



## ГОРЯЧАЯ ЗИМА "BELLA" И "BUSTER"

**П**о крайней мере, именно такую картину мы застали в соседней Финляндии, посетив по приглашению компании "Brandt" — эксклюзивного дистрибьютора "Bella", "Flipper" и "Buster" в России, двух крупнейших производителей прогулочных судов Суоми: компанию "Bella Veneet Oy", лидирующую в области постройки стеклопластиковых судов, и подразделение корпорации "Fiskars" под названием "Inha Works", занимающее первое место по выпуску алюминиевых лодок — известных "Buster".



Основатель "BELLA VENEET OY" Раймо Соннинен

*Это может показаться парадоксом, но зимой, когда жизнь на воде практически полностью замирает, для предприятий малого судостроения наступает самая горячая пора. Верфи, выпускающие прогулочные суда, работают буквально на износ, дабы во всеоружии встретить наступающий сезон. Готовыми лодками плотно уставлены не только склады и ангары, но и открытые территории. Тяжелые грузовики, запряженные в длинные полуприцепы, едва успевают "откачивать" все это богатство близким и далеким дилерам, невзирая на стужу, снег и гололед — иначе, пожалуй, лодки на заводских дворах пришлось бы ставить вторым ярусом, друг на дружку.*

### Новый завод и заокеанские партнеры

Минувший год прошел для "Bella Veneet", давно знакомой и российским любителям ботинга, под знаком глобализации. Треть ее активов были проданы могущественной американской корпорации "Brunswick", что позволило лидеру финского стеклопластикового судостроения значительно расширить свое международное влияние — в частности, активнее осваивать заокеанские рынки. Новые торговые возможности потребовали увеличения объемов выпуска, и еще одним знаковым событием стала постройка нового завода в дополнение к пяти существующим. Таким образом,

на принадлежащей компании обширной территории в городке Куопио, расположенном в центральной материковой части страны, теперь уже четыре производственные площадки (еще две верфи находятся на побережье — в Ларсмо и Кокколе).

Компания не может похвалиться уходящей в глубь веков историей, хотя, если сравнивать с человеческими годами, давно вступила в пору истинной мужской зрелости — равно как и ее основатель, руководитель и держатель большинства акций Раймо Соннинен (встречая нас в своем рабочем кабинете, он прихрамывал и держался рукой за спину — и вовсе не из-за стариковского радикулита, а по причине оче-





“Классические” неторопливые лодки с прямым валом продолжают пользоваться устойчивым спросом

“Flipper 705” получит модификацию “HT” с компоновкой “хардтоп”



редного снегоходного происшествия: скоростной лимит в законопослушной на первый взгляд Финляндии принято соблюдать только на дорогах общего пользования, но никак не в чистом поле или в лесу).

Со скоростью Раймо дружен с детства. “Bella Veneet” — яркий пример компании, добившейся успеха исключительно благодаря талантам и энергии своего основателя. Свою первую гребную лодочку он спроектировал и построил еще мальчишкой, потратив все карманные деньги на приобретение нескольких листов фанеры; потом, увлекшись водно-моторным спортом, быстро завоевал признание не только как спортсмен, но и как конструктор и строитель гоночных скутеров. В начале 70-х увлечение уже прочно переросло в успешный бизнес — по словам Соннинена, на протяжении более чем тридцати лет своей деятельности он практически не прибегал к банковским кредитам, пуская в оборот только заработанное.

Вот уже несколько лет компания представлена на рынке сразу тремя разноплановыми брендами — “Bella”, “Flipper” и “Aquador”, которые не только занимают разные ценовые “ниши”, но и заметно отличаются концептуально: “Flipper” и “Aquador” некогда представляли собой самостоятельные фирмы со своими собственными конструкторами и представлениями о том,

какими должны быть лодки. Соннинен управился с конкурентами самым простым и элегантным образом — он их приобрел.

Разнообразие моделей, выпускаемых “Bella Veneet”, впечатляет — на сегодня их около тридцати, а годовой объем выпуска подбирается к 2000 лодок. Преобладают среди них глиссирующие корпуса, но в линейке собственно “Bella” есть и традиционного облика каютные суда с прямым валом, рассчитанные на водоизмещающий и переходный режимы. Около 70% всей продукции уходит на экспорт, в основном в страны Бенилюкса (Бельгию,

Нидерланды, Люксембург), Великобританию и Ирландию. В последнее время динамично растут поставки в Россию и страны Балтии, а сотрудничество с “Brunswick” предполагает дальнейшее увеличение экспорта в США. В одной только Европе “Bella Veneet” представлена более чем сотней дилерских компаний.

