

Vene 2013 — Скандинавия на распутье...

Андрей Великанов, Алексей Даняев,
Андрей Петров

Хельсинкская выставка по праву считается лидером в северной Европе – никакое другое шоу не может похвастаться ни таким количеством участников (345), ни десятками тысяч посетителей. И это естественно, ведь на Vene кроме самих финнов традиционно приезжают не только шведы и норвежцы, но и прибалты, и, конечно же, россияне. Добраться до станции Пасила (выставочный центр расположен в пяти минутах ходьбы) стало проще простого – всего три часа на поезде от Питера.



Фото авторов

Финский боутинговый сектор встречает этот год в состоянии глубокого уныния – ведь в прошлом году он «просел» на 20% и усох на 104.1 млн. евро (весь объем рынка морской индустрии в этой стране в 2012 году составлял 477.6 млн. евро). Народ в первую очередь перестал покупать корпуса в пределах 8–10 м (падение на 36%) и в категории 6–8 м (–15%). Прошлогодние векторы роста оказались разнонаправленными – малыши (корпуса до 6 м) прибавили в продажах 9%, а суда крупнее 10 м показали еще лучший результат +33%. Выставка должна была показать, что нас ждет в нынешнем сезоне.

Давать прогнозы на этот год довольно сложно, поскольку экономика западной Европы в целом так и не может найти выхода из тупика, и

большинство политиков, банкиров и аналитиков похожи на затейников–экономистов брежневской поры. Помните? Тогда бытовала шутка про достижения политэкономии социализма, когда в темной комнате ловят черную кошку и никак не могут найти, но периодически кричат: нашел! Просто никому на «западе» не хочется признавать, что копирование американской модели капитализма в купе с ловким жонглированием понятий на тему демократии и миграции, в конечном итоге приведет матушку-Европу к полному коллапсу.

Если переносить вышесказанное на водно-моторную индустрию, то и среди финских компаний мы уже найдем немало примеров перевода производств в Польшу и Эстонию, а количество афроскандинавов среди обслуживающего персонала Vene-2013

напоминало всем, что выставка в Майами состоится в конце февраля.

Но в целом хельсинкское шоу нынешнего года оказалось очень необычным и по-своему впечатляющим. Начнем с того, что по моторной части выставка оказалась стопроцентным бенефисом американского Mercury Marine. Среди моторников у них был самый лучший и яркий стенд, где красовались не только новинки и хорошо зарекомендовавшие себя модели, но был и исторический уголок, в котором висели движки и плакаты времен основателя компании Карла Киекайфера (Carl Kiekhaefer). Вдобавок метров тридцать поляны было отведено под португальские РИБы Valiant и надувные лодки Mercury.

Рядом находился стенд бренда Drive (читайте в №240) с Mercury на транце, да и пройдя по всем залам выставки

(всего их было семь) я насчитал двенадцать полностью «омеркуренных» экспозиций. Эксперты объясняют это двумя причинами (утверждения представителей Konekesko – Yamaha, что американцам некуда девать деньги, оставим в стороне): во-первых, успеху Mercury способствовала сильная йена

деется только на спрос полумиллиона владельцев дач, расположенных на островах; рано или поздно их лодки состарятся и потребуют замены». «В кризисные моменты надо выводить на рынок как можно больше новых моделей, – говорит главный редактор журнала Kippari Vesa Леппя (Vesa Leppä).

стендах у них появились надувные доски Jobe Surf SUP голландского происхождения.

Buster – признанный лидер европейского «алюминия» опять удивил публику, правда, вновь – размерами! В прошлом году все думали, что увидели самую маленькую модель их линейки



Новый Nord Star 34 Patrol внешне мало отличается от привычной линии этих суровых «всепогодников», однако по своим компоновочным решениям это скорее комфортабельная моторная яхта

Первые образцы Finnmaster Pilot 7.0 отправятся в опытную эксплуатацию финской спасательной службой

и ценовая политика японцев, а вторых – свобода бренда к пакетированию. Оказалось, что на сегодняшний день американский производитель не связан никакими договорными обязательствами ни с одной крупной финской верфью.

В этом году организаторы порадовали посетителей 25-метровым «озером» с настоящим песчаным пляжем и баром на деревянных подмостках. Здесь проводились показательные выступления по вейк- и флайборду, подводной охоте, давались уроки гребли на досках (SUP).

Еще одна изюминка выставки – весьма представительная экспозиция украинской компании Brig, начиная от двухметровой надувнушки с реечным настилом за 500 евро и заканчивая современным РИБом Brig Eagle 650 за 18900 евро.

О громких финских новинках мы уже вам подробно рассказывали (Yamarin – №241, Suvi – №242), но в целом создается впечатление, что многие здешние компании находятся в состоянии растерянности или застоя.

«Я не знаю, какие шаги нам надо предпринимать в отношении экспорта в Россию, – сознался председатель ассоциации Finnboat Йоуко Уйю (Jouko Uiju), – в Финляндии мы на-



– Например, Aquador чувствует себя очень неважно – нет новинок, а старые корпуса не продаются. У Suvi же наоборот – прошлый год оказался рекордным для компании. Там нащупали ту денежную сумму, с которой готов расстаться сегодняшний покупатель».

И сегодня верфь Suvi порадовала посетителей тремя гребно-моторными моделями коричневого цвета (4.20–4.95 м, рассчитаны на мотор 2–5 л.с., стоимость вместе с веслами 1200 евро).

Konekesko – гигант скандинавского рынка, и эта фирма уверенно «бьет по площадям». В этом году их стенд значительно расширился за счет более обширных экспозиций Zodiac, Selva и Linder. У последней фирмы были даже три алюминиевых каноэ (4.65–5.25 м за 1300–1900 евро). Также Konekesko вдруг начал активное внедрение в сегмент стоячих гребных досок, на

– XS. Оказалось, что мы наивно ошибались. Сегодня верфь представила румпельный Mini (3.81×1.44 м за 2500 евро) с 6-сильной движком Yamaha на транце. Продукция компания – бесспорный образец для подражания, только вот кто ныне готов платить за качество и дизайн? Наверное, не от хорошей жизни стали муссироваться слухи, что Fiskars активно пытается продать бренд Buster.

Не обошлось без громких оваций в сегменте luxury, где шведская верфь Telva Marine представила 11-метровую ультралегкую композитную моторную яхту Delta 54, которая была названа «лучшей моторкой года» по версии журнала Motorboat.

Вообще, лейбл «лодки года» украшал носы нескольких экспонатов. Мы перечислили их в новостном разделе этого номера, но, признаться, критере-



Одна из радикальных новинок выставки – катер «К 24», построенный командой яхтостроителей из Finn Gulf. Хорош своими чистыми, немного старомодными формами, которые снова стали европейским трендом



Ряд алюминиевых моторных лодок Anytec пополнился «вниз». Anytec 530 – самый маленький представитель бренда, предназначенный рыбакам-любителям



На выставке можно было получить первые уроки гребли на SUP



Эстонские лодочники сохраняют культуру деревянного судостроения

рии жюри не всегда были понятны. Некоторые новинки выглядели сделанными довольно топорно. Как сообщил впервые присутствовавший на Vene наш конструктор Дмитрий Сабуров, лишь некоторые новые модели свидетельствовали о тщательности работы над ними дизайнеров-эргономистов – встречались откровенно «сырые» компоновочные решения. Времена лихорадочных усилий по удержанию верфей на плаву не идут на пользу конструкторской мысли.

Тем не менее, привлекать покупателя надо, так или иначе. Верфь Linex OY презентовала под традиционное покрывало и живую музыку новую

модель «всепогодника» Nord Star 34 Patrol. В его компоновке очевидны тенденции в моторных яхтах последних лет: максимальная раскрытость рубки в небо и