

УРОКИ ПРОШЛОГО

Самоуправство над самоуправлением

Декларация о государственном суверенитете: что имели, к чему пришли

Что помнит простой обыватель о принятой Декларации? Ставшие почти «крылатыми» слова, что суверенитета «много не бывает» или обещание дать его «сколько захочется»? Надежды на процветание родной Башкирии, а вместе с ней — на свое собственное благополучие? «Парад суверенитетов» начала 90-х многими воспринимался как шаг для регионов получить от центра дополнительные привилегии и льготы. Сегодня децентрализацию власти политологи считают возможностью российских субъектов конкурировать между собой и видят в этом «залог процветания России». Не вызывает споров одно: важно вдумчиво отнестись к этому опыту.

Марат МИРГАЗЯМОВ — человек в республике известный. С 1986 по 1992 год он занимал высший пост в исполнительной власти Башкортостана — был председателем Совета министров Башкирской АССР и принимал самое непосредственное участие в подготовке этого документа. Сегодня мы попросили Марата Парисовича с высоты двух десятков лет взвесить все «за» и «против» принятия нашей республикой Декларации о суверенитете.

Парадное крыльцо суверенитета

Тогда в стране появилась мода на суверенитет, причем не только у союзных республик, но и у автономных. Центру не было дела до регионов — там делили между собой власть. Тогда же прозвучало и ставшее знаменитым выражение Ельцина «берите суверенитета столько, сколько можете проглотить».

Но есть и объективная, вполне обоснованная причина, которая привела республику к принятию суверенитета. Мы знаем, что Башкирия по экономическим показателям была на голову выше даже многих союзных республик. Неспроста два руководителя автономных республик — Мидхат Шакиров и Фикрят Табеев из Татарии входили в состав президиума Верховного Совета СССР. Среди союзных республик мы уступали лишь Украине, Белоруссии, Узбекистану и Казахстану, то есть были пятыми, если не считать РСФСР. В России впереди нас были только Москва, Московская, Ленинградская и Свердловская области. По капитальным вложениям Башкирия также была в пятерке сильнейших в СССР. Не могу согласиться с утверждением, что в те годы здесь была стагнация, застой. Нет, наш регион все время двигался вперед. При этом от центра на социальные нужды мы получали немного. Это видели и руководители республики, и люди — все понимали, что вкладывают в общесоюзный котел достаточно, а значит

заслуживают большего. Кроме того, экономическая мощь Башкирии позволяла ей самостоятельно распоряжаться и своими дополнительными доходами.

Результатом стало подписание, вслед за принятием Декларации о суверенитете, Федеративного договора с приложением, которое должно было серьезно сыграть в пользу Башкирии.

К какому берегу приплыли

Что мы имеем в результате? Ничего позитивного. Возможности, которые открывала перед республикой Декларация о государственном суверенитете, к сожалению, были бездарно упущены.

Мы всегда шли «ноздря в ноздрю» с таким мощным регионом, как Татарстан. И центр никогда не противопоставлял две крупные республики, всегда считался с их мнением. А ведь соседний Татарстан, в отличие от нас, извлек из такого же договора очень много.

В собственности Башкортостана не осталось практически ничего. Уничтожена банковская система. За гроши отдан и нефтехимический комплекс. «Ушло» в чужие руки лесное хозяйство. Такая ситуация сложилась почти во всей экономике республики. За эти 20 лет у нас не было введено ни одного серьезного промышленного предприятия. Инвесторы тоже обходили Башкирию стороной. Не случайно же инвестиции сравнивают с трепетной ланью: она только тогда выйдет на поляну, когда убедится в полной своей безопасности, будет безоговорочно доверять окружающим.

