работу или битву, к волжскому мосту, преодолев в пути более 20 км. Попытка остановить движение колонн КамАЗами провалилась, авиастроители блокировали мост. Директору завода В. Михайлову, который пытался вернуть их домой, было высказано,

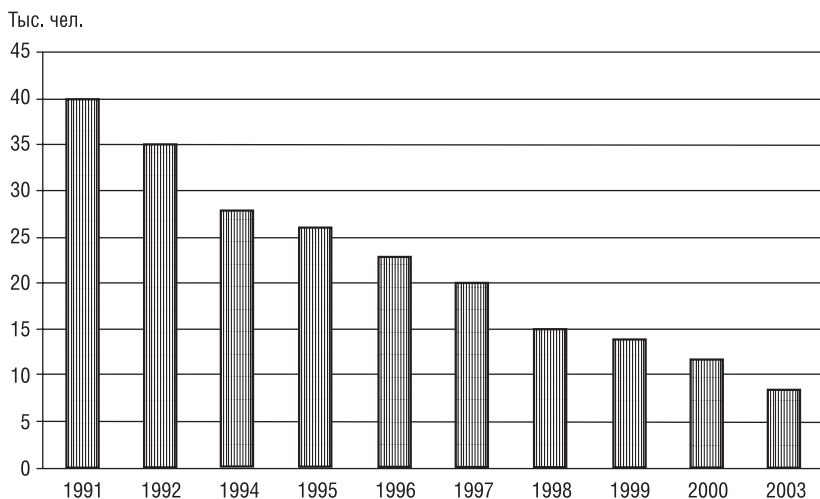


Рис. 1. Динамика численности работников ОАО «Авиастар» в 1991–2003 годах⁹

что он — первый директор за 25 лет, которого не видно в цехах. Когда на импровизированную трибуну — вышку для охраны моста — поднялся мэр С. Н. Ермаков, выяснилось, что и его народ Заволжья не знает в лицо, несмотря на то, что он какое-то время работал на этом предприятии¹⁰.

Итогом акции стало частичное погашение долгов по зарплате. Попытка политических партий и движений придать ей политический характер провалилась. Это еще одна характерная черта протеста жителей Нового города: они выступают не вообще против власти, а против конкретных мероприятий, проводимых ее конкретными представителями, и одновременно стремятся пресекать — правда, не всегда успешно — попытки манипулировать ими. В целом же этап завершился установлением руководством предприятия контроля над «Авиастаром». Акционеры в управлении реального участия не принимали.

На втором этапе (август 1997 — осень 1999 года) на базе имущества ОАО УАПК «Авиастар» создается множество акционерных обществ. Наиболее крупные из них: ЗАО «Авиастар-СП» (ему были переданы основные производственные активы УАПК), ЗАО «ФОРШ», ЗАО «Авиастар-Транс» (сначала — дочернее предприятие, потом — полностью самостоятельное), ЗАО «Международный аэропорт “Улья-

новск-Восточный”». Фактически завод превратился в холдинг из 35 его бывших подразделений. Мало того, что хозяев завода-гиганта много, вдобавок они различаются по статусу. В федеральной собственности на конец 1999 года находилось 6,64% акций, в собственности Ульяновской области — 11,36% акций, свыше 35% акций ОАО «Авиастар» перешло в руки иностранных компаний. Оставшиеся акции распределены между российскими держателями: юридическими — 27% и физическими лицами — 20%¹¹.

