

Павел Игнатьев

И нет на свете печальнее повести,
Чем об этой прибавочной стоимости...

Александр Галич

Дело о «Пеликанах»

Небольшое предприятие «Верфь Пеликан лтд.», о котором пойдет речь далее, было создано едва ли не одновременно с новой Россией (с точки зрения государственного устройства последней, конечно же), в 1991 г. Эта верфь, основанная энтузиастами и знатоками своего дела, работает сразу в нескольких направлениях, вполне наглядно демонстрируя преимущества свободной экономической зоны Калининграда, в которой она расположена.

В чем же заключаются эти преимущества? Вкратце их можно охарактеризовать так: если к ввезенным на территорию Калининграда (или области) полуфабрикатам (допустим, каким-либо комплектующим) добавляется созданная местной (т.е. российской) рабочей силой прибавочная стоимость в объеме не менее 30% от суммарной стоимости этих изделий, то получающийся в итоге товар с точки зрения закона становится российским. В том смысле, что он при продаже на всей территории страны не облагается НДС или таможенной пошлиной. По такой схеме работает хорошо известный завод «Автотор», собирающий готовые автомобили из ввозимых из-за границы машинокомплектов, похожий принцип положен и в основу работы верфи «Пеликан». «Но они машины собирают, а мы яхты *строим*», – говорят сотрудники верфи.

Сегодня она ввозит в Россию секции корпуса парусных и моторных яхт, отформованные польским контрагентом – предприятием «Janmog», после чего выполняет окончательную сборку стеклопластиковых «скорлуп» в единое целое и насыщает их обстройкой и элементами внутреннего оборудования в соответствии со спецификациями верфи и пожеланиями заказчика. Важно отметить, что подобный процесс не имеет ничего общего с нелегальной «перепечаткой» фирменных яхт, чем еще сравнительно недавно грешили некоторые наши судостроители. Нет, поставки пластиковых «яхтоком-

плектов» (видимо, их следует именовать именно так по аналогии с машинокомплектами) вполне официально осуществляются польской стороной с передачей верфи права дальнейшей реализации готовых судов на территории всей России. В подобной практике со стороны поляков нет ничего удивительного – мы уже писали, что ряд верфей в Польше вообще не выпускает яхт под своим собственным брендом, производя их, что называется, «на сторону». В данном случае и овцы целы, и волки сыты: «Janmog» полностью загружает свои стеклопластиковые мощности, в то же время избавляясь от одной из самых сложных для массовых верфей задач – индивидуализации внутренней обстройки серийных лодок.

Эти хлопоты и берут на себя контрагенты фирмы – в частности, «Пеликан». При этом, как показало наше знакомство с ее лодками (см. тест на стр. 38), качество российской сборки – на уровне, придаться к аккуратности и тщательности работы наших мастеров нет ни малейших оснований. Ни одна деталь, ни элементы крепежа, ни монтаж оборудования не дают основания вспомнить популярное у нас выражение: «Слепила из того, что было». Более того, собранные в Калининграде яхты выгодно отличаются от оригинальной польской продукции, получая усиленный днищевой набор, более мощный транец и богатую комплектацию. Если поставить «пеликановские» лодки на какой-нибудь крупной вы-



Яхта «Cobra 33»

ставке рядом с продукцией признанных грандов массового яхтостроения, вряд ли можно будет найти отличия в качестве сборки.

Причем – и в этом кроется преимущество свободной экономической зоны – российский покупатель, приобретая собранную в Калининграде лодку, будет лишен всех «прелестей» общения с таможенной, равно как и необходимости уплаты пошлины и НДС, как это приходится делать при ввозе яхты из-за рубежа. «На круг» калининградская лодка обойдется россиянину примерно на 30% дешевле, чем оригинальная польская продукция при идентичной комплектации (а она, вновь повторю, выгодно отличается от «родной»). Подобное обстоятельство, думается, может способствовать широкой популярности «Пеликана» на внутреннем российском рынке (параллельно отметим, что помимо уже упомянутой «Sasanka» верфь может вести сборку и судов других типов, например, в ходе нашего визита на стапелях стояли две интересные польские лодки типа «Собра 33»).

Помимо сборки из готовых комплектов верфь строит и малые суда, что называется, по «полному циклу»: в свое время предприятие купило два комплекта матриц для постройки 35- и 37-футовых крейсерских яхт шведского проекта. Одна из этих яхт недавно обогнула Европу, своим ходом прийдя из Калининграда в Сочи – серьезная проверка качества для сравнительно

небольшого суденышка. Помимо парусных яхт, компания в настоящий момент занята достройкой судна по оригинальному проекту, ближайшим аналогом которого являются немецкие «FluWoBoot» («КиЯ» № 205). Это относительно широкий и высокообитаемый неторопливый моторный крейсер для дальних плаваний по рекам и каналам. Подобные лодки – новинка для нашего рынка, но, думается, в ряде регионов они могут иметь спрос, более того, при должном качестве смогут найти спрос и на Западе.

Интересно, что опыт работы «Пеликана» отнюдь не исчерпывается малым судостроением. Эта компания принимала серьезное участие в ремонте знаменитых парусников «Крузенштерн» и «Седов», выполняя отделочные работы в музее, каютах высшего комсостава, а также реставрируя палубы и многочисленные дельные вещи океанских гигантов. Наряду с этим верфь изготавливала для подводных аппаратов «Мир» детали легких корпусов и лопасти гребных винтов, что требовало особой тщательности работы, учитывая те глубины и нагрузки, на которых они работают.

Но все же «ударная сила» «Пеликана» – сборка моторных лодок «Janmor», в первую очередь – популярной модели «Janmor 530», выпускаемой с разными вариантами компоновки: классической каютной (Cabin), с высокой рубкой (Fisher) и с проходом по всему периметру борта

(Walkaround). Конструктивно «наша» версия отличается от польской усиленным транцем (его толщина увеличена на 15 мм) и объемистым сварным бензобаком, размещенным под кокпитом (параллельно он выполняет роль мощного силового элемента).

Убедиться в надежности и качестве катера российской сборки мне довелось на лодке четырехлетней давности. Не самая деликатная эксплуатация судна практически не сказалась на его внешнем виде: релинги не шатались, тент нормально застегивался на штатном месте, ничего не скрипело, углы усиленного транца и ресса были без трещин. Лодка хорошо управлялась и имела сравнительно мягкий ход по довольно неприятной речной волне.

Подобные суда можно условно назвать «среднестатистическими» для сегодняшнего малого судостроения. Отработанная технология формовки их «мыльниц» в Польше вкупе с высоким качеством окончательной сборки в России и сравнительно невысокой ценой благодаря отсутствию таможенных платежей и сборов могут сделать продукцию «Пеликана» востребованной на внутреннем рынке. Дело осталось за малым – найти достойного дилера!

236006, г. Калининград,
ул. Запорожская, 1.
Тел. 8 (4012) 64 48 14
Pelikan@baltnet.ru
www.boatpelikan.ru



Неторопливый хаусбот



Катер «Janmor 530»



Мореходный ботик