Новому руководству республики тяжело из «ничего» делать конфетку. А ведь уже слышны претензии, что ничего не меняется. Так прошло всего два года! Не быстро все получается, но наметки уже есть. К республике начали присматриваться инвесторы. Чтобы нам подтянуться, необходимо увеличение инвестиций в разы. Есть на-

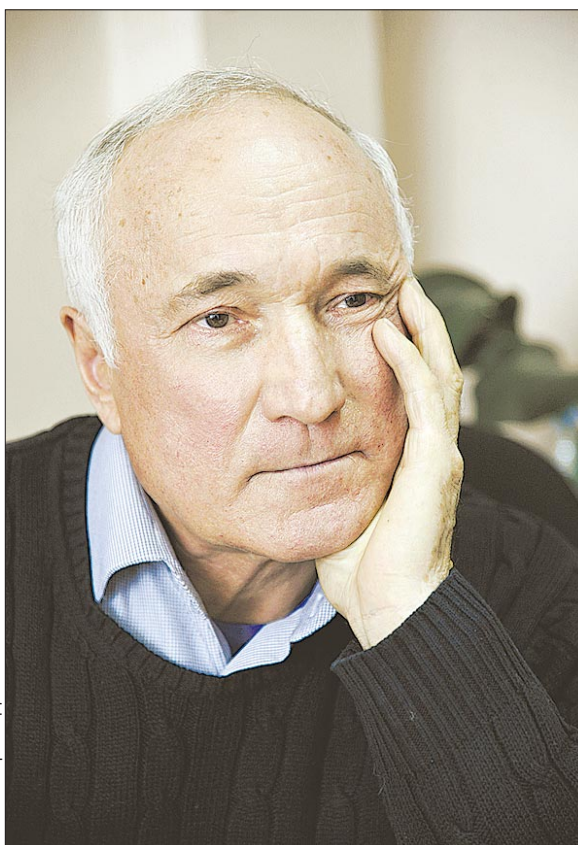


Фото Раифа БАДЫКОВА.

Досье

Марат Миргазьямов родился в 1942 году в селе Карайдель Башкирской АССР. Окончил Уфимский нефтяной институт и Академию общественных наук при ЦК КПСС (заочно). Работал на Уфимском нефтеперерабатывающем заводе, в Уфимском горкоме КПСС, в Уфимском горкоме КПСС, в Уфимском горкоме КПСС. В 1985 — 1992 годах был председателем Совета министров Башкирской АССР. С 1992 года работал директором Уфимского завода эластомерных материалов и конструкций. Избирался депутатом Верховного Совета Башкирской АССР, в 1989 — 1991 годах являлся народным депутатом СССР.

дежда, что свою роль выполняют налоговые послабления, которые республика предлагает инвесторам.

На днях прочитал в одной из газет, мол, зачем, проводить в республике саммит ШОС. Как зачем? Башкортостан получит возможность заявить о себе всему миру — поднимается его авторитет, появится интерес к республике. Наверняка в организации этого большого мероприятия поможет и центр, только надо с ним активно работать. Например, гостиницы, которые планируются построить в Уфе, здесь же и останутся и будут приносить доход.

Без права на раскачку

1-я стр.

С этого года каждый молодой специалист, который едет работать в село, получит федеральные подъемные в размере миллиона рублей и сто тысяч из бюджета республики. Молодые специалисты поехали в село. Более 500 человек уже получили подъемные и устраиваются на местах.

Повышены размеры ежемесячного пособия отдельным категориям многодетных семей, пособия по уходу за детьми-инвалидами.

В республике успешно реализуется целый ряд важных социальных инициатив: программы «Народный университет третьего возраста», «Социальный туризм» для пожилых, «Доступная среда» для инвалидов.

Готовится проект глобальной системы электронного образования в республике, которая позволит не только получать новые знания, но и повышать квалификацию действующих работников по всем видам деятельности.

О власти

Сегодня власть не имеет права на спячку или долгую раскачку. Нам нужна единая слаженная команда, действующая мобильно и эффективно на всех уровнях — от президента республики до главы сельского поселения.

Это необходимо для того, чтобы придать новую динамику начавшимся в последние годы позитивным изменениям в качестве жизни людей. Для укрепления социальной сферы — здравоохранения, образования, охраны материнства и детства. Для развертывания массового строительства доступного жилья, возведения социально значимых объектов. Для создания современных рабочих мест на вновь запускаемых производствах, повышения заработной платы.

О международных форумах

Главным событием для нас станет проведение в 2015 году саммитов глав государств — членов ШОС, а также глав государств и правительств БРИКС. Уже начинаются проектные и строительные работы в международном аэропорту Уфа, на железнодорожном вокзале, по благоустройству набережной и южного склона столицы, укреплению дорожной инфраструктуры, гостиничного комплекса. Форумы пройдут, а развитая инфраструктура останется и будет многие годы работать на благо жителей и гостей республики.