Целое созвездие ЗАО, ОАО и т. д. контролировалось одними и теми же лицами, входившими в так называемую группу Полякова. Подробно проследить должностной путь каждого из этой группы не представляется возможным, приведем здесь короткие сведения о четырех ее наиболее значимых членах¹². Это прежде всего сам Александр Петрович Поляков, с 1991 года подвизавшийся в двух судьбоносных для УАПК структурах — в его финансовом управлении и комитете по управлению имуществом, в 1996 году ставший председателем Совета директоров и исполнительным директором «Авиастара», а в 1999 году возглавивший ОАО «Туполев» — объединение, в которое входит и Ульяновский самолетостроительный завод¹³. Далее, это Г. И. Коротнев, который с 1997 по 2000 год был генеральным директором ОАО «Авиастар», а с 2000 года, после выделения самолетного производства в отдельное от авиационного комплекса, совмещал должности генеральных директоров «урезанного» ОАО «Авиастар» и «новоявленного» ЗАО «Авиастар-СП». Он также последовательно являлся членом правления и/или членом Совета директоров ряда других структур, «отпочковавшихся» от авиаконгломерата: ЗАО «Симбирск-Авиа», Ульяновского негосударственного пенсионного фонда «Капитал-Династия», АКБ «Авиастар-банк», ЗАО «Волга-Днепр», ОАО «АЕРК», ЗАО «Авиастар-СПЕКТР», ЗАО «Международный аэропорт “Ульяновск-Восточный”», ЗАО «Авиастар-Альфа». А. М. Приходько с 1997 года побывал членом Совета директоров ЗАО «Волга-Днепр», ОАО «Компания развития свободной таможенной зоны», занимал должности директоров филиала АО «Авиастар» и ЗАО «Авиастар-Спектр», а в настоящее время является руководителем самостоятельного предприятия — Международного аэропорта «Ульяновск-Восточный». Наконец, Т. В. Рузаева, также выходец из финансового управления УАПК, с 1997 по 2001 год была директором по управлению инвестициями и недвижимостью ОАО «Авиастар», членом Совета директоров ОАО «Авиастар», секретарем Совета директоров, директором ЗАО «Авиастар-Риэл-

тер», АОЗТ «Ульяновскэлектромонтаж», ООО «Мебельный комбинат “Авиастар-Мебель”», ЗАО «Авиастар-Альфа».

Чтобы дать более ясное представление читателю о том, сколько многообразной была деятельность группы и насколько сильно она в то же время зависела от «освоения» ею производственных мощностей и инфраструктуры, созданных за годы строительства авиазавода, приведем неполный список акционерных обществ, владельцем или совладельцем которых являлась группа¹⁴.

1. «Авиастар-Сервис» — гостиница в Новом городе, гостиница и коттеджи в «Лесной были». Фактические хозяева — В. В. Костров и Поляков.

2. ЗАО «ППЖТ» — все подъездные железнодорожные пути промзоны. В. А. Городилов, Поляков, И. И. Крючков имеют 60% акций.

3. ЗАО «Авиастар-ОПЭ» — все тепло- и электросети промышленного района, крупнейший перепродавец энергии в Новом городе. Совладельцы — Поляков и А. В. Мякоткин.

4. Авиакомпания «Авиастар». Владельцы 57% акций — Приходько, Рузаева, Поляков, В. В. Давыдов

5. «Авиастар-Спецтранс» — крупное транспортное предприятие, в которое преобразовался «Авиастар-Транс». Владельцы контрольного пакета — А. М. Прядкин и Поляков со товарищи.

6. Фондовый Дом «Авиастар-Инвест» — пакеты акций, недвижимость в жилом районе. Совладельцы все те же: Поляков, Рузаева, Крючков.

7. «Авиастар-Риэлтер», «Соната» — недвижимость в жилом районе. Владельцы — А. Ю. Смирнов и Поляков и С^о.

8. Мебельный комбинат «Авиастар-Мебель» — крупнейшее мебельное производство в области. Совладельцы — Коротнев и С^о.

9. «Авиастар-РЭП» — обслуживает весь жилой фонд «Авиастара», владеет недвижимостью. Владельцы контрольного пакета — опять-таки Поляков и С^о.

10. «Авиастар-Альфа» — недвижимость. Совладельцы — Поляков, Федосиади и др.

11. «Авиастар-М» — недвижимость в Москве. Совладельцы — Поляков и Рузаева.

К 1998 году отставание по выплате зарплаты по ОАО «Авиастар» составляло 9 месяцев. С 1998 по 1999 год численность работников, занятых на производстве, сократилась еще в 1,3 раза (до 14 111 человек). Параллельно в Новом городе появилась латентная безработица: часть людей не могла устраиваться на другую работу, потому что

находилась в административном отпуске, то есть формально считалась занятой на авиазаводе. В 1998 году завод выпустил три летательных аппарата, в 1999 — два¹⁵. Всего же с 1992 по 1999 год он изготовил и продал 28 машин: 12 «Русланов» и 16 «тушек»¹⁶. В среднем это составляет 3,5 самолета в год, что в 16 раз меньше проектных показателей и в 9,7 раза ниже возможностей созданных производственных мощностей. Другими словами, уникальные производственные возможности ОАО «Авиастар» используются для основного производства только на 10,3%. Вместе с тем износ большей части специальных и универсальных стендов для испытаний авиационной техники, агрегатов и узлов превысил 50%.

