

Большое значение малых судов

От их качества и надежности зависит жизнь северян



РАЗВИТИЕ маломерного флота, производство малых судов непосредственно в регионе – задача, безусловно социально важная, считает учредитель «Северной судостроительной корпорации» Игорь Норко. – Для многих жителей Архангельской области и Ненецкого округа при полном отсутствии дорог в глубинке, но обилии водных путей маломерные суда не просто являются единственным средством передвижения, от их качества и надежности зависят жизнь и здоровье северян.

Речь идет о лодках и катерах

длиной от трех до 12 метров, рассчитанных на многолетнюю эксплуатацию в тяжелых условиях Севера не только для любительских рекреационных целей, но и для серьезного туризма, профессиональной охоты и промысла рыбы, морского зверя, спасательной деятельности, исследований труднодоступных мест, обеспечения работы водолазов, других служебных целей. Предложений судов, пригодных для этих целей, на рынке достаточно, но, как правило, это или импортные весьма дорогие изделия со своей специфической аксессуаров, или лодки крупных российских фирм, не уступающие зарубежным в цене. К тому же их неудобно выбирать, находясь

непосредственно в регионе: судно слишком серьезная вещь, с большим количеством важных деталей, и каждое со своими особенностями, чтобы можно было приобретать заочно.

Сапреди прошлого года в Архангельской области появилась альтернатива – алюминиевые суда местного производства марки «Баренц». Как рассказал генеральный директор предприятия «Северная судостроительная корпорация» Юрий Васильев (на снимке), цельносварные лодки не боятся ударов о камни, столкновений с топляком и другими подводными препятствиями, не требуют ежегодного ремонта и переклеивания. На них не нужно регулярно восстанавливать защитно-декоративное покрытие, как на пластиковых и композитных лодках. На любой из моделей лодок предусмотрен блок плавучести, так что утонуть она не может, а корпус имеет пожизненную, не ограниченную по времени гарантию. По сравнению с конкурентами лодки «Баренц» обладают повышенной грузоподъемностью, что немаловажно при использовании их в хозяйственной деятельности в сельской местности и на морском побережье.

Среди заказчиков таких лодок уже есть частные предприниматели, которые возят коммерческие грузы для снабжения товарами сельских магазинов, к катерам для эвакуации пострадавших есть интерес у местных архангельских спасателей, часто работающих по островным территориям. «Северная судостроительная корпорация» выиграла аукцион, проводившийся администрацией Заполярного района НАО, и в настоящее время строит два водных 12-местных такси для перевозки пассажиров по Печоре.

Экономическая эффективность предприятия на первом этапе является не очень высокой. Это связано прежде всего с большими начальными капитальными затратами и тем, что для вывода на рынок нового вида продукции требуется время. Когда они создавались, исходили из того, что в Архангельской области на учете в ГИМС стоит около 40 тысяч маломерных судов, но используется из них только около 30 тысяч, а 25 процентов не могут пройти технический осмотр из-за своего плачевного состояния.

Большое значение малых судов

ТАКОЕ ЖЕ состояние маломерного флота и в соседних регионах – Ненецком округе, Республике Коми и Вологодской области. Маломерный флот представлен в основном старыми «Казанками», «Прогрессами», «Амурами» и другими лодками и катерами еще советского производства. Отработав по два-три ресурса за счет постоянного ремонта, они безнадежно устарели физически, на них нельзя устанавливать современные моторы и использовать их с максимальной эффективностью.

– Когда проект начинался, то ни о какой господдержке мы не задумывались, так как расчеты показывали, что, начиная с третьего года производства, пойдет небольшая, но прибыль, – поясняет Игорь Норко. – Но столкнувшись с кредитной политикой банков, поняли, что для более эффективной работы нам нужна помощь государства. Поэтому сегодня мы готовим документы для получения господдержки – как по лизингу, так и для компенсации процентов по банковским кредитам. Это те виды поддержки, которые сегодня прописаны в региональном законодательстве. Но региональная власть

могла бы оказать нам, как местным производителям, и другую помощь. Например, спасателям необходимо специальное судно – «скорая помощь на воде». И мы можем разработать и наладить выпуск таких специальных судов, которые никто еще не выпускает в России. Для этих целей обычно приспособляются катера и моторные лодки, предназначенные для других целей. Мы могли бы быть первыми и на каком-то этапе единственными, кто выпускает такую продукцию. Для этого необходима только воля и понимание того, что эти специальные суда могут спасти чьи-то жизни.