ЯЗЫКОМ ЦИФР

- С начала года в Зауралье организовано более 900 новых рабочих мест, в северо-восточных районах — более 200.
- Среднемесячная начисленная зарплата за 7 месяцев этого года увеличилась на 15% и превысила 19,5 тысячи рублей. С начала года общая задолженность по заработной плате сокращена более чем в пять раз.
- На обеспечение жильем детей-сирот выделено в этом году более 700 млн рублей, из них 400 млн — из бюджета республики. Более 900 ребят-сирот получат собственное жилье.
- По программе модернизации здравоохранения за неполные два года освоено более 11 млрд рублей из запланированных 15,5 млрд. Приобретено более двух тысяч единиц медицинского оборудования, в том числе для оснащения перинатальных центров.
- В прошлом году введено почти 11 тысяч мест в детских садах. В этом году планируется столько же — после ввода в строй пятидесяти новых детских садов. Для этих целей из республиканского бюджета выделено 4,5 млрд рублей.

К СЛОВУ



Заместитель главы администрации Альшеевского района по сельскому хозяйству Данир АХМАДШИН:

— Сегодня на объекте «Башкирский бройлер» идут пусконаладочные работы первого этапа строительства. В тестовом режиме проверяются кормораздаточные механизмы, запускается отопительная система, ведется благоустройство территории птичника.

Только выход первого этапа комплекса на плановый режим даст району 420 новых рабочих мест. Здесь будут работать три тысячи человек. Можно представить, какой экономической эффект альшеевцы получат с полным запуском производства — налоги, новые предприятия, действующие в кластерном режиме...

Инвестор ЗАО «Башкирский бройлер» собирается вложить в проект более 8 млрд рублей. Кроме выращивания птицы, он взял в обработку и 15 тыс. гектаров земли, учредил ЗАО «Башкирская зерновая компания», которое будет производить комбикорма. Под будущий урожай посеяны озимыми культурами 2,5 тыс. га.

ФЛАГМАН ЭКОНОМИКИ

НЕФАЗ не робкого десятка

Рынок предоставил автозаводу единственный шанс. И дебютант им воспользовался



2004 год. Генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Козлов (в центре) и Раиф Маликов (справа) в салоне туристического автобуса.

Тридцать пять лет назад, 11 октября 1977 года, с конвейера Нефтекамского автозавода сошли первые самосвалы «КАМАЗ-5511». За эти годы на предприятии произошло масса событий. Был период, когда многие думали, что завод не выживет. О дне вчерашнем и дне сегодняшнем — беседа с генеральным директором ОАО «НЕФАЗ» Раифом МАЛИКОВЫМ.

— Раиф Салихович, получается, вы — участник всех исторических событий завода?

— Я начал работать на заводе в мае 1977 года, когда были собраны десять самых первых самосвалов. Тогда стали образовываться цеха, завозили оборудование, станки, параллельно создавали и конструкцию, и технологию производства. Специалисты готовых не было, опыта никакого, это же было первое машиностроительное предприятие в городе. Заводская территория еще не обустроена, вместо асфальта — грязь и колдобины, много тяжелого ручного труда, времени не хватало, работали сутками. Молодым обязательно нужно знать и помнить, в каких условиях и как самоотверженно трудились люди в те годы. Оглядываясь на эти 35 лет и спрашивая себя: когда было легче, когда было труднее? И отвечаю: легко не было никогда. Сдали завод в эксплуатацию, заработал конвейер. Сразу была поставлена государственная задача — 40 тысяч машин в год! Напряжения неимоверное. В эти сложнейшие годы работники завода проявляли героизм, порой выпуская за сутки по 200 с лишним автомобилей. Это тоже было непростое.

Потом девятые, рыночная экономика. Что это такое, никто не знал. Заказов нет, работы нет, зарплаты нет. Как найти свою нишу на рынке, как обеспечить производство, как не растерять кол-

лектив? Труднее всего, когда нет четких целей и четких задач.

Сегодня тоже очень непростое время. Необходимо инвестировать серьезные средства в передовые технологии, современное оборудование, балансировать на ранке автотехники, находить новых потребителей. Так что трудностей хватает всегда.