Вообще второй этап был, пожалуй, самым тяжелым и для завода, и для Нового города. Надежда на помощь областного руководства, которое в 1991 стояли у президента, рухнула, настроения «за» Горячева сменились настроением «против». Профсоюзная организация «Авиастара» не справлялась со своими задачами, не могла, в силу объективных условий, что-то серьезным образом изменить. В надежде добиться улучшения ситуации часть работников попыталась наладить работу альтернативной профсоюзной организации, созданной на заводе отделение «Соцпрофа». Новорожденный «Соцпроф» вместе с Ульяновским областным общественным комитетом «Российские реформы», Симбирским общественным фондом поддержки Президента РФ, областной организацией Союза писателей России направил письмо в адрес Президента РФ с просьбой рассмотреть вопрос о привлечении к уголовной ответственности Главы администрации области, а также обратился к населению области с инициативой о проведении референдума о недоверии тому самому Горячеву, за которого столь упорно сражались в 1991–1992 годах. В ответ областное руководство и администрация «Авиастара» начали судебную тяжбу о незаконном занятии «Соцпрофом» помещений и в итоге ликвидировали неугодную организацию.

В 1999 году проходила всеобщая акция протеста работников образования. Забастовка учителей Нового города серьезнейшим образом отличалась от робких попыток учительства других районов отстаивать свои права. Во-первых, это было стопроцентное возмущение: бастовали все — и обычные школы и лицеи, и элитные и экспериментальные. Во-вторых, поддерживал бастующих весь Новый город, тогда как в старой части учителей Ленинского района родители жестко критиковали за забастовку. В-третьих, несколько человек решились на отчаянную меру — голодовку (впоследствии учитель

одной из школ умер, так как голодовка обострила у него хроническое заболевание).

В бытовом отношении этот период для района авиастроителей был отмечен началом длительного, продолжающегося и по сей день замерзания в квартирах. Правда, «Авиастар» заботился о своих подопечных, так что в их квартирах до 16 градусов температура впервые опустилась только в зиму 1999 года. Жители стали использовать для обогрева открытые духовки электроплит — сразу подскочили долги завода по электроэнергии.

Идет вверх кривая преступлений, среди них преобладают кражи, грабежи, хулиганство и разбой. Основные правонарушители — молодые люди в возрасте до 18 лет и бывшие рабочие авиазавода, а ныне безработные. Новый город обогнал все районы Ульяновска по количеству молодежных суицидов. В Ульяновске достаточно высокий процент самоубийств — 44 случая на 100 тысяч жителей, в то время как в среднем по России — 32. Из 305–400 попыток жителей Ульяновской области расстаться с жизнью 20–30 приходится на Новый город¹⁷.

На третьем этапе (2000 год — по настоящий время) происходит смена генеральных директоров и председателей Совета директоров «Авиастара». Избавившись от одного, другого, третьего, авиазавод возвращается к прежнему директору В. Михайлову. Группа Полякова попадает в череду судебных процессов¹⁸. Фактически весной 2001 года «Авиастар» прекратил существование как полноценный хозяйствующий субъект, несмотря на то, что уставный капитал ОАО насчитывает более 100 млн долларов. «Авиастар» был объявлен банкротом и обзавелся внешним управляющим, которым стал И. М. Игин, не замедливший включиться в политическую борьбу¹⁹. Завод старается снять с себя заботы о городе, но все же окончательно его не бросает. На балансе УАПК осталось огромное количество объектов социальной сферы, на обслуживание которых требуются около 7 млн долларов в год²⁰.

