

тивления движению судна необходимо, чтобы снижение сопротивления трения вследствие уменьшения площади смоченной поверхности было больше отрывного сопротивления поперечных реданов. Это возможно только при достаточно высокой скорости, которая, по-видимому, недостижима на данном судне. Некоторые особенности и оценки снижения сопротивления движению быстроходных судов с помощью создания отрыва жидкости на бортах судна рассмотрены мною в работе «Влияние характеристик бортовых искусственных каверн на сопротивление движению быстроходных судов» («Судостроение», 2008, №3, стр. 23–26).

Здесь также уместно заметить, что использовать чисто парусное судно или чисто моторное выгоднее каждое в своей области, чем парусно-моторное судно. В частности, на сопротивление тримарана большое влияние оказывают размеры и положение аутриггеров относительно центрального корпуса. Но критерии оптимального выбора этих характеристик у парусных и моторных судов совершенно различны.

Использование небольшого по размерам и простейшего по конструкции гидролотка для испытаний модели вполне оправданно при выборе основных элементов судна на ранних этапах его создания. Однако при трактовке результатов, полученных на моделях малых размеров, необходимо проявлять большую осторожность. Следует учитывать как возможные масштабные эффекты, связанные с вязкостью и капиллярностью жидкости, так и несовершенство измерительной системы стенда.

В заключение можно сказать, что идея о снижении сопротивления движению судна путем создания отрыва жидкости на корпусе с помощью поперечных реданов в целом правильна. Но в данном случае эта цель, видимо, не будет достигнута из-за недостаточной скорости судна. ■

Артур Гроховский

ДИВНЫЙ НОВЫЙ МИР,

Так вот она, желанная свобода – за горло держит цепкою рукой...

Евгений Исаевич



или Заметки о глобализации

Процесс вступления России в ВТО, многие годы тянувшийся по принципу «не догону, так хоть согреюсь», похоже, близится к своему завершению. Ликуют представители экспортных (читай – сырьевых) отраслей, рвут волосы на голове производители (в первую очередь – небольшие), ориентированные на внутренний рынок.

Судьба многих из них предсказуема и, увы, весьма незавидна. Уж если новозеландские (!) судостроители жалуются, что «импорт низкокачественных, но дешевых европейских лодок, продаваемых по бросовым ценам, убивает национальную яхтенную индустрию»*, то слабой российской яхтостроительной отрасли рассчитывать и вовсе не на что. И примеров тому – несть числа. Вот лишь один из сравнительно свежих и весьма показательных.

Второй по величине яхтостроитель Германии – фирма «HanseYachts AG» – нацелена на поглощение известных мировых яхтенных брендов, имеющих высокую репутацию на рынке. Изначально самой первой жертвой компании из Грайфсвальда стала когда-то знаменитая норвежская верфь «Fjord», бывшая в свое время крупнейшим европейским производителем стеклопластиковых моторных судов. Теперь от ее былого величия остался лишь экстравагантный катер «Fjord 40» с необычными «рублеными» формами корпуса. За ней последовала легендарная британская марка «Moody», тоже перешедшая под крыло немецких хозяев. Существенным моментом является то, что собственное производство судов на всех этих предприятиях было свернуто и перенесено в Грайфсвальд.

Сравнительно недавно компания взяла под контроль еще одну известную верфь – на этот раз обанкротившуюся немецкую «Dehler GmbH», причем не купив ее, а придя в качестве конкурсного управляющего (лисе, так сказать, доверили покараулить курятник). Тем не менее факт остается фактом – под натиском агрессивной фирмы пала одна из старейших парусных верфей Германии, когда-то крупнейшая в стране. Более того, марка «Dehler» долгое время вообще

* Imported boats «killing» «New Zealand builders», «IBI Magazine» (опубликовано на сайте IBI 18 октября 2010 г.)

была символом немецкого яхтостроения – таким, каким, например, в своих отраслях считаются «Leica» и «Mercedes-Benz». (Хотя все же факт банкротства «Dehler GmbH» у людей посвященных не должен был вызвать ни малейшего удивления: при весьма грамотной технической политике маркетинговая стратегия этой компании отличалась просто уникальной бездарностью, очевидной для каждого более или менее плотно связанного с яхтенным рынком человека.)

Как сообщила «HanseYachts» в своем пресс-релизе, на верфи «Dehler» в городке Фрайеноль сохранится производство яхт среднего типоразмера, а вот выпуск крупных судов линейки будет свернут (кто бы сомневался!) и перенесен в Грайфсвальд. Одновременно с этим «HanseYachts» планирует создать во Фрайеноле первый в Германии специализированный яхтенный центр с постоянно действующей выставкой различных парусных и моторных яхт, а также их разнообразных комплектующих.

Наряду с этим определилась и судьба бельгийской верфи «Etap», ранее приобретенной «Dehler». Она тоже не очень-то благополучна: хотя известная торговая марка и возвращается под контроль «родных» бельгийских инвесторов, самого судостроительного предприятия на территории страны больше нет и не будет. «Dehler» успел его ликвидировать, а возрождать фирму бельгийцы не решились – слишком большие затраты нужны для того, чтобы в Старой Европе заново построить верфь практически с нуля. В Бельгии останется лишь административный офис, а строительство яхт под маркой «Etap» теперь начнется... в Индии. По словам осведомленных бельгийских коллег, о традиционном качестве «Etap» можно будет забыть. Любопытно в этой связи то, что основной упор в новой маркетинговой стратегии «Etap» делается на... Китай. Европейские и американские рынки станут для верфи вторичными по значимости.

Результат кратковременного (чуть более года) хозяйствования «Dehler» – ликвидация весьма своеобразной и самобытной верфи (напомним, она строила непотопляемые моторные и парусные яхты с очень интересными техническими и композиционными решениями), потеря рабочих мест и налогов в бельгийскую казну. Беседуя со мной, Пьер-Ив Мартен (сотрудник известного бельгийского журнала «Yachting Sud»), говоря о компании «Dehler» и ее методах (теперь уже бывших) ведения бизнеса, употреблял разные слова, наиболее деликатными из которых были «гангстеры» и «бандитизм». Впрочем, «возмездие» (если слово сие здесь вообще применимо) себя долго ждать не заставило – несмотря на богатых инвесторов, несколько

лет назад заново возродивших знаменитый некогда бренд, «Dehler» выжить не смог.

Агрессивность «HanseYachts», вообще говоря, поражает – за последнее время эта компания не только приобрела несколько известных брендов, но и переманила к себе ряд весьма значимых в мире яхтенной торговли людей, чьи имена прочно ассоциировались с другими марками. Например, Луку Модрийяна, руководившего продажами на верфи «Etap», а также Бена Вэйса, занимавшегося примерно тем же самым, но на самом «Oyster». В общем-то, в этом нет ничего удивительного – в европейском яхтостроении все специалисты с именем так или иначе «бродят» между верфями с определенной регулярностью, но эти два имени – знаковые: слишком уж долго они были связаны с конкретными брендами...

В свое время в одном из отчетов о Дюссельдорфской выставке я предсказывал, что кампания поглощений и слияний яхтенных верфей в Европе будет только нарастать. Но жить в мире, в котором останутся лишь «SuperBeneteau» (или «SuperBavaria», не принципиально) и «SuperHanse», не хотелось бы. Однако все идет к тому. Мировая тенденция (называемая становящимся все менее и менее приличным словом «глобализация») подсказывает, что в обозримом будущем практически любой сектор товаров будут контролировать максимум два крупных изготовителя (плюс, возможно, какое-то количество ничего не значащих маргиналов). Вы хотите примеры? Как говорится, «их есть у меня»: «Intel» и AMD, «Microsoft» и «Apple», «Boeing» и «Airbus», «Canon» и «Nikon», «Kodak» и «Fuji», «Lewmar» и «Harken» – все перечисленные пары производителей контролируют свыше трех четвертей рынка своей продукции (а в ряде случаев и больше). Остается лишь вспомнить рекламу «МММ»: «И это – только начало...»

Добро пожаловать в «дивный новый мир»! Или кто-то сомневается в том, что к судьбе и без того немногочисленных отечественных строителей малых судов со стороны «монстров» яхтенного мира будет проявлено больше внимания и заботы?

P.S. Как это ни смешно звучит, но еще 20 лет назад мы уже жили в стране, где принцип «два изготовителя в одном сегменте» довольно успешно воплощался в жизнь. «Зенит» и «Киев», «Свема» и «Тасма», «Туполев» и «Ильющин», «МиГ» и «Су», «Жигули» и «Москвич», «Вихрь» и «Нептун», ленинградская и таллинская спортсудоверфи – примеры можно перечислять долго. Мы отказались от нашей тогдашней страны в немалой степени ради большей свободы выбора. И получили ее. Сполна. ■

Оптовая продажа лодок «Казанка 5М7»



От официального дилера.
Возможны комплектация трейлером,
установка мотора, тюнинг лодки.
Отправка в регионы.
г. Казань.
Оптовый отдел: т. 2-67-27-00
Розница: т.(843) 5-188-999, 5-188-392
morskoyvolk@inbox.ru

ООО «МАРЛИН»

Изготавливаем яхты, катамараны,
мачты, стоячий такелаж.
Продаем мачтовый профиль.

Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
info@marlin.su, marlynpavel@ngs.ru, www.marlin.su