



После безрадостных новостей с финансовых рынков благодушное настроение выставочной недели в Дюссельдорфе сменилось на озабоченное. Первые лица и финансовые руководители ведущих судостроительных фирм под всякими благовидными предложениями покинули свои стенды, чтобы срочно обдумать и предпринять возможные контрмеры. А на лицах других специалистов можно было прочесть один и тот же немой вопрос: «Означает ли эта новость «номер один» начало нового мирового экономического кризиса?».

Индустрия прогулочного флота, по сравнению с другими сегментами рынка, при глобальных финансовых потрясениях более уязвима. При существенной угрозе своим жизненно важным интересам человек вынужден собственными увлечениями, тем более весьма затратными, откладывать на второй план. Отложенный спрос для производящих компаний, которые уже потеряли в стоимости акций на фондовом рынке, большого выбора возможных мер не оставляет – это снижение объемов производства, уменьшение перспективного проектирования, увольнение сотрудников. Но главное – уменьшение экспорта.

Одним из самых привлекательных рынков для продажи высокотехнологичной продукции отрасли всегда были США. Рецессия здесь, о неизбежности которой все чаще говорят сами американские эксперты, резко снизит покупательские способности населения, а конкурентная борьба с товарами из Китая, Сингапура и других стран Юго-Восточной Азии возрастет.

Скажется ли застой на рынке США, а вместе с ним и возможный мировой кризис, на экономике России и опосредованно – на темпах развития прогулочной отрасли, которая последние семь лет росла семимильными шагами? Мы постарались изучить мнения российских экономистов, провели экспресс-опрос нескольких специалистов судостроительных компаний и продающих фирм. Преобладающего мнения нам выявить не удалось. Одни – а это около 60% опрошенных – считают, что говорить о негативном влиянии на экономику России преждевременно, потому что вообще неясны масштабы первопричины – ипотечного кризиса в США. Другие не видят никакой опасности обвала рынка в нашей стране, потому что она сегодня имеет серьезный запас прочности и стабильности; третьи предупреждают, что нужны сроч-

ные финансовые меры, потому что многие банки, фондовые игроки уже понесли значительные потери, которые через некоторое время почувствует и рядовой гражданин. Например, бывший вице-премьер Егор Гайдар, учитывая цикличность развития мировой экономики, считает, что события после начала мирового спада могут развиваться по следующему сценарию: падение мирового спроса и цен на нефть и металлы, сокращение экспортных доходов страны, бегство иностранного капитала и новая девальвация национальной валюты... Среди специалистов отрасли большинство также не верит в возможность скорого кризиса в России. А тот, кто не исключает его, не видит необходимости что-либо делать и ждет предпринимаемых властями мер. Точных прогнозов тоже пока никто не решается делать. Есть отдельные высказывания по вероятному развитию того или иного сегмента рынка и негативных тенденциях, а главное – отклики на предлагаемые правительством пути развития.

За годы подъема малое судостроение, к сожалению, не превратилось в индустрию прогулочного флота. Многочисленным мелким фирмам в случае чего придется выживать в одиночку. Защитить общие корпоративные интересы отрасли некому.

Большинство фирм ориентировано на импортные товары и материалы, а если еще и на западные займы, то им придется тяжело. Привлекательные ранее низкие проценты кредитов сейчас резко выросли, а сроки возврата займов сократились. Новым фирмам без собственного капитала будет подниматься очень трудно. Сегодня получить кредит и в отечественных банках стало сложнее. Условия займа также ужесточились. Процентные ставки будут расти.

То же самое относится и к потребительским кредитам. Если еще недавно почти сразу десять банков могли предоставить кредит от нескольких десятков тысяч до нескольких миллионов рублей на приобретение судна, даже дорогого, в том числе и на вторичном рынке, то сейчас и здесь условия стали жестче, а о беззалоговом кредите можно забыть.

В верхнем сегменте судов, вероятнее всего, покупатель станет больше ориентироваться на традиционные классические модели с большой автономностью. Остроумные модели «гламурного» флота, требующие более

частой сменяемости и реализации на вторичном рынке, могут стать менее востребованными. Может замедлиться рост в сегменте производства судов с малым практическим назначением, в первую очередь гидроциклов, к тому же в последнее время вызывающих у местных властей все большее недовольство из-за своего непредсказуемого использования.

Среди подвесных моторов наиболее уязвимыми могут стать модели большой мощности. В первую очередь из-за высокого потребления топлива, а при негативном развитии сценария – и из-за ухудшения общей конъюнктуры в мировой экономике. Традиционно одним из наиболее крупных потребителей моторов большой мощности (выше 100 л.с.) всегда был американский рынок.

Может повыситься интерес к отечественным моторам. К сожалению, прошедшие годы не были в полной мере использованы для улучшения их качества. Но говорить о «народном» моторе, так же как и о «народной» лодке, как это было в эпоху СССР, сегодня не приходится.

В целом меньше пострадают те, кто ориентирован на внутренний рынок, использует отечественные материалы и технологии.

Рядовому потребителю, кто уже твердо решил при-

обрести судно или мотор, можно только посоветовать сделать это в самое ближайшее время.

Большинство экспертов сходится во мнении, что катастрофического обвала на рынке прогулочных судов, который произошел во время перестройки и после кризиса 1998 г., уже не будет, возможно некоторое снижение темпов роста. Есть надежда, что с повышенным уровнем инфляции и проблемами с ликвидностью банков в стране правительству удастся справиться.

Нельзя рассчитывать на рост высокотехнологичной продукции только за счет импорта. Необходимо понижение технологической зависимости за счет развития собственного производства, прямого, как считают в правительстве, приобретения зарубежных предприятий. Ведь сегодня судостроительная отрасль высококачественные смолы, стеклоткани, морской алюминий, материалы для надувных лодок вынуждена покупать за рубежом. Сосредоточение усилий на отраслях, где можно быстро наладить и восстановить собственное производство, а это в первую очередь судно- и авиастроение – традиционно «дружественные» малому судостроению области, внушает оптимизм.

Но как бы ни развивалась ситуация в мировой экономике, полученный острый сигнал нельзя игнорировать.

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:



«Volvo 70» для русской команды

В середине зимы на известной фирме «Green Marine» закончилась постройка корпуса лодки класса VOR 70 для отечественной команды. Наши корреспонденты побывали на верфи, ознакомились с конструкцией судна и взяли интервью у конструктора яхты Роберта Хэмфри.



Стальные плавники

Продолжаем разговор о плавниковых двигателях, на этот раз об экспериментальных моделях, разработанных на протяжении последних 30 лет отечественными учеными и конструкторами-оборонщиками. О них расскажет наш давний автор, конструктор Е.В.Данилов.

«Буревестник-630 DC»

Изначально этот РИБ от петербургской «Мобиле Групп» был разработан по заказу военно-морского флота, но вскоре появились и его «гражданские» версии со стационарными и подвесными моторами, которые прошли испытания на нашей «мерной миле». Планировка с центральной консолью представилась некоторым «частникам» чересчур спартанской, поэтому в конце прошлого сезона компания освоила серийный выпуск более комфортабельной модификации «DC».



Необычная кругосветка

Успешно завершилось самое необычное кругосветное плавание – в Петербург после пяти лет странствий вернулся катамаран «Благовест». Читателей наверняка заинтересуют подробности, поскольку судно, хоть и построено в основном своими руками, но из редкого для судостроения материала – титана – и вооружено мало известным у нас вариантом – аэрориг на двух мачтах. Рассказывает капитан Андрей Фоминцев.



Служение скорости

Первая часть этой обзорной статьи посвящена работе выдающегося инженера-кораблестроителя Ростислава Евгеньевича Алексеева (1916–1980) по созданию широко известных у нас и более чем в 20 странах мира судов на подводных крыльях.

Олимпийская мозаика



Самая пора напомнить о том, какие классы яхт входят в Олимпийскую обойму, чем будут отличаться правила проведения регаты, каков рейтинг основных претендентов на золото.