К 2003 году в Новом городе проживали 140 тыс. человек и только 8,5 тыс. из них работали на «Авиастаре», точнее, в группе компаний, обеспечивающих строительство самолетов (рис. 2). Между тем в 1999–2002 годах на рынок труда ежегодно выходили по 5–6 тыс. выпускников школ района²¹. В Новом городе 85% безработных — молодые люди. Правда, согласно статистике Ульяновского городского Центра занятости населения, к началу 2002 года среди четырех районов города Заволжский находился на третьем месте по числу официально зарегистрированных безработных, доля которых составила



Предвыборная листовка кандидата в депутаты Государственной Думы
И. М. Игина, арбитражного управляющего ОАО «Авиастар»

лишь 1,01% экономически активного населения²². Подавляющее большинство молодежи решает вопрос занятости самостоятельно, при этом выделяются несколько типовых способов.

Во-первых, университеты Ульяновска заключают договоры с «Авиастаром» на подготовку специалистов. Пусть это капля в море, но если Новый город хочет жить, он должен этим заниматься.



Рис. 2. Доля работников «Авиастара» в общей численности жителей Нового города²³

Во-вторых, бывшие школьники-«новгородцы» более активно, чем выпускники остальных районов Ульяновска, уезжают учиться в другие города. Так, из 20 школ «старого города» учиться за пределы области в 2002 году выехали 13 человек, в 2003 — 14, в то время как из 10 школ Нового города соответственно 69 и 50 человек²⁴. В-третьих, «выручает» вахтовый метод работы в других регионах: 75% вахтовиков области — представители Заволжья, половина из них приходится на долю Нового города. В-четвертых, многие находят работу в Ульяновске, но в Правобережье. Как следствие, общественный транспорт ежедневно перевозит с одного берега Волги на другой до 50 тыс. пассажиров, спешащих на работу и учебу, и для них Новый город превращается в спальный район. Еще один способ — завоевание ниш занятости, создаваемых электронными технологиями. Львиная доля интернет-компаний, сайтов и сетей, компьютерных фирм курируется выходцами из Нового города. Даже администрация Заволжского района — единственное районное руководство, имеющее свой сайт²⁵.

Фактически лишившись источника финансирования в лице авиапрома, район авиастроителей теперь сидит на таком же голодном пайке, что и правобережные районы. Проблем в нем не меньше, а ужасов про него рассказывают с каждым годом все больше: и недвижимость-то здесь дешевле, значит — жизнь хуже; и дети-то в школы не ходят; и по улицам бродят наркоманы и бандиты. Что ж, в Ульяновске, где треть всех жителей — пенсионеры и люди предпенсионного возраста, район авиастроителей и должен раздражать своим «подростковым» поведением, неизбежным для более молодого населения.

Но именно в силу молодости и свойственного ей любопытства Новый город не смиряется, идет вперед (пусть совершая ошибки), старается найти новые пути. Свои проблемы он стремится решать сам — так, как может, беря активностью, направленной не на политику, а на то, чтобы выжить. Ограничусь тремя примерами. Пример первый: когда прогремели взрывы в московских домах, только жители Нового города организовали круглосуточное дежурство. Пример второй: Новый город обзавелся собственной газетой с одноименным названием. Со временем она разорилась и перестала выходить в печатном виде, но продолжает жить в электронном пространстве, в Интернете²⁶. Пример третий: когда компания «Мозаика», поддерживавшая мэра в его противостоянии с губернатором, стала заменять старые киоски «Роспечати» новыми, киоскеры Нового города вступили в борьбу между губернатором и мэром²⁷. Но цель, которой

они руководствовались, заключалась не в том, чтобы помочь первому победить второго, а в том, чтобы сохранить свои рабочие места. Ведь у каждой фирмы свой штат, и «Мозаика» посадила бы в новые киоски новых работников...

* * *

За 30 лет район-спутник авиакомплекса не только сохранил свою особость и вольный нрав, но и «воспитал» своих жителей. Если несколькими мазками обозначить их характерные черты, а отчасти и его самого, то вырисовывается следующая картина.

Жители Нового города обладают *самосознанием некоей общности* — общности не только по месту проживания, но и по духу. У них есть свой собственный праздник — День авиастроителя; он отмечается всем районом, и такой массовости, как на нем, не наблюдается ни в одном другом районе города.