Постройка и оборудование новых цехов общей площадью около 5700 м<sup>2</sup> обошлась почти в 8 млн. евро; при этом было создано около 100 новых рабочих мест. “Bella Veneet” ежегодно вносит изменения в модельный ряд, и наступающий сезон не станет исклю-

“Flipper 630DC” 2006-го модельного года будет отличаться более современным дизайном, а все семейство “Flipper” — новой цветовой гаммой







Движения робота-гибщика отличают не только точность и быстрота, но и изящество, присущее живым существам



Директор по маркетингу "Inha Works" Маркку Уотинен

чением — новинки появятся в каждой из трех модельных линеек.

## Роботы могут почти все

В отличие от "Bella Veneet", для корпорации "Fiskars" глобализация — дело давно пройденное. Казалось бы, более финского по своему духу предприятия не сыщешь (займеть настоящий "фискарровский" топор, острый как бритва и ладно ложающийся в руку — мечта практически любого представителя сильного пола, а это один из символов Суоми!), но факт есть факт: большинство деловой активности корпорации давно протекает за океаном. Да и основана "Fiskars", когда нашей Северной столицы и в проекте не было — в 1649 г. Чтобы просто перечислить все виды ее деятельности, понадобится не-

сколько колонок убористого шрифта, а цифры финансовых отчетов сравнимы с государственным бюджетом небольшой страны.

В общем, поддержка у предприятия "Inha Works", строящего алюминиевые лодки "Buster", при наличии такого "богатого дядюшки" более чем солидная (заметим, что занимается это подразделение не только малым судостроением, но и традиционным для "Fiskars" кузнечным промыслом, выпуская дверные и оконные петли, детали крепления железнодорожных рельсов и даже... лошадиные подковы). Так что неудивительно, что "Inha Works" является во всех перечисленных областях признанным рекордсменом. Кстати, вот вам забавный исторический факт: одним из прародителей

"Buster" можно по праву считать еще один символ Финляндии — сверкающий молочный бидон. Некогда завод в деревушке Инха снабжал ими чуть ли не всю страну, так что тонкости сварки алюминия здесь тоже освоили в незапамятные времена.

— Наша компания производит наибольшее число прогулочных судов из алюминия не только в Финляндии, но и в целом в Европе. План на нынешний год вновь увеличен и составляет ни много ни мало 3400 лодок, — не без гордости говорит директор по маркетингу "Inha Works" Маркку Уотинен. — А модель "Buster L", занимающая почти треть в общем объеме выпуска, лидирует и "в абсолют" — по данным финских регистраторов, это наиболее распространенная лодка на территории страны.

Увы, такая популярность имеет и обратную сторону: воруют лодки с маркой "Buster" гораздо чаще остальных (причем далеко не одни россияне, как могут подумать некоторые — немало украденных лодок потом обнаруживается, например, в соседней Швеции). Страховые компании даже ввели для "Бустеров" поправочный коэффициент при расчете тарифа — их владельцам придется платить увеличенные взносы. Конечно, плохую вещь никто красть не станет, как справедливо заметил Маркку, но компании пришлось доступными мерами отреагировать на это досадное явление: теперь заводской идентификационный номер лодки, обычно выгравированный на транце, дублируется также на носовой деке.

В отличие от многих судостроителей, "Inha Works" предпочитает экстенсивный путь развития. Вот уже несколько лет подряд модельный ряд

"BUSTER XXL" наиболее популярен у российских потребителей благодаря большому размеру (крупнее — только "MAGNUM") и богатой комплектации







СВАРКА ПО-ПРЕЖНЕМУ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ВРУЧНУЮ

“Buster” остается практически неизменным. (Кстати, мы еще раз уточнили, как произносится это название — все-таки “Бустер”, с ударением на “у”, а не “Бастер”, как обычно читают его те, кто владеет английским). В качестве наиболее заметных перемен последнего времени можно привести разве что повышение комфорта флагманских “XXL” и “Magnum”, а также использование двухкомпонентной краски для дополнительной защиты алюминиевых корпусов. Именно для защиты, поскольку принцип здесь примерно тот же, что у Генри Форда с его знаменитой моделью “Т”: “Buster” можно покрасить в любой цвет — при условии, что он будет серым.

