

Дело — труба



СВЕТЛАНА ФЕДОТОВА

Дорогой дневник, источник сообщил, что на выездном заседании «Сотрудничества», которое на этот раз состоялось на заводе стеклопластиковых труб, его владелец и генеральный директор Игорь Прагер будет метать гранаты, бить в бубен, а в заключение, после 25 лет выжидания, вступит в этот самый влиятельный в регионе клуб промышленников. Конечно, я туда поехала.

Игорь Прагер — из когорты секретных конструкторов военной техники. На его визитке до сих пор красуется «Лауреат Государственной премии СССР».

В своё время ему было поручено одно из направлений разработки ракетных двигателей на твёрдом топливе. Его лебединой песней мог бы стать крылатый комплекс «Альбатрос», который планировался как асимметричный ответ американской программе СОИ. Смежниками для «Альбатроса» в том случае стали бы и другие пермские предприятия ракетного узла, но концепция обороны в конце 1980-х сдвинулась в пользу очень страшного оружия — ракет под названием «Молодец», пусковые установки которых были расположены на железнодорожных платформах.

«Поезд номер ноль» выглядел как обычный состав с пассажирскими и почтово-багажными вагонами, и даже опытные железнодорожники с расстояния в 50 м не могли определить в нём боевую машину. Отстрелявшись, «Молодец» уезжал по железнодорожным путям бескрайней страны, и это очень пугало страны-члены НАТО. Стоило появиться этим комплексам на боевом дежурстве, как разными договорами об ограничении вооружений они были списаны «в утиль».

Говорят, один из таких поездов базировался под Пермью, в Бершети. Известно, что основатель пермской школы ракетных двигателей, генеральный и генконструктор НПО «Искра» Лев Лавров очень переживал по поводу закрытия пермского проекта. Наложилось и то, что здесь же проводилась огромная конструкторская работа по проектированию двигателей для проекта «Энергия-Буран», также закрытого.

В общем, Прагеру было дано задание придумать что-то, что дало бы возможность продержаться. Броневички «не катили», бытовые вентиляторы — тоже, а вот стеклопластиковые трубы показались интересным проектом.

К слову, ещё один прославленный советский конструктор, один из основателей КБ машиностроения (ныне — ОАО НПО «Искра») Михаил Цирюльников коммунальное хозяйство тоже уважал: с использованием пушки М-47 он создал установку для прокладки труб под дорогами.

На этом этапе и произошла размолвка Игоря Прагера с другими промышленниками. «А сможем ли мы это продать?» — задался он вопросом, говоря об одном из изделий на одном из первых собраний тогда ещё безымянного клуба директоров пермских оборонных предприятий. Понимания Прагер не встретил — тогда покупали всё, и главным для предприятия был вопрос: сможем ли мы это сделать?

К этому же периоду относится создание пермского автомобиля на «Велте», о котором Виктор Черномырдин сказал: «Это ещё что за...?»

Дальше была долгая дорога в дюнах развивающейся экономики, с приключениями итальянцев, чья технология была куплена в России. Завод тем не менее в Перми в 1996 году построили. Причём в помещении, которое при советской власти было подготовлено для производства эмалированных труб: было и такое экзотическое тупиковое направление развития коммунального хозяйства.

Деньги на предприятие дали, по выражению Прагера, «весёлые ребя-

та» из «Пермэнерго». \$3,5 млн кредита возвратили потом стеклопластиковыми трубами. С «Пермводоканалом», когда он был муниципальным, завод стеклопластиковых труб нежно дружил: по стоимости у этого типа труб огромные преимущества перед стальными и полипропиленовыми. Но как только «Пермводоканал» стал частным, дружба кончилась.

«Благодаря заказам бюджета города Екатеринбурга, нефтяных компаний наш — пермский! — завод стеклопластиковых труб построил вторую, третью, четвёртую и пятую линии! А заказов от бюджета Перми и Пермского края у нас — ноль! — резал правду-матку на выездном заседании «Сотрудничества» Игорь Прагер. — Я не давал взяток, не даю и давать не буду! И это прямой повод не давать мне заказов!»

На этой встрече должен был присутствовать заместитель председателя правительства Пермского края Алексей Чибисов, но его источники, похоже, тоже предупредили, и он, сославшись на подготовку Инженерно-промышленного форума, отсутствовал.

Городская власть также отсутствовала. «Вы мне обещали Самойлова!» — мстительно напомнил президиуму «Сотрудничества» Игорь Прагер.

Чиновница из администрации Перми попыталась оправдаться, сказав, что они не могут диктовать условия частной компании, которой является «Новогор-Прикамье».

ФОТО ТСТ=PERM.RU



Люди голосят,
проводя осень.
Евро — шестьдесят
Доллар — сорок восемь.

Из интернета

«Можете! — вскричал Игорь Прагер и помахал папкой, в которой содержатся документы о технической политике этой компании. — Чёрным по белому в них записано, что «Новогор» должен использовать только полипропиленовые и стальные с цементно-песчаным покрытием трубы, в то время как стеклопластиковые и дешевые, и экономичнее, и прочнее. Город может заставить их изменить этот документ!»

«Стеклопластиковые трубы — это мечта всех тех, кто укладывал трубы в 1950-1980-е годы, — взял слово Михаил Плеханов, бывший главный инженер управления капитального строительства Перми, знающий про коммуникации всё. — Они превосходят все остальные трубы по всем параметрам. Но нужна грамотность при их прокладке и эксплуатации. Поэтому политика «Новогор» понятна: проще уложить неграмотно стальную трубу, чем грамотно стеклопластиковую».

Но компании Прагера «выдавили» со всех значимых прокладок коммуникаций в Перми — с улиц Чкаловской, Героев Хасана, шоссе Космонавтов. Кроме того, его «выдавили» с тендера по Краснокамску. Стеклопластиковые трубы были на 54 млн руб. дешевые, но выбрали другого подрядчика, и теперь примерно та же сумма нужна ещё дополнительно, чтобы подкачивать давление в трубах. При этом мир движется в направлении композитов, а здесь, у нас в Перми, образовался целый кластер предприятий, исследующих эти материалы и работающих с ними. Одних только производителей стеклопластиковых труб — полдесятка.

Игорь Прагер не унывает: по старой памяти подался в спецтехнику — стеклопластиковые корпуса для ракет, оказывается, тоже бывают. Проторил дорогу в Башкортостан, Казахстан и т. д. Завод его совсем не бедствует: средняя зарплата составляет 34 тыс. руб., и его 60 работников при нынешней загрузке мощностей заказами смогут производить продукции чуть ли не на миллиард рублей.

«Но почему меня никуда не пускают в Пермском крае!» — в конце своей речи Прагер перешёл на русь.

«Сотрудничество» приняло решение вынести этот вопрос на заседание экономического совета, а мне эта ситуация показалась зеркальной по отношению к событиям 20-летней давности, когда Семён Хариф, возглавлявший тогда холдинг «Альфа-Цемент», предлагал региону строить долговечные дороги из бетона и одновременно загружать производство на ОАО «Горнозаводскцемент». Дорог таких в Пермском крае так и не появилось, а Хариф теперь живёт в Канаде. Свой пакет акций «Альфа-Цемента» он продал.

Мой прогноз: Игорь Прагер свой бизнес тоже продаст. ■