Большинство «новгородцев» первого поколения приехали в Ульяновск из других городов. Сегодняшнее подрастающее поколение имело перед глазами пример беспокойных, подвижных родителей и в какой-то мере переняло их *склонность к территориальной мобильности*. В старой части Ульяновска выросло целое поколение детей, ни разу не выезжавших за пределы области; в новой — такой пространственной самоизоляции не было, хотя бы потому, что дети ездили к проживающим в отдалении родственникам, и это существенно расширило взгляд молодежи на мир, внесло неоценимый вклад в копилку ее жизненного опыта. Новый город легче на подъем еще и потому, что значительной части его жителей приходится совершать ежедневные «рейды» с одного берега Волги на другой. Для жителя исторического Правобережья такая поездка — целое событие.

«Новгородцев» отличает особая жизненная позиция. Наиболее ярко ее своеобразие выражается в *установке на самостоятельность*: в отличие от других районов Ульяновска, где все еще сильны надежды на государство, которое «должно» сделать то-то и то-то, здесь рассчитывают на собственные силы, меньше ходят по инстанциям и «плачутся» перед чиновниками. Соответственно, несмотря на то, что подавляющее большинство безработных Нового города — молодые люди, они *активны*, и превращение в хронических безработных, которые «опускают руки» и вовсе не прикладывают усилий к поиску работы, им не грозит. В то же время у жителей Нового города *политическая активность слабая*, тут исторический город явно впереди,



Граффити в новом городе.

Источник: <http://gazeta.newtown.ru/gallery/index.html>

и причина, видимо, опять-таки в возрастной структуре населения: «пожилой» массив на правом берегу традиционно откликается на призывы коммунистов, молодое Левобережье в большинстве своем не связывает себя с какой-либо партией или идеологией.

Новый город более *яркий*. Граффити, клубы байкеров, новые виды спорта и игр можно встретить в Ульяновске только в двух местах: в центральной части города и в районе авиастроителей. Новые веяния очень быстро находят здесь своих почитателей. По отзывам сторонних наблюдателей, это единственный, кроме центра, несонный район города, где бурлит молодость. Может быть, она и сумеет преодолеть все невзгоды.

И все же Новый город — сын старого и жить отдельно, озаботясь только своими проблемами, не может. А насколько успешно он справится со своим «переходным» возрастом, покажет ближайшее время.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Ульяновский комсомолец, 1977, 13 ноября.

² Ульяновская правда, 1983, 18 декабря.

³ В населении Ульяновска дети в возрасте до 16 лет составляют 20%, столько же — люди в возрасте свыше 60 лет. Первый показатель обеспечивается главным образом

Новым городом, второй — старым историческим. См.: // <http://www.mojgorod.ru/stat/region/tab0200011.html>.

⁴ <http://ulsch17.narod.ru/history.html>.

⁵ Народная газета, 1991, 10 июля.

⁶ Слово молодежи, 1991, 24 октября.

⁷ <http://www.aviastar.info/doc/4.html>.

⁸ Симбирский курьер, 1995, 7 апреля.

⁹ Составлено на основе отчетов о работе ОАО «Авиастар» и Отчета о результатах тематической проверки законности приватизации, эффективности управления и государственной поддержки ОАО «Ульяновский авиационный промышленный комплекс «Авиастар»» в постприватизационный период 1992-1999 гг. См.: Бюллетень счетной палаты РФ, 2000. № 6 // <http://www.ach.gov.ru/bulletins/2000/6-9.shtml> и <http://www.aviastar.info>.

¹⁰ Симбирский курьер, 1996, 3 сентября.

¹¹ Бюллетень счетной палаты РФ... Более подробно см.: <http://www.aviastar.info/doc/2.htm>.

¹² Более подробно см. <http://www.aviastar.info/doc/u3.htm>.

¹³ В связи с предвыборной кампанией 2003 года в Государственную Думу Поляков как кандидат в депутаты опубликовал 24 ноября 2003 года в агитационной разовой газете «Твоя альтернатива» (слоган предвыборной кампании Полякова) свою автобиографию. В ней, конечно, присутствует отпечаток предвыборной гонки, тем не менее приведем ее полностью.

«Я, Поляков Александр Петрович. Родился 16 октября 1953 года в с. Канаевка Пензенской области. После окончания средней школы поступил в Куйбышевский Авиационный институт. Окончил его в 1976 году по специальности «самолетостроение». Дипломная работа была признана лучшей работой года. По распределению попал на Ташкентское авиационное производственное объединение имени Чкалова. Работая на заводе, был лучшим мастером цеха, победителем всех этапов социалистического соревнования. 25 лет назад, будучи старшим мастером цеха, приехал в Ульяновск на строящийся авиационно-промышленный комплекс. С 1981 года — секретарь крупнейшей в Ульяновске комсомольской организации — здесь шла всесоюзная ударная стройка.

С 1983 года — первый секретарь Заволжского райкома комсомола.

С 1985 года — инструктор Обкома КПСС, работал в отделе оборонной промышленности, курировал крупные заводы военно-промышленного комплекса: УАПК, «Марс», «Комету», завод им. Володарского. НИИАР, Приборостроительный завод, «Искру», Радиоламповый завод.

В 1986 году вернулся на УАПК, на должность заместителя начальника агрегатно-сборочного производства.

В 1990 году был избран секретарем парткома УАПК, до сего дня не переизбран.

С 1991 года работал в финансовом управлении и комитете по управлению имуществом УАПК

С 1996 года Председатель Совета директоров и исполнительный директор завода «Авиастар»

В 1999 году возглавил ОАО «Туполев», объединение, в которое входит и Ульяновский самолетостроительный завод. В последующем стал Первым вице-президентом. Член Совета директоров ЗАО «Авиастар-СП».

Кандидат технических наук. Защитил диссертацию по теме «Проблемы создания и функционирования вертикально-интегрированных комплексов в авиастроении», научная работа была тесно связана с моей производственной деятельностью.

Член Попечительского Совета Самарского Государственного Аэрокосмического Университета. Почетный выпускник.

Член Попечительского Совета Ульяновского Государственного университета.

Заместитель председателя Общества Дружбы народов Египта и России Рамазана Абдулатипова.

Имею двоих детей.

Цель моей жизни: сделать российское авиастроение лучшим в мире, оставить последующим поколениям крепкое авиастроительное производство».

¹⁴ Народная газета, 2002, 26 июня.

¹⁵ Бюллетень счетной палаты РФ, 2000. № 6 // <http://www.ach.gov.ru/bulletins/2000/6-9.shtml>.

¹⁶ *Миндубаев Ж.* Конвульсии авиагиганта. Почему на «Авиастаре» не верят правительству // РФ сегодня, 2002. № 6 // http://www.russia-today.ru/2002/no_6/6_economics_2.htm.

¹⁷ Народная газета, 2001, 7 декабря // <http://ng.netroad.ru/archive261/news05.htm>. См. также: <http://www.nva.mv.ru/Article18.htm>.

¹⁸ Более подробно см.: *Тутков А.* Украденные крылья // Российские вести, 2003. №48 (1703) // <http://www.rosvesty.ru/numbers/1703/#top>.

¹⁹ В процессе подготовки статьи прошли выборы в Государственную Думу по 181 федеральному округу, на которых И. М. Игин и А. П. Поляков выставили свои кандидатуры. Так как выборы были признаны не состоявшимися, предвыборная гонка снова вступает в свои права.

²⁰ Народная газета, 2002, 26 июня.

²¹ Новый город, 2002, 16 мая.

²² См. отчет городского Центра занятости населения от 21 декабря 2001 года по адресу: <http://www.volgainform.ru/allnews/18263/>.

²³ Составлено по: Бюллетень счетной палаты РФ, 2000. № 6 // <http://www.ach.gov.ru/bulletins/2000/6-9.shtml> и <http://www.aviastar.info/doc/vstrech.htm>.

²⁴ Данные выборочные, собраны путем обзвона автором школ города Ульяновска. В районных отделах образования, а также в некоторых школах информацию предоставлять отказались. Большинство цифр записаны со слов секретарей директоров или завучей школ и приведены ими, что называется, «навскидку».

²⁵ <http://rayon.nm.ru/>.

²⁶ <http://gazeta.newtown.ru/about.htm>. Даты нет, поскольку это отдельная страничка на сайте газеты, посвященная ее истории.

²⁷ Новый город. Новости за январь 2003. См.: <http://gazeta.newtown.ru/news/old-news05.htm>.