

Форум судостроителей в Тольятти

А. Д. ▶ События такого уровня значимости происходили в новейшей истории нашего маломерного судостроения крайне редко. Их можно даже сосчитать по пальцам. По новизне и амбициозности с прошедшим Форумом яхтенной индустрии соперничает разве что первое бот-шоу в Москве, проходившее летом 1991 года, но если формат отраслевых выставок с тех пор у нас уже достаточно хорошо отработан, то «большой сбор» специалистов-малотоннажников – это то, что напрашивалось в повестку дня уже давно, хотя произошло только сейчас.

Короткими днями конца ноября в Тольятти на территории технопарка «Жигулевская долина» собралось не меньше пары сотен специалистов из России и из-за ее рубежей



Организатор и ведущий Форума Максим Годовых

Фото автора



– в основном по производству и проектированию малых прогулочных судов – чтобы... Тут уместно многоточие. Несмотря на то, что цели форума вроде бы очевидны и были заранее сформулированы организаторами в программе, съехавшиеся в столицу отечественного автопрома участники имели довольно смутное представление о том, что здесь произойдет, тем более – какие можно будет сделать потом выводы.

Интересно, что организационные усилия приложили вовсе не действующие «монстры» торговой и производственной индустрии малого флота, а инициативный оргкомитет, возглавленный Максимом Годовых – опытным, хорошо подготовленным специалистом-организатором, пришедшим со своей командой из другой отрасли, и при поддержке правительства Самарской области. Пробным шагом для него стала успешно проведенная в прошлом году выставка Volga Boat Show, там же, в Поволжье. Такой интенсивный старт доказывает, что свежие организационные идеи на рынке малых судов сейчас востребованы.

Заявленная программа мероприятия была разнообразной и насыщенной. В нее вошли и доклады экспертов о нынешнем состоянии отрасли, и мастер-классы приглашенных европейских дизайнеров, и своеобразная игра в «мозговой штурм» с разработкой вариантов решения наиболее важных, с точки зрения участников, проблем маломерки. Центром программы стал конкурс проектов в трех номинациях: малые моторные суда, парусные яхты и системы оборудования малых судов. 110 проектов было заранее прислано на конкурс специалистами-судостроителями, дизайнерами, конструкторами-любителями. Судили конкурс приглашенные эксперты, в числе которых имена, знакомые читателям журнала – Альберт Назаров, Михаил Францев, Вячеслав Чупайло, Юрий Ситников и многие другие компетентные специалисты по малотоннажке.

Быстрее всех определился победитель среди проектов яхт. Им без сомнений стал Soler-35, стильный проект крейсерской яхты для прибрежного плавания от Morozov Yachts. Вторым стал проект

крейсерского катамарана «Котлин» из Петербурга, а третьими были выбраны одновременно проект швертбота «Чиж-2» мастера И. Стрелецкого из Шексны, также знакомого читателям, и проект яхты «Спутник-15» екатеринбургской компании «Спрей».

совсем не маломерному судну – крупной речной мотояхте-катамарану ST24M2 постройки Ярославского судостроительного завода. Она обладала множеством достоинств кроме одного – в понятие маломерного судна она не укладывалась из-за своей немалой длины, так что ее победа

ные идеи во всей их красе, как того ожидалось в конкурсе. Ими предлагались, например, суда, построенные из экологичного и стойкого термопласта, корпуса, собираемые из плоских алюминиевых панелей, аэродвигатели, которые можно устанавливать наподобие подвесников. Но – нужны инвесторы, активность которых сдерживает общая неразвитость нашего маломерного рынка, замкнутого на бюджетной утилитарности либо поклонении знатым мировым брендам. А разве пойдет инвестор к идейному, но непрофессиональному конструктору? Этот порочный круг констатировался в выступлениях экспертов и способам его разрыва было посвящено достаточно выступлений.

Позитивный тон задал с самого начала работы форума министр экономического развития Самарской области Александр Кобенко, огласивший планы создания в регионе судостроительного «кластера», как принято называть теперь системы малых предприятий, объединенных единой тематикой производственной деятельности. Тольятти – уникальный техноград, обладающий всеми необходимыми ресурсами, чтобы раскрыть своеобразный «зонтик» арендных, таможенных, налоговых послаблений над теми предпринимателями, которые решат начать выпуск малых судов на уже оборудованных площадках. В действующей Особой экономической зоне предприятиями занято 180 га площадей, преимущественно по автомобильной тематике, но, как отметил Кобенко, технологически они очень близки к судостроительным, что снимет многие типичные проблемы роста.

О расширении производства лодок много говорилось на форуме. Как выяснилось из докладов, в России есть все, чтобы выпускать продукцию с общемировым уровнем качества – современные материалы и технологии, оборудование высокого класса, понимание, чем и как достигается фирменный стиль. Итог благолепию подвел Виктор Лидер, владелец верфи в Калининграде: «Если начать что-то производить в России, то получится, конечно, немного хуже, зато значительно дороже». Причиной низкой рентабельности он назвал и общий упадок промышленности, и нехватку квалифицированных кадров, но сам же отметил, что подъем производства возможен на принципе синергетического



Достаточно просто нашли и победителей среди проектов оборудования: первой поставили интегрированную информационно-управляющую систему SeaBox О. Лазарева, второй – яхту-робот студенческой группы «Фаблаб Политех», третьей – контроллер авторулевого раз- работки ООО «Байк Марин».

Больше всего споров вызвала номинация моторных судов. С одной стороны, в нее вошла основная часть всех представленных проектов. С другой – бесспорного лидера по всем критериям (оригинальность, реализуемость, инновационность...) не просматривалось. В достатке оказалось неплохих уже серийно выпускающихся образцов, попадались свежие, но совсем не проработанные идеи, были и ни в чем особо не выделяющиеся типовые образцы, из разряда «построено любителями». Недоставало того, что полноценно потянуло бы на гордое звание «проект», т.е. оригинальной, интересной потребителю концепции, доведенной опытным образцом до товарного состояния. В результате гран-при достался

оказалась условной, а «честного» первого места решили не присуждать никому.

Зато второе место заняла стопроцентно оригинальная, доведенная до практики новинка – легкое СВП «Жук-4» разработки Сергея Смирнова, также давнего автора «КиЯ». На одну с ним ступень эксперты поместили и небольшой моторный катамаран «Пеликан» О. Бобова с необычной конструкцией и компоновкой «автобусного» типа. Третью ступеньку заняли также двое – вполне традиционные с виду, но не лишённые интересных особенностей моторка «Грифон-005» Г. Конова- лова и быстроходный тримаран «Буря» из КБ «Аква-Терра».

Конкурс проектов ясно «высветил» нынешнюю ситуацию с нашей маломеркой. Специализированные КБ, загруженные промышленной текучкой и привязкой типовых решений к пожеланиям состоятельных клиентов, почти не развивают перспективного, концептуального проектирования. Вольные же конструкторы, способные мыслить нешаблонно, обычно лишены возможности воплотить эффек-