



Vene-2016: все на продажу

Алексей Даняев У метеорологов есть формулировка: «ветер переменных направлений» – когда он вроде есть, и даже хороший, но откуда дует – не понять. Потому что глобальных движений воздушных масс нет, а причина ветра – разного рода перепады давлений – имеют характер местный и противоречивый, потому то и дело меняющийся.



Финляндия – она, с одной стороны, несомненно, Европа, а с другой стороны, ее благосостояние довольно сильно зависит экономической «погоды» в соседней России. Нынешние кризисные явления в нашей экономике понизили покупательскую активность и спрос на товары для досуга в первую очередь. Вот и выставка Vene/Båt в этом году снова выглядит одновременно и как бот-шоу, и как ярмарка любого оловодного товара, а в еще большей степени работает как своеобразный фестиваль – летний хэппенинг на излете долгой северной зимы. На усилении этой досуговой составляющей снова сделали упор организаторы из

хельсинкского выставочного центра Helsingin Messukeskus. И снова дружные финны поддержали лучшие намерения организаторов: за 10 дней шоу посетили 77 000 любителей водного досуга, подняв посещаемость на 5% по отношению к прошлому году. И хотя, судя по опросу, лишь 12% из них намереваются приобрести в этом году моторную лодку, 68% признались, что выставка повлияла на их экономические планы, а 91% были вполне удовлетворены событием в целом.

Центром экспозиции снова стал огромный бассейн «Новая Волна» (Uusi Aalto) глубиной в метр, где в лучах прожекторов все дни крутились SUPеры, вейк- и флайбордеры. Зал с бассейном, где вокруг стендов с досками и разной снарягой постоянно толпились любители «ветренных» видов спорта, пришел на смену многолетней экспозиции парусных крейсерских яхт, которая

NorthSilver 565 Fish привлек наибольшее внимание финской публики

теперь ужалась до угла в главном зале. Там выселись несколько корпусов от мировых брендов, а коренные яхтостроители Суоми проигнорировали бот-шоу, включая самого, казалось бы, непотопляемого местного игрока Nauticat. Зато в достатке было небольших спортивных парусов, и снова среди них был наш «народный монотип» «Лагуна» Бориса Ершова с самим автором на стенде. Но о присутствии здесь «наших» – отдельный важный разговор.

Говорят цифры

Так в чем же неопределенность «ветров»? Честная финская статистика, собираемая ассоциацией судостроителей Finnboat, свидетельствует: обновление местного маломерного флота по-прежнему снижает обороты. В прошлом году финны купили лодок на 84 млн евро, что почти на 15% меньше, чем в 2014 г. При этом число регистраций новых лодок (3685) немного подросло, что говорит об интересе к самому нижнему размерному сегменту. Замечен также рост внимания к сопутствующим услугам – ремонтным, стояночным и брокерским...





Впервые после осенних тестов наш Master 521 официально представлен шведским дилером



Катера Arctic – показательный пример сотрудничества специалистов Норвегии, Польши, Финляндии и России

Зато цифры экспорта сплошь свидетельствуют о росте объема производства и продаж судов в европейские страны, в первую очередь в Скандинавию – на 30–50%, куда пошла половина всего экспорта. Швеция и Норвегия избавляются от собственных малорентабельных производств и охотно берут продукцию стран с более дешевой рабочей силой. Россия закономерно снизила интерес к финским лодкам, почти на 18%, но при этом объем продаж в РФ несмотря на рост валютных курсов оставался довольно серьезным – 278 корпусов на почти 10 млн евро. Продажи подвесных моторов через финских посредников в Россию и Прибалтику остались на прежнем уровне, и 60% от них составили маломощные подвесники до 15 л.с.

Ввоз лодок в Финляндию, естественно, был менее значителен, но тоже немалый – на 29 млн евро, преимущественно из Польши и Британии, и он подрос на 10%. В целом же оборот в индустрии достиг 488 млн евро, и он за год увеличился более чем на 6%.

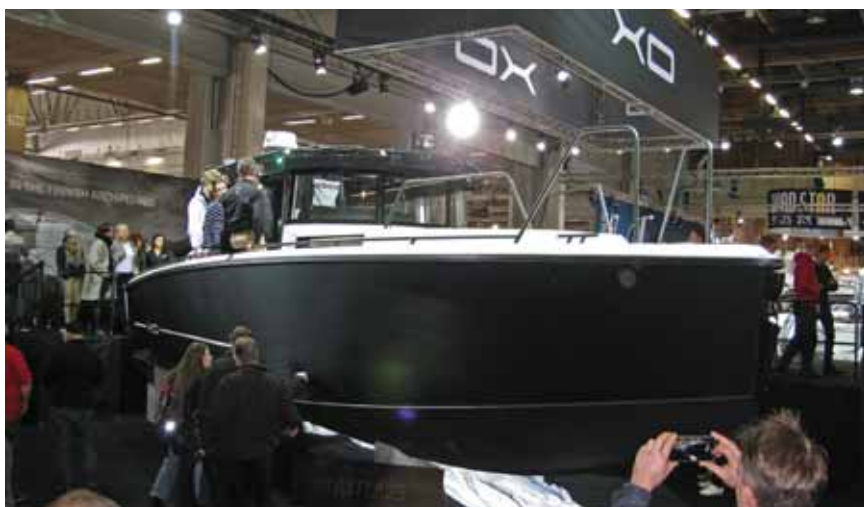
Из цифр статистики понятно, что участники события пришли сюда не для шоу: те, что помощнее да поосновательнее, рассчитывают показать товар заезжим дилерам, те же, кто помельче – либо пробуют свои силы, либо стремятся заполнить ниши «нижних этажей» местного рынка. Отметим для себя рекордное количество лодок от российских производителей.

В прежние годы в Хельсинки мелькали лодки Master, Trident,

NorthSilver, набирались коммерческого опыта строители СВП, но именно в этот раз мы увидели всех их сразу, как самостоятельными экспозициями, так и представленных дилерскими компаниями. Кроме того, впервые «засветились» алюминиевые лодки Wellboat (под именем Wellmar), а в вестибюле были замечены листовки пластиковых

скового дилера, мы также писали в прошлом №259. Чтобы составить достойную конкуренцию, они обновили даже фирменный логотип.

Насколько перспективна попытка прорыва на европейский рынок для наших производителей – сейчас сказать трудно. Удивить его особо низкой ценой мы пока не в состоянии, не было у наших и «цепляющих»



XO 360 ознаменовал переход продукции фирмы в следующую «весовую категорию» – семейные крейсера для длительных путешествий

«баркасики» с Петровской косы Петербурга. В целом преобладало предложение нашего «алюминия». Новый NorthSilver 565 привлекал внимание рыболовов-любителей непривычной здесь американской ковровиновой внешностью, да и вся экспозиция серии Pro смотрелась вполне основательно. Нетипично выглядели цельнокрашенные «под пластик» «Трайидент 450», выставленные здесь под именем StarT 450. Про «Мастеров», обретших швед-

технологических ноу-хау. Скептики пеняют дорогостоящей европейской сертификацией, однако это препятствие оказалось вполне преодолимым – видимо, в силу прозрачности и ясности самой процедуры (чего не скажешь про нашу родную сертификацию по новому Техническому регламенту). Судя по всему, нашему производителю сейчас просто нечего терять: внутренний спрос упал, госзаказ доступен далеко не каждому, и в ход идут любые способы поддер-



Пожалуй, самые яркие новинки хельсинкского бот-шоу – катера Axorag 37 и Yamarin 81DC

жания сбыта. Нам остается только «держать кулаки» за успех российского судостроителя.

Наряду с россиянами активность проявляли и другие страны объединенной Европы. Польша, выбравшаяся в число лидеров роста судостроительных производств, присутствовала как явно – с катерами Galeon, Regazus и яхтами Maxus, – так и неявно, в лице продукции Brunswick Marine, международных брендов Arctic и Axorag. Украина активно продвигает свои «Бриги» и новый бренд моторных лодок Tuna. Эстония, Латвия продолжают политику присутствия явного и неявного, китайцев же, напротив, стало не видно ни с их подвесными моторами, ни с надувными лодками.

Лучшие из разных

Снова в 18-й раз прошел выбор «Лодки Бот-шоу» в четырех категориях, и в этом году выбор был особенно непросто из-за обилия выставленных новинок. В составе жюри – представители профильных государственных инспекций, журналисты известных изданий Vene, Kippari, Vene Mestari. Их выбор подтвердил интернациональный характер Vene-2016. Среди катеров открытого типа победил Axorag 24 Open – пластиковая лодка финской разработки и польской постройки. В ее удлиненном дельта-видном корпусе собрано несколько



свежих идей: интенсивное поперечное и продольное реданирование днища, сочетание компоновки «боурайдер» со спальными «гробиками» под парными консолями, смелые чистые линии дизайна и контрастные цветовые решения – все для того, чтобы заинтересовать в первую очередь молодого и честолюбивого владельца.

Другой победитель в группе «дневных крейсеров», Yamarin-81DC, просто фонтанировал воплощенными идеями. Радикально отличающийся от всех предыдущих серий, он спроектирован норвежской группой Eker Design совместно с дружной командой «Ямаринов». Внешне в «81-м» собраны основные «фишки» последних лет: рубленные формы, вклеенные прямо в палубу и борта стекла носовой каюты, тиковая рейка и текстиль в кокпите. Свежо выглядят асимметричные решения компоновки, слегка «оторванное» от планширя в корме мощное ветровое стекло, отсеки для крацев в кормовых законцовках борта под длинными подъемными крышками. Особо отметим патентованное днище разработки Петера Бьенстена (Peter Bjensten), назван-

ное им «Petestep». Идея проста и необычна. Как правило, продольные реданы ведут параллельно килю, и они пересекают линию наивысших давлений – там, где днище встречает воду, образуют там тучу брызг. Петер Бьенстен выполнил реданы-брызгоотбойники параллельными не килю, а этим линиям встречи днища и воды, то есть четыре пары реданов расходятся от киля как бы лучами

веера. Понятно, что в таком виде они не работают на уменьшение несущей ширины, зато брызговую струю гасят замечательно, это было хорошо заметно в демонстрируемых видеороликах. Завершала общее впечатление от судна мощная фара под рифленным стеклом, встроенная прямо в притупленный вертикальный форштевень. Трудно сказать, насколько она будет там сохранна в реальной жизни, но сумма смелых проектных решений уже принесла лодке заслуженную славу.

Среди крупных моторных яхт победила польская Galeon 445 HTS; эксперты отметили эргономичный дизайн и высокое качество изготовления. Это был, кстати, один из самых крупных экспонатов Vene, традиционно не склонной к гигантомании. Среди парусных яхт эксперты отметили Jeanneau Sun Odyssey 349, наверняка заслуженно, хотя там и выбирать было особо не из чего.

Надо сказать, что и другие претенденты на звание лодки шоу были сами по себе не слабыми. С Axorag конкурировали Bayliner Element CC-6 и Quicksilver Activ 435 польского же

производства, а также урожденные финны Silver Eagle BR 640 и Faster 545. Жюри предпочло интернациональный компромисс, несмотря на довольно скандальную историю, сопровождавшую Ахораг в прошлом году, когда с их стенда был прилюдно снят флаер «Сделано в Финляндии». Yamarin 81 тоже соперничал с тяжеловесами рынка – Jeanneau Merry Fischer 795 и Nordkapp 81 DC. Судя по второму из претендентов, «кисти» конструктора Эспена Торупа, школа норвежского дизайна начинает занимать все более значимое место в Северной Европе.

Наконец, нельзя не упомянуть претендента на победу в группе моторных – уже представленного ранее в Дюссельдорфе экстремала среди семейных крейсеров XO 360. Символическое покрывало с него снимали под тяжелый рок и студийный дым, явив миру радикально черный матовый корпус с предельно контрастной ему белой пластиковой палубой. Алюминиевая сущность конструкции была тщательно скрыта под декоративной текстурной пленкой, оформленной где под карбоновое полотно, где под ласкающий глаз черный сатин – мы вступили в эпоху декоративных пленочных покрытий, все чаще заменяющих традиционные полиэфирный гель и краску. Синтетический тик на палубах оказывается не только более практичным, он более разнообразен

по цвету и вариантам декоративного оформления, легче поддается машинной обработке согласно пожеланиям заказчика. В новом «ХО» конструкторы несколько отошли от спартанской идеологии межостровного дачного «коммутера» – «360-й» выглядит уже вполне комфортабельным крейсером для длительных путешествий с двумя спальными каютами. Дизайнерская изобретательность переключилась в нем на детали; например, линейка тумблеров-переключателей выглядит по-вертолетному – она перевернута рычажками вниз и задвинута под панель с навигационными экранами, где отображаются виртуальные циферблаты. Переключать приходится наощупь, зато экономится полезное пространство.

Обновиться так или иначе поспешили практически все известные бренды. Targa отошла от традиционного радикализма в компоновке и идет понемногу за клиентским желанием иметь на борту больше удобств. Вот и кормовая сдвижная дверь «прописалась» на флагманской Targa 42/44, подоспела и новая 30-футовая модель. Buster предложили целый спектр вариаций на тему серий L и Magnum с разными компоновками и под разные мощности моторов. В «алюминиевую» конкуренцию втянулся еще один давний игрок финского лодочного рынка – Finn-Marin

OY. Фирма, прежде занимавшаяся исключительно стеклопластиком, предложила композитную серию универсальных боурайдеров с алюминевым днищем Husky-R6, -R7 и -R8. В их формах отчетливо угадывалась порода успешного первоходца стиля минимализма «ХО».

Как мы видим, хельсинкская Vene и была, и остается явлением живым, развивающимся, и нынешнее отсутствие выраженного направления движения водно-досуговой индустрии в целом совсем не означает застоя в ней. В этом котле идет процесс варки, и когда Европа мало-помалу выберется из нынешних проблем и наберет должную динамику экономического роста – судостроителям будет что предложить финскому обывателю, продолжающему все так же жить на берегах тысячи озер и нуждаться в персональном водном транспорте. Если в прошлые годы большинство компаний-участников ожидало нулевого роста, то в этом половина опрошенных надеется улучшить свое положение, и только 9% опасаются падения доходов. При этом нет надежд на растущий американский рынок. Объемы экспорта в США финансовой погоды в отрасли не делают, Северная Европа остается самодостаточным регионом со своей оригинальной судостроительной традицией, и Россия очевидно продолжает оставаться его частью 🇺🇸

Атмосферу выставки делают не только хиты продаж, но и куда более душевные «несистемные» экспонаты

