

# ПЕТЕРБУРГСКАЯ БОТ-ШОУ –



## на пороге перемен

**В** целом питерская экспозиция 2007 г. мало отличалась от предыдущих: тот же павильон № 5, та же водная – самая яркая – составляющая, та же открытая вдоль берега Финского залива часть выставки. Но были заметны и перемены. Организаторы бот-шоу постарались повысить статус прежде всего павильонной экспозиции. Появилось больше серьезных клиентов, включая солидные банки с программой кредитования покупателей, страховые общества, компании, предлагающие богатую недвижимость у воды по всему миру.

Если говорить о прессе, то практически исчезли мелкие непрофильные издания на папиросной бумаге, остались серьезные и опытные в своей отрасли журналы, которые рекламной кампанией предстоящей выставки на своих страницах могли привести в Гавань серьезного клиента. Меньше стало «рыб-прилипал» – мелких фирм по продаже всевозможных чаев, кремов, бездушных сувениров – завсегдатаев любого выставочного события. Более широко, чем обычно, в рамках бот-шоу, по примеру западных выставок, прошел художественный салон – были представлены картины на морскую тематику.

Экспозиция крупных катеров, за исключением 8-метрового «гвоздя» выставки – морского мини-автобуса «Seasamper», была выведена на открытую уличную часть. Кстати, она в этом году, по сравнению с прошлым, была более обширной и простиралась вплоть до памятника катерникам – героям Великой Отечественной войны. Несомненной заслугой организаторов стала линия современных бонов, вдоль



Юбилейная – десятая – выставка «Петербургская бот-шоу 2007», проводимая «Ленэкспо» обычно в начале июня, в этом году оказалась сдвинута на вторую половину того же летнего месяца. Для большинства экспонентов портфель дилерских заказов и производственная программа на текущий сезон к этому времени уже были практически сформированы, поэтому по результатам выставки многие участники успели лишь несколько скорректировать свои планы или вообще отложили эту работу на перспективу. Можно сказать, что Петербург как бы заканчивал выставочный сезон текущего года в стране.



которых разместилась эта водная часть экспозиции.

Петербургская бот-шоу продолжает оставаться лидером среди других наших выставок по организации тематических семинаров, конференций (включая III Международную), круглых столов. В частности, благодаря этому перспективы развития яхтинга, туризма, отдыха и спорта на акваториях Петербурга и Северо-Запада России привлекли внимание специалистов.

По словам организаторов, это была лучшая выставка за все десять лет. «Этот слоеный пирожок, может быть, оказался не очень большого размера, но с очень вкусной начинкой», – так образно характеризовала юбилейную бот-шоу в своем интервью журналу директор выставки Антонина Степанова.

Однако индустрия прогулочного флота в стране растет такими темпами, что привычные рамки существующих выставок уже стали тесны. И это за-



метно не только в Петербурге, но и в Москве, где масштабы их проведения намного шире. Известные события с московскими апрельскими бот-шоу настолько накалили обстановку в выставочном бизнесе, что специалисты даже заговорили о серьезном кризисе в этой отрасли, более того, уже стали организовываться альтернативные мероприятия. Стало очевидным, что прежний формат себя исчерпал и необходимы радикальные перемены. Какими они будут?

На последней странице петербургского официального каталога бот-шоу можно было прочесть о том, что на будущий год «Ленэкспо» приглашает на лодочные выставки не только в июне, но и зимой – в феврале. «Это – идея на перспективу, – пояснила нам Антонина Анатольевна, – сейчас цикл заканчивается. Может быть, новая бот-шоу будет принципиально отличаться от прошедших, может, она будет выглядеть как их продолжение, а, может быть, мы ог-

раничимся вливанием чего-то существенно нового. А когда, как и в каком виде – сейчас об этом сказать трудно. Но в 2008 г. наверняка будет что-то новое».

Словом, надо ждать перемен.

### Тем, кто понимает

Выставки обычно сравнивают с барометрами, показывающими состояние дел в данной отрасли, но нередко забывают, что стрелка такого прибора указывает не на состояние погоды, а, скорее, на тенденцию к ее перемене. Барометр именно такого типа мы видели в «Ленэкспо» уже в десятый раз. Показ перемен в водно-моторном секторе рынка носил в 2007 г. несколько парадоксальный характер.

Как правило, во всем мире успешные экспоненты стремятся каждый год обозначить свое присутствие на подобных публичных мероприятиях, в этом залог сохранения интереса к их продукции со

стороны покупателя. Мы же наблюдаем, как наиболее «раскрученные» предприятия с годовым выпуском в сотни и тысячи корпусов мало-помалу покидают берега гавани. То же самое относится и к крупным дилерским центрам. Нынче мы не увидели ни «Yachting Russia» с ее «Сильверами», ни нелидовскую «Саву», ни фирму «Курс». Проигнорировало выставку большинство моторно-дилерских фирм, включая «Меркурий НИИ ТМ». Значительно меньше стало надувных лодок. В экспозиции мы не увидели лодок «Баджер», не было и стендов наших европейских партнеров, в прошлые годы не упускавших возможность позондировать российский рынок. Вероятно, сказался застарелый порок – неудачное время проведения бот-шоу, работавшей в самый разгар торгового сезона. Но почему-то прежде это не было столь существенно? Выходит, «отказники» сочли выставку бесполезной тратой времени и денег, если бизнес



Комфортабельный «спальный вагон» – плавачка «Seacamp»



Рабочий катер «Wellboat-69»



Экспозиция от «ХардТоп Марин» заняла значительную часть бона



Необычный по конструкции РИБ производства «SkyBoat»: палуба пластиковая, а днище алюминиевое

замечательно идет и так. Это – тревожный сигнал, свидетельствующий, скорее всего, о том, что рамки Петербургской бот-шоу стали слишком тесными для части предприятий всероссийского масштаба. Тем более что в Москве в последние годы мы наблюдаем настоящий бум выставочной индустрии, а рынок малотоннажек продолжает расти ударными темпами.

Как бы то ни было, несмотря на некоторое опустение павильона № 5, вся «улица» была уставлена корпусами лодок, а на бонах, хотя и не слишком плотно заставленных экспонатами, отбоя от желающих покататься не наблюдалось, и выставочные моторки то и дело пересекали воды гавани в различных направлениях.

### «Тем, кто понимает»

Примерно такой девиз был выведен на проспекте известной марки алюминиевых лодок «Wellboat» из Отрадного. Торговый дом «Вельбот-Марин», несмотря на заслуженную многолетней работой добрую репутацию и очень уверенный объем продаж по всей стране, выставился на бот-шоу в первый раз! «Вельботовцы» показали все свои новинки: рабочий катер с рубкой «Wellboat 69», открытый тримаран

«Wellboat 43» и большой двухконсольник «Wellboat 63», сошедший со стапеля буквально за день до открытия экспозиции, что не помешало ему успешно отработать на воде все дни. Вячеслав Чупайло – руководитель фирмы – из проблем, которые сегодня труднее всего преодолеть, назвал непомерный рост цен на металл и сбой графика поставок, а одной из наиболее значимых для всей страны – катастрофическую нехватку квалифицированных кадров.

Показательно то, что девиз, вынесенный в заголовок, охотно взяли бы очень многие участники прошедшей бот-шоу. Фактически она стала бенефисом любимых в нашей стране алюминиевых лодок, отличающихся особой износостойкостью и неприхотливостью в эксплуатации. Стройными рядами на берегу и на воде выстроились «Корветы» от «Астрон-Марин», «Мастера» «Адмиралтейских верфей» и недавно появившиеся «Gladius». Высились рубки доработанного со времени первого теста в декабре костромского «КС-701» и «американцев» «North River», ввозимых фирмой «Трейд Марин». Конечно, адресовать продукцию исключительно тем, кто знает в ней толк, не предосудительно. Но многие ли из тех, кто решил обзавестись собственным судном,

четко представляют себе, какие именно потребительские свойства будут востребованы ими в наибольшей степени? При том, что цена сварного алюминия у нас, не в пример Америке, довольно высока, покупатель наверняка захочет получить изделие, которое прежде всего выглядит безупречно. Похоже, в условиях ужесточения конкуренции наши «алюминиевые» судостроители будут вынуждены направить особые усилия в сторону улучшения внешнего вида продукции, и отмеченный выше девиз, будем надеяться, со временем потеряет актуальность.

Вот, скажем, американские клепаные «Alumacraft», привезенные питерской компанией «Fishleader», на особое отношение к себе «понимающих» не претендовали; выглядели они очень аккуратно и комплектовались сообразно пожеланиям самых умудренных рыболовов-любителей – именно под них эти лодки и «заточены». Неслучайно интерес к ним со стороны опытных судовладельцев был отмечен как в Москве, где они демонстрировались на Красной Пресне, так и у нас.

Достойные рыболовные лодки американской фирмы «Crestliner» показала и молодая питерская фирма «Baltic Marin».



Самый большой в модельном ряду – «Мастер-651» с мощным «Mercury Verado» (отчет о редакционных испытаниях – см. № 207)



Американские лодки «Alumacraft» заботливо оборудованы согласно запросам опытного рыбака-любителя



Суровый викинг – быстроходный шведский катер «Delta 25 SC»



Качество переоборудованного «адмиралского» катера тянет на нормальный европейский уровень

Не нуждалась в особом «понимании» столь же обширная экспозиция катеров и лодок из стеклопластика. Выгодно смотрелись на воде три модели финских катеров «Aquadog» и один «Аквадор 21 WA» – почти маленький «Мерседес» от «ХардТопМарин»; довольно эффектно выглядели новая модель «Корвет-750» с высокой остекленной рубкой (была опробована на ходу нашим журналом) и шведский небольшой, но, видимо, очень мореходный катер «Delta 25 SC», представленный компанией «BVC».

«Гвоздем» павильонной экспозиции была, конечно же, уже упоминавшаяся быстроходная мелкосидящая плавучая – речной автобус «Seasamper». Мы не раз писали о нем в прошлых номерах журнала как экспонате зарубежных выставок, и вот комфортабельный катер дошел до Петербурга.

Очень жаль, что мы не увидели новых разработок одного из отечественных лидеров в проектировании и изготовлении стеклопластиковых мотолодок – фирму «Курс». Все силы Бориса Ершова были направлены на подготовку моделей спасательных катеров, которые он спешил успеть доделать к открывающейся следом за бот-шоу выставке – Морской Салон – 2007.

Недорогие потребительские лодки из пластика традиционно показал Казанский судостроительный завод. Его «Пегас» с поперечным реданом, оборудованный 100-сильным «Mercury EFI», проявил чудеса постоянства и выдавал одну и ту же скорость 56–58 км/ч независимо от изменения нагрузки (от двух до пяти человек), а широкий удобный в эксплуатации нос-платформа пришелся по душе нашему фотографу при съемке

Казанский «Пегас» – удобная остойчивая платформа для работ на воде



запланированных программ гонок на приз «КиЯ». Результатами выставки и условиями казанцы остались не очень довольны. В частности, они справедливо сетовали на отсутствие слипа для спуска лодок.

### Экзотика

Всякое новшество нуждается и в рекламе, и в укоренении в сознании потребителя. Интересная и, несомненно,

похвальная черта нашей бот-шоу – наличие экспонатов экспериментального характера даже пока с заведомо невысоким коммерческим потенциалом, однако задающих направление развития техники на ближайшее будущее. К таким перспективным новинкам отнесем открытую многорежимную моторную лодку из стеклопластика, вышедшую в серию под именем «Линкор». Мы писали о ней примерно полтора года назад как о последней разработке с участием известного специалиста по малотоннажному судостроению Е. А. Голдобина. Тримаранные формы корпуса с глубокими тоннелями и небольшим подъемом к транцу обеспечивают легкий экономичный ход под мотором малой мощности; вместе с тем лодка не теряет устойчивости и при чистом глиссировании со скоростью около 40 км/ч. Мы надеемся провести в будущем углубленный тест этой интересной модели.

Необычную конструкцию жестко-надувной лодки предложила компания «SkyBoat». Ее корпус состоит из двух разделенных по горизонтальному фланцу частей: верхней пластиковой с ложементом для баллона и днищевой (из АМг), обладающей повышенной прочностью и износостойкостью. Такой комбинированный РИБ при той же массе лишен недостатков, свойственных как чисто пластиковым, так и полностью алюминиевым корпусам, тогда как трудоемкость его постройки оказывается примерно средней между первыми и вторыми.

И, конечно, наибольшее внимание посетителей привлекал аэроглиссер «Проект-17» московской компании «Атик». Оглушительно ревя четырехлопастным воздушным винтом, приводимым двигателем «Chevy 350» мощнос-

тью 330 л.с., он носился по мелководьям Финского залива, и очередь желающих «полетать» на необычном аппарате была немалой. Судя по рекламной брошюре, основное применение ярко-оранжевой новинки – снежно-ледяное бездорожье, на котором скорость аппарата может достигать 100 км/ч при дальности хода до 500 км.

Интересные новинки из оборудования надувных лодок показал нижегородский «АмфиБалт». Здесь есть разборные транцевые дуги для несения сигнальных огней, металлические ручки на бортах для безопасного плавания, которые можно одновременно использовать и как держатели для спиннингов, и навесной транец, и шасси-колеса.

Одна из новых питерских фирм «Богуслав» продемонстрировала надувной тримаран, который при длине 3.7 м имеет ширину 2.05 м и допускает мощность ПМ до 40 л.с.

Компания «ТЕК Дек» показала синтетическую альтернативу тиковым палубам.

### Моторы

Выставка не очень обрадовала тех, кто интересуется силовыми агрегатами, в частности подвесными моторами. Приличный выбор как уже известных, так и новых подвесников был только на стендах группы компании «Петросет», которая традиционно, наряду с различными моделями надувных лодок и одежды, экспонировала моторы «Yamaha». Среди них была и новинка сезона «F20». Стендов «НИИ ТМ-Mercury» и «Stingray», которые в прошлые годы на выставке выглядели весьма внушительно, в этом году не было вовсе. Не было также ни «Honda», ни «Evinrude», ни «Tohatsu», ни «Selva», они уже давно не радуют



Макет понтонной АЗС плавал в настоящей воде. Жаль, воплощение проекта в реальность идет пока туго.

питерскую публику своим появлением на бот-шоу. Представители фирм, торгующих этими брендами, в разговорах отметили, что выставка в Санкт-Петербурге проходит, во-первых, уже в разгар сезона, а во-вторых, позже московских, где и «засвечиваются» все новинки. Действительно, в середине июня новинки – уже не новинки, а в июле-августе производители показывают свои новые разработки следующего сезона.

Подвесные моторы можно было увидеть на стендах дилеров и производителей надувных лодок, правда, не все, а только те, которые годятся для установки на лодки из ПВХ. Отдельный стенд был у «Руслайт СПб» – дилера китайских подвесных моторов «Sail». На нем были выставлены не все модели китайского производителя, а только мо-

Москвичи привезли настоящий аэроглиссер, мощный и шумный





«Volvo Penta» с композитной колонкой от «Квартета»



Самую разнообразную экспозицию представила компания «Петросет»



Китайские моторы на стенде «Руслайт СПб»



Дизель-генераторы «Sole» предлагает ПКФ «Судовые технологии»

торы самого популярного сегодня диапазона мощности.

Множество различных подвесных моторов демонстрировалось прямо на лодках, выставленных на воде. Их можно было задействовать и поговорить с теми, кто их представлял.

Стендов со стационарными двигателями было всего три: фирмы «Порт Артур» – дистрибьютора моторов «Steurg», компании «Морские технологии» – дистрибьютора «Sole», «Nanni» и «Mitsubishi» и «Квартета» – дистрибьютора «Volvo Penta». Любопытно, что на последнем стенде можно было и «потрогать» винт с изменяемым шагом для подвесных моторов мощностью 15–25 л.с. Здесь же демонстрировались многие комплектующие моторов, а также все необходимое для их успешной жизни на воде.

Моторы отечественного производства на выставке не были представлены ни на воде, ни на стендах.

К сожалению, многих новинок моторного мира и его составляющих –

гребных винтов, специальных приспособлений и т. д. – также лицезреть не удалось.

С немногочисленным оборудованием для эксплуатации моторов и судов посетители могли познакомиться лишь на стенде «Vator», официального дистрибьютора «Vetus».

Порадовал стенд новосибирской компании «Металсервис», представившей свой проект плавучей заправки, это свидетельствует о том, что, несмотря на все законодательные препоны и рогатки, люди хотят что-то делать в этом направлении. В Санкт-Петербурге, где парк лодок и катеров растет, как на дрожжах, а число и вместимость стоянок сокращаются еще более стремительно, появление в городе хотя бы бункеровщиков значительно упростило ситуацию с заправкой маломерных судов. Владельцы лодок перестали бы атаковать с берега автомобильные АЗС, перебегая через проезжую часть с канистрами и рискуя своей жизнью. Проект, представленный на выставке, в отличие от того, что пыта-

лись продвигать в прошлом году другие компании, не имеет на берегу никакой инфраструктуры, что уже соответствует некоторым нормам существующих законов. Осталось только решить вопрос с заправкой самой ПЗС, танки которой не безграничны.

Хотелось бы, конечно, видеть на ботшоу всех производителей моторов, которые продаются в России, но пока их с каждым годом становится все меньше и меньше.

## Паруса

Парусная часть нашей ботшоу, в отличие от весенней выставки в Москве, оказалась более чем скромной. Ведущие мировые яхтопроизводители практически полностью проигнорировали петербургскую выставку. Исключением стали дилеры голландской верфи «Coplex» (яхты «Contest») и немецкой «HanseYachts», правда, олицетворяемые одними и теми же персоналиями. Это досадно, ведь выставку посетило немало людей, реально интересующихся



От желающих покататься не было отбоя

как сравнительно скромными яхтами уровня «Баварии», так и нацеливающихся на элитарных монстров класса «Najad» или «Hallberg-Rassy». Отсутствовали и мало-мальски серьезные российские строители парусных судов, если не считать хорошо известной питерской фирмы «Тритон», охотно демонстрировавшей и на суше, и на воде свои надувные парусные катамараны. Кроме них, из «живых» парусных лодок можно было видеть лишь две версии популярного швертбота «Laser», демонстрировавшихся «Фордевинд-Регатой», да известные швертботики «Walker Bay».

Выпавший нам шанс сделать из выставки к десятилетнему юбилею действительно массовое, качественное и полезное мероприятие упущен – жаль, если навсегда. Была возможность (и все предпосылки к тому есть), чтобы петербургская бот-шоу стала своеобразным российским аналогом гамбургской выставки, ориентированной на «практического яхтсмана», а московская – отечественным вариантом Дюссельдорфа. Такая связка была бы, что называется, «правильной»: в Москве, в павильонах, можно было бы выставлять широкий спектр судов и услуг с упором на большие и дорогие, а более демократичный Питер мог бы демонстрировать на суше и на воде более доступные яхты и сопутствующие им товары. Однако то ли рынок пока не готов к такому делению выставок, то ли менеджмент слабоват, но проводить именно яхтенные выставки на высоком уровне мы пока так и не научились. Причем обделенными в Петербурге оказались как посетители, которые будут вынуждены ехать на другие выставки (в том числе за границу)

либо самостоятельно разыскивать производителей и дилеров, так и продавцы, да и сами производители (как минимум, три или четыре контракта на поставку парусных яхт могли быть подписаны яхтостроителями прямо в ходе выставки).

Само собой, раз не было дилеров, практически не оказалось и важных зарубежных визитеров, имеющих отношение к парусу. Увидеть здесь удалось лишь нашу давнюю знакомую Биргит Шнаазе («КиЯ» № 205), известного гамбургского дизайнера яхтенных интерьеров. Но ее визит, хотя и имел отношение к «КиЯ», все же в большей степени носил частный характер и был связан в первую очередь с желанием посмотреть на побратима Гамбурга – Санкт-Петербург в прекрасную пору Белых ночей. Впрочем, Биргит была рада увидеть на выставке уже упоминавшийся стенд дилеров «Hanse» и «Contest», ведь к интерьерам новейших яхт этих марок она лично приложила руку.

Слабым утешением, как-то свидетельствующим о начавшемся парусном буме, стало появление новообразованной (ей всего полгода) фирмы «Triumph Marine», представляющей в Петербурге продукцию фирмы «Harken» (подробности, думаю, излишни) и беспроводные яхтенные приборы «Tacktick». По словам директора Ксении Шевченко, фирма ориентирована на розничных покупателей и на судостроителей, готовых комплектовать свою продукцию качественными дельными вещами от лидера мирового рынка.

Любопытное судно на воде демонстрировал Средне-Невский завод: внешне лодка была похожа на типичного «стального голландца», но вниматель-

ное изучение показало, что это – хорошо известный «адмиральский» катер, только доработанный и удлиненный на 1.5 м. Яхта с гордым именем «Атлант» была оснащена новой вместительной надстройкой, а интерьеры полностью соответствовали первому впечатлению от лодки – натуральный «голландец», отделанный стильно и качественно. Фирма рассчитывает, что спрос на такое судно будет хорошим, планируя поставить подобную переделку «адмиралов» едва ли не на поток, но вот цена вопроса представляется несколько завышенной, подтверждая известное мнение о том, что строить новое судно порой дешевле, чем переставивать старое. Впрочем, патриотизм сейчас в моде, так что можно





Компания «Транзас» демонстрировала широкий ассортимент яхтенных интегрированных навигационных комплексов

надеясь – спрос на яхту будет. А мы расскажем о «новом старом» катере подробнее в одном из будущих номеров.

На удивление скромным оказался раздел яхтенной одежды и обуви. Даже имеющиеся в Петербурге продавцы – такие, как дилеры «Murphy&Nye» или «Henry Lloyd» – выставку проигнорировали. Присутствовал лишь московский дилер качественной одежды марки «Gaastra» да один малоизвестный в России французский производитель, тщетно пытавшийся найти на выставке возможных дилеров. И это – все...

Интересная вещь была обнаружена среди навигационного оборудования. Известная компания «Транзас» показала прототип нового «девайса» – мно-

гие даже думали, что это муляж. На стенде лежал прибор, напоминавший увеличенный «до безобразия» наладонный компьютер. Впрочем, «наладонным» его назвать уже было сложно – если, конечно, не вести речь о ладони Кинг-Конга. На фоне размеров этого устройства отдыхает даже такой гигант-монстр из мира КПК и коммуникаторов, как новейший HTC X7500 «Athena» – но, по сути, функции и назначение обоих устройств весьма и весьма схожи.

Предлагаемое компанией «Транзас» устройство имеет матрицу с большим разрешением, два слота для карт CF и SD/MMC, слот для SIM-карты (т. е. этот прибор действительно может работать

как коммуникатор!), разъем LAN (через специальный переходник NMEA/LAN к прибору через этот разъем можно подключать лог и эхолот), встроенный модуль GPS (основанный на популярном чипе SirfStar), к которому можно подключать внешнюю антенну, и модуль беспроводной связи Bluetooth. Работоспособность всего этого обеспечивает известная операционная система Windows CE версии 4.2.

Фактически, это легко переносимый карт-плоттер, интегрированный с GPS, способный, наряду с этим, выполнять функции компьютера (точнее, функции КПК, которые все же чуть урезаны по сравнению с большим компьютером) и при необходимости устройства мобильной связи (при наличии Bluetooth-гарнитуры). Представляется, что прибор может быть востребован прежде всего владельцами сравнительно малых судов, устанавливать на которые стационарный карт-плоттер нерационально. В самом деле, пользоваться таким «девайсом» с векторной картой Финского залива, Ладоги или любого другого места – одно удовольствие, нет никакого сравнения с обычным «слепым» приемником GPS! В то же время, поскольку описываемое устройство имеет внутри вполне стандартное «железо» и хорошо знакомую «операционку», не составляет никакого труда установить на него, скажем, OziExplorer и гонять нужные растровые карты, хотя бы и самостоятельно подготовленные («КиЯ» № 202).

Завершая предварительный рассказ о новинке, скажем, что «Транзас» обещает розничную цену за саму «железку» на уровне 350–400 долл. США (карты – отдельно, но их цену для российского потребителя обещают держать на уровне около 12 долл. за одну), а это едва ли не даром. Напомню, что упомянутый выше «HTC X7500» стоит сегодня в рознице около 45 тыс. руб., т. е. около 1700 долл. США.

Аналогов подобного прибора пока нигде в мире нет, и представляется, что у компании «Transas» есть хороший шанс открыть новую рыночную нишу. Ну, а мы со своей стороны обязуемся подробнее рассказать о новом приборе, как только он будет доведен до ума. К сожалению, других явлений, подобных этому, на выставке больше не было...

Досадно, что проводимая в Морской столице России выставка пока так и не стала центральной яхтенной выставкой страны на уровне лучших зарубежных экспозиций. Ведь все предпосылки для этого есть, а опыт и профессионализм организаторов питерской бот-шоу позволяют это осуществить.

