

Смольный готов вступить в переговоры с Объединенной судостроительной корпорацией по поводу стратегии ее развития. Бумага, принятая в закрытом режиме в кабинете вице-преьера Дмитрия Рогозина, по некоторым сведениям, предполагает ликвидацию Балтийского завода и Адмиралтейских верфей в срок до 2030 года. Она же ставит окончательный крест на проекте создания суперверфи в Кронштадте. В правительстве города цитируют мнение самих судостроителей, которые называют произошедшее «предательством».

Петербург может лишиться Балтийского завода и Адмиралтейских верфей. Эта информация, обсуждаемая в кругах судостроителей уже больше месяца, сегодня была официально озвучена на заседании промышленного совета в Смольном.

– Объединенная судостроительная корпорация разработала новую стратегию развития. Согласно ей, с 2021-го по 2024 год будут куда-то перебазированы Адмиралтейские верфи и Балтийский завод. Куда – точно не ясно, так как проект строительства новой верфи на острове Котлин в стратегию не вошел. Это неизбежно приведет к потере производственного потенциала, – заявил гендиректор Центрального научно-исследовательского института «Электроприбор» Владимир Пешехонов.

Губернатор Георгий Полтавченко озаботился.

– Подготовьте предложения, мы пригласим представителей ОСК и об этом пообщаемся, – отреагировал он.

Еще более эмоциональным оказался председатель комитета по промышленной политике и инновациям Максим Мейксин. В общении с прессой он подчеркнул, что о планах ОСК в курсе, и дал понять, что ими глубоко недоволен.

– Из изначального проекта стратегии развития ОСК следовало, что мы лишаемся двух верфей и мы не получаем одну новую верфь, – отметил чиновник. – Проект был представлен на выставке «Нева» (в сентябре 2013 года. – Прим. ред.) – там звучали красивые слова о «реструктуризации» Балтийского завода и Адмиралтейских верфей. Я вам могу сказать, что в кулуарах обсуждалось слово «предательство».

Потом документ начали исправлять: «трансформация пошла, стали планы меняться, появилось восприятие, что заводы остаются», уточнил Мейксин, не вдаваясь, однако, в конкретные подробности судьбы предприятий.

– Но и в том виде, в котором стратегия существует сегодня, она нам не до конца нравится. Мы не можем вмешиваться в хозяйственную деятельность ОСК, однако будем отстаивать интересы города путем переговоров, – заключил глава комитета по промышленной политике.

Секретно

Пикантности ситуации добавляет то, что стратегия, принятая советом директоров ОСК в кабинете ответственного за оборонзаказ вице-преьера Дмитрия Рогозина 30 октября, является закрытым документом. Он не был официально опубликован или представлен общественности – городские чиновники, судя по всему, читали версию для служебного пользования.

– Часть бумаги будет обнародована, но когда – неизвестно, – прокомментировал «Фонтанке» начальник управления по связям с общественностью Объединенной судостроительной корпорации Алексей Кравченко. Он подчеркнул, что сам с содержанием бумаги не знаком, поэтому не может сообщить о будущем Балтийского завода и Адмиралтейских верфей.

– Пока я уверен в одном: корпорация будет взаимодействовать с Петербургом и вести переговоры. Они коснутся не только производственных планов, но и, например, строительства жилья, – был оптимистичен специалист по работе с прессой.

Источники в ОСК, присутствовавшие на совещании с Дмитрием Рогозиным, наоборот, настроены пессимистически. По их сведениям, речь идет не просто о «перебазировании» или «переезде», но о «ликвидации» Балтийского завода и Адмиралтейских верфей.

– Оба предприятия прекращают свое существование после 2020 года. Заказы и мощности Адмиралтейских верфей будут переданы на оборонный завод «Севмаш» в Северодвинске. Оборудование Балтийского завода частично перенесут на Северную верфь. Площадки обоих «аутсайдеров» реализуют под девелоперские проекты, – поясняют «Фонтанке» осведомленные сотрудники корпорации.

Северная верфь взамен получит долгожданную модернизацию: рядом с ней построят сухой док. Правда, для этого придется выкупить у физических лиц и коммерческих структур прилегающие участки земли, из-за чего могут возникнуть сложности.

– Нелегко будет снять с насиженного места Балтийский завод. Там есть два стратегических цеха – для сверхсовременной резки металлов и производства гребных винтов. Последний – уникален для России: единственный его аналог находится в Северодвинске, – добавляют источники в ОСК.

Сотрудники Крыловского центра, разрабатывавшего по заказу Объединенной судостроительной корпорации проект стратегии, такую информацию не опровергают и не отрицают.

– И Балтийский завод, и Адмиралтейские верфи будут работать. Оба загружены заказами до начала 2020-х годов. А дальше? Вот вы сами знаете, что с вами будет через десять лет? – ответили вопросом на вопрос в научном учреждении.

– Но ведь стратегия разработана до 2030 года. Логично, что в ней будет информация о

деятельности именно до этого периода, – попыталась поспорить «Фонтанка».

Но получить внятные пояснения так и не удалось.

Роль «Уралвагонзавода» в истории

Стратегия развития до 2030 года, заметим, – проект нового руководства ОСК, взявшего власть весной 2013 года, после резкой критики старых топ-менеджеров со стороны Дмитрия Рогозина.

– “Отец” документа – нынешний президент корпорации Владимир Шмаков, ранее трудившийся на “Уралвагонзаводе”. Исполнитель – глава совета директоров ОСК и по совместительству начальник Крыловского центра Андрей Дутов, – говорят судостроители.

С приходом Шмакова и Дутова ожесточилось противостояние между кланами «производственников» и «конструкторов», группирующихся в ОСК. Первые настаивают на строительстве как можно большего количества кораблей и модернизации верфей, вторые делают ставку на научные разработки. Конструкторы из Крыловского центра, получив право написать стратегию, по сути, одержали победу, рассуждают в ОСК.

– Возможно, именно это стало одной из причин отказа от строительства суперверфи в Кронштадте, которое лоббировал экс-глава корпорации Роман Троценко, – комментируют источники.

В пресс-службе ОСК смогли официально подтвердить: проект в Кронштадте, стоимость которого, по некоторым оценкам, могла составить больше 20 миллиардов рублей, в стратегии развития действительно «не фигурирует».

– Но я не сомневаюсь, что в течение 15 лет эта идея будет реализована, – утешил «Фонтанку» Алексей Кравченко, подчеркнув, впрочем, что это его личное мнение. – В ближайшие годы станет понятно, насколько рынок готов к появлению этого крупнотоннажного центра.

Общая стоимость программы развития Объединенной судостроительной корпорации до 2030 года оценивается в один триллион рублей. Только 20% средств, направленных на ее реализацию, будут бюджетными. Оставшиеся 80% в ОСК надеются получить из частных источников.

Софья Вертипорох, «Фонтанка.ру»