

Курс - верный



Казалось бы, какую товарную нишу можно успешно и наиболее выгодно занять в отечественном рыночном пространстве? Конечно же, это энергоносители, торговля, транспорт и прочие привычные дела. Но вот группа энтузиастов, создавших еще на заре реформ, в 1992 году, предприятие «Сормовские судостроительные мастерские», вознамерилась строить ...яхты.

Это было одно из первых АО в индустриальном Сормовском районе Нижнего. Первоначально основатели предприятия планировали начать серийный выпуск деревянных крейсерско-парусных яхт. Об этом мечтали коллеги бессменного 43-летнего генерального директора **Александра МАСЛОВА**, в прошлом спортсмены-яхтсмены. Как и он сам — кандидаты в мастера спорта, победители и призеры всероссийских и всесоюзных соревнований по парусно-крейсерскому спорту.

И все это они замыслили тогда, когда денежные «новые русские» только-только готовились появиться, когда шло накопление капитала, когда долгосрочные проекты с длинными деньгами-кредитами на фоне безумной инфляции были неподъемными. Программу судостроения вынужденно, но — верили, что вернутся к ней — временно заморозили.

На старте им повезло, причем, как говорит Александр Михайлович, очень сильно. Случайно узнали о конкурсе, который объявил приход Сормовского Спасо-Преображенского собора. Он только начал восстанавливаться, но возникла проблема гнутых оконных блоков. Кому как не мастерам, вознамерившимся создавать суда с плавными обводами, сделать арочную часть?

Потом дело пошло. Их знал и приглашал работать покойный митрополит Нижегородский и Арзамасский Николай. За время сотрудничества с епархией удалось создать рабочий костяк, а в нем ныне полсотни умельцев, немного финансово разогнуться, а за труды по восстановлению иконостаса сормовского собора Александр Маслов был награжден медалью Русской православной церкви Святого благоверного князя Даниила Московского.

А впрочем, они и не пережидали время, не ждали конъюнктуры — работали по задуманному профилю: создавали эскизные проекты, которые участвовали в конкурсах и уверенно становились лауреатами. Достаточно сказать, что созданный фирмой проект патрульного катера для МВД Вьетнама стал лучшим. Таким образом, так называемая работа изнутри велась все нелегкие годы, «наружу» же вышла, как только рыночное предложение стало реальным.

А года два назад решили вернуться в судостроение. Выпустили яхту для чебоксарского заказчика, судно даже стало чемпионом Чувашии. И пошло-поехало. Тем более что коллектив работал и продолжает работать уже по другим, государственным контрактам, в тесном сотрудничестве со знаменитым ЦКБ по судам на подводных крыльях имени Ростислава Алексеева.

Любопытно, что в этом деле сколько-нибудь реальные маркетинговые исследования вести невозможно: работа ручная, штучная, спрос тоже. И здесь важно занять хорошее имя и высокую репутацию, ибо один клиент, если он доволен работой, рекомендует фирму друзьям из своего круга. А то, что неустраиваемых претензий у заказчиков к предприятию нет, говорит тот факт, что дел всегда хватает, и новые контракты заключаются уже на вторую половину года. Сейчас сормовичи заняты очень нелегким делом: ведут программу по проектированию и изготовлению мебели и обстройки для больших моторных судов, так называемых мега-яхт длиной 40—50 метров. Первая яхта будет спущена на воду в мае этого года. Кстати, сегодня яхтостроение в России развивается довольно уверенно.

— Но если судостроительные заводы в состоянии сделать неплохой металлический корпус, то с внутренним комфортом и уютом для владельца и его гостей дело обстоит далеко не радужно, — говорит Александр Маслов. — А качество, дизайн требовались высшей пробы, поскольку наши клиенты повидали мир, пожили за границей, видали тамошние яхты, могли оценивать тот товар, что им предлагают. Потому-то внутренняя отделка подчас обходится в сумму до половины цены яхты, а то и в ее цену. Не изменили и «наземной» столярке, с которой когда-то начинали. Поэтому производство, чтобы исключить рыночные риски, фактически диверсифицировано. Выпускают лестницы и нестандартные деревянные конструкции для домов и многоуровневых квартир. Для них даже внедрили трехмерное компьютерное проектирование. Здесь работают на так называемой импортозамене, и успешно, поскольку не все зарубежные конструкции адаптированы к российским, в том числе климатическим реалиям. Производственный процесс налажен, оперируют в основном еще на советском, но добротном оборудовании. Появилась возможность понемногу обновлять станочный парк. И все же главное дело — суда. Яхты — и моторные, и парусные. — Да, можно искать и находить новые решения, в том числе по корпусным конструкциям, но судостроение — дело относительно консервативное, обросшее за века законами и аксиомами, — рассуждает Александр Михайлович. — Потребитель в подавляющем большинстве требует не авантюрные конструкции, а классику. Она и стоит гораздо дороже. Конкурентная среда в нашем деле очень плотная, жесткая. Отечественные рыночные «противники» — из Москвы, Калининграда, зарубежные — из Финляндии, Норвегии, Испании, Италии. Подумалось, что, наверное, у сормовских судостроителей есть преимущество — четко выдерживают важнейшее рыночное соотношение «цена-качество». По первому параметру стоимость у наших действительно на 30—50 процентов ниже. Да и добротность не хуже, чем у других. — Но это не тот критерий, на который хотелось бы ориентироваться, — говорит Маслов. — Стремимся выпускать такие изделия, за которые платили бы любые деньги. И такие покупатели всегда найдутся: ведь стоят же в очереди за «Роллс-Ройсами» по несколько лет...

Александр ШАРШУНОВ