— Вспомним 1998-й: 13 самосвалов в год вместо проектных 40 тысяч, огромное долговое бремя. Ваша первая реакция возложить завод? Долго раздумывали? Главным аргументом, подтолкнувшим к тому, чтобы согласиться?

— Моя кандидатура была предложена правлением завода, ее рассмотрели наши главные акционеры и утвердили. К тому времени я отработал на предприятии больше 20 лет, отлично знал потенциал производства и коллектива. И понимал: еще немного — и сплести завод будет невозможно. Раздумывать было некогда, надо было принимать энергичные меры. Именно тогда мы решили, что монопроизводство — не наш путь. Первое, что я предпринял на посту генерального директора — вместе с командой разработал программу, состоявшую из девятнадцати пунктов, каждый из которых поэтапно вывел завод к диверсификации. Все пункты этой программы выполнены. Теперь НЕФАЗ производит специальные надстройки на шасси автомобилей, пассажирские автобусы, емкостно-наливную технику, бортовые прицепы и полуприцепы, сельхозтехнику, запасные части.

— Диверсификация, расширение модельного ряда, рост объемов производства — обо всем этом много написано статей и показано сюжетов. Что осталось за кадром — какие судьбоносные для завода встречи, переговоры? Каких усилий стоило в конце 90-х убедить партнеров продавать работу с предприятием, долги которого вдвое превышали его годовой оборот?

— Сегодня завод входит в группу ОАО «КАМАЗ», его доля в уставном капитале 50,02%, доля республики — 28,5%. Но было время, когда доля республики составляла 37%, а КАМАЗа — 36%. Нас поддержало правительство, был произведен выпуск дополнительных акций. В сложные времена только благодаря этой поддержке завод начал работать. Мы реструктурировали долги по налогам. И начали работу как бы с чистого листа.

Помню, как приехала на завод правительственная комиссия, в тот самый корпус, в котором сейчас размещено производство автобусов. На том месте фактически было болото, у корпуса нет крыши, комиссия бродила внутри, не понимая, как можно делать смелые заявления о таком мощном старте. Но наше решение было подкреплено опытом — мы проехали всю Европу, были на всех основных заводах по производству автобусов. Мы знали, что и как надо делать. И сделали.

Помню, как 6 декабря 2000 года мы ждали руководство республики, чтобы протестировать опытный образец автобуса. Представьте, 40 градусов мороза, мы все волнуемся, накануне только заверши-

— Когда Путин познакомился с моделями наших автобусов, сказал вице-президенту корпорации VDL Марину Фармелену: «Поздравляю вас с хорошим продуктом!». Помню я и его слова, сказанные вице-премьеру России Сергею Иванову: «Иди сюда, Сережа. Смотри, умеют ведь делать!»

ли работу над первой моделью. И вдруг генеральный директор КАМАЗа Иван Костин садится за руль автобуса и уезжает с территории. Это была немая сцена — мы все замерли. А если автобус на морозе заглохнет? Но он вернулся и сказал нам, что автобус отличный. Это было началом пути.

Корпус-то мы достроили, но необходимо было покупать современный окрасочный комплекс. Я обратился к руководству республики с просьбой направить заводу 150 млн рублей, пообещав вернуть долг сотней автобусов. Решение правительства было положительным. Окрасочный комплекс мы купили такой, как на заводе Mercedes в Европе. За год поставили для республики 100 автобусов.

В Башкортостан приезжал руководство Татарстана, мы добились их согласия на поставку 100 наших автобусов в счет долга КАМАЗу. Так постепенно рассчитались с долгами и пошли в другие регионы.

То, что случилось с нами, можно смело называть феноменом. Мы занялись производством цистерн для перевозки нефтепродуктов и заняли 30 процентов рынка страны. Развили производство бортовых прицепов и полуприцепов, тоже с нуля, и завоевали 9 процентов рынка с учетом импорта. Когда приняли решение производить пассажирские автобусы, это не вызвало у окружающих ничего, кроме усмешки. Проект был очень рискованным, уже сейчас, по прошествии времени, я это понимаю, ведь мы на пустом ме-

сте создали успешное производство. Это пример той ситуации, которая может закончиться хорошо только один раз. И нам повезло.

— В чем именно? — Рынок пассажирских автобусов — это не рынок коммерческой продажи. Решение о сотрудничестве принимается не с учетом выгоды или качества предлагаемого товара, а согласно подчас консервативным принципам глав регионов. Последнее слово всегда остается за губернатором или главой администрации, и 80 процентов сделок связаны с действующей властью. Повторю, что такой подход крайне консервативен, и предлагать покупать автобусы «НЕФАЗ», о которых никто ничего не знает, означало предлагать воздух. Но мы выбрали удачную стратегию — начали с создания мощностей с применением передовых технологий. Планка сразу была высокая.

— Расскажите, как вы это делали? — Сначала вошли в Кемеровскую область. Аман Тулеев — очень социально ориентированный губернатор. Он лично вручал каждому водителю ключи от наших автобусов. Это была целая церемония. Сейчас в Кемеровской области порядка 1,2 тысячи нефазовских автобусов. Он даже вручил мне орден «За заслуги перед Кемеровской областью».

Шаг за шагом мы покоряли страну. Удмуртию, например, получилось уговорить перейти на нефазовский автобус не сразу, руководство региона сопротивлялось. Я объяснял, что модели, которые они покупали до нас, — это как «шестерка» по сравнению с «десяткой». Что мы производим модели автобусов совершенно другого уровня. Мы выполнили все их специальные требования.

Дальше был сложный этап — вхождение в Екатеринбург. Мы наладили отношения с транспортниками, а руководители их муниципального предприятия стали нашими союзниками, когда увидели, какими технологиями мы пользуемся при производстве. Дальше — Омск, Нижний Новгород, Санкт-Петербург. Нам признали в России, и сейчас мы принимаем участие во всех значимых тендерах.

Бренд «НЕФАЗ» знаком и президенту России. Я сам показывал ему туристические, междугородные автобусы, произведенные с учетом всех требований и европейских стандартов. С 2007 года мы выпускаем их совместно с нидерландской корпорацией VDL. Когда он осматривал эти модели, то разговаривал с вице-президентом корпорации Марину Фармеленом. Владимир Путин сказал ему то-

гда: «Поздравляю вас с хорошим продуктом!». Помню я и его слова, сказанные вице-премьеру России Сергею Иванову: «Иди сюда, Сережа. Смотри, умеют ведь делать!»

— Как возникли связи с VDL? Почему именно VDL был выбран партнером?

— В модельной линейке нам обязательно был нужен хороший автобус туристического класса. Мы такой автобус в свое время создали, он был с двигателем КАМАЗа, максимально из российских компонентов. Конечно, были недочеты и в конструкции, и в интерьере. Мы решили посмотреть, как делают салон таких автобусов в Европе, в нидерландском городе Эйнховене. А в этом городе расположена штаб-квартира концерна VDL. Они узнали о нас, тогда увидели наши автобусы на выставке в Москве. Им был интерес российский рынок. Приехали на завод, посмотрели и решили, что больше всего среди российских производителей их привлекает НЕФАЗ. Признаюсь, что благодаря партнеру VDL мы сделали колоссальный рывок вперед. Если бы шли эволюционным путем, этот процесс затянулся бы на годы, а так сразу получили доступ к самым современным европейским технологиям. Руководство концерна безвозмездно, я это подчеркиваю, передало нам всю конструкторскую и технологическую документацию. От создания первого образца до поставки 160 автобусов в республику прошло не более полугода! Это даже по европейским меркам было неслыханным делом. Сегодня мы выпускаем пять моделей автобусов марки «VDL-НЕФАЗ».

— Модернизация производства — по мере понимания необходимости модернизации тех или иных технологических процессов? Или вы реализуете по видению конечного результата, который у вас был тогда, когда вы заступили на должность топ-менеджера завода?

— В 1998 году задача была — удерживать завод на плаву. Но как только мы вошли в рынок и усвоили его законы, сразу поняли — без обновления технологии нельзя. Наше производство состоит из нескольких, так скажем, основных этапов — заготовительное, сварочное, окрасочное и сборочное. Модернизацию мы начали именно с лакокрасочных комплексов, потому что окраска — это та же упаковка для товара. Потребителя привлекает прежде всего товарный вид. Мы с немецкими специалистами полностью реконструировали три очереди окрасочного



1977 год. Первый башкирский самосвал участвует в демонстрации в Уфе.



Главный конвейер автозавода загружен полностью.

Андрей НИЧКОВ, Вера ХАРИСОВА.