— Выбранная краска наиболее соответствует естественному цвету алюминия, и красить лодки во все оттенки радуги мы пока не намерены. В разные цвета, как и раньше, окрашиваются только участки борта выше привального бруса, так что “Бустеры” выглядят для потребителя привычно и узнаваемо, — поясняет Маркку. — Да, в чем-то мы консервативны, и каждый год выдавать новые модели исключительно по маркетинговым соображениям — не наша политика. Нет смысла вносить какие-либо коренные преобразования в то, что давно проверено и пользуется хорошим спросом. Наша главная задача на сегодняшний день — это увеличение объемов производства, чтобы удовлетворить всех желающих купить наши лодки, а это тоже не так-то просто.

Да, модельный ряд остается прежним, но то, что мы увидели в заводских цехах, никак не назовешь экстенсивным способом производства. Прошлым летом, воспользовавшись периодом отпусков, здесь практически

полностью заменили оборудование, и теперь большая часть операций возложена на роботов: новенькие станки с ЧПУ, снабженные лазерными, плазменными и механическими рабочими головками, с ювелирной точностью и невероятной быстротой осуществляют раскрой листов металла — аккуратные стопки заготовок растут буквально на глазах. Гибкой их тоже занимается робот, ярко-желтая “рука” которого движется то со стремительностью атакующей змеи, то с грацией восточной танцовщицы. Робот-гибщик — это не только быстрота и безупречная точность, гарантирующая полную идентичность деталей, но еще и более эстетичный вид сгибов, некоторые из них осуществляются в два-три приема или же по строго заданному радиусу. Куплены, установлены, но пока что не работают в полную силу и два робота на покрасочном конвейере, хотя здесь уже успели дать механическим “малярам” собственные имена — Леа и Солле.

А вот сварка, клепка и вообще сборка (там, где можно, применяются вытяжные заклепки, позволяющие избежать вызванного высокой температурой коробления металла) по-прежнему выполняются вручную, и рабочие едва поспевают за роботами.

— Роботизация сварки — вполне логичный этап нашего дальнейшего развития, — согласился с нами Маркку. — Скажу так: пока что мы над этим вопросом думаем.

Правда, маркетинговый глава “Inha Works”, старательно делающий упор на успехе старых моделей и увеличении объемов их выпуска, вызванном постоянным ростом спроса, все же прогнозировался — когда речь зашла о том, что перестроить робота на изготовление принципиально новой детали можно

буквально за считанные секунды, загрузив из конструкторского компьютера новый файл. В этот момент мы как раз проезжали мимо небольшого ангара, стоящего на заводской территории несколько особняком.

— Вообще-то эти компьютеры находятся вон там, — как бы вскользь заметил Маркку, — и без дела они не стоят...

В общем, стало ясно, что “в проекте” у “Inha Works” явно что-то имеется, но на вполне логичный вопрос, когда же ждать новинок, нам дипломатично посоветовали не спешить.

После возвращения мы связались с компанией “Brandt” и поинтересовались перспективами этих брендов на отечественном рынке.

— Продукцию ведущих финских судостроителей наша компания распространяет относительно недавно — с начала прошлого года, но результаты этой работы уже сейчас позволяют сказать, что мы не ошиблись с выбором, — говорит руководитель отдела продаж компании “Brandt” Екатерина Камышева. — Лодки “Bella”, “Flipper” и “Buster” отличает не только высокое качество изготовления, но и максимальная приспособленность к российским условиям эксплуатации, которые в большинстве российских регионов не менее суровы, чем в Финляндии. Например, алюминиевые “Buster” очень востребованы на акваториях с каменистым мелководьем — прежде всего на Северо-Западе. При этом мы обеспечиваем не худший уровень сервиса и технической поддержки, чем у наших северных соседей: катера и аксессуары имеются в наличии, гарантийные обязательства строго соблюдаются, а профессиональное обслуживание и ремонт, которые осуществляют сертифицированные механики, доступны не только в столицах, но и в глубинке. Кстати, в нынешнем году мы планируем значительно расширить дилерскую сеть, охватив и самые отдаленные уголки страны. Что немаловажно, все инструкции по эксплуатации и техническая документация переведены на русский язык. Так что у нас есть все основания прогнозировать, что в самом скором времени лодки “Bella”, “Flipper” и “Buster” станут в российских водах таким же частым явлением, как у себя “на родине” — в Финляндии.



ЗАО “БРАНД”, С-Петербург,  
ул. Яблочкова, 12, оф. 405, тел.  
(812) 449-1430, 449-2097, ф. 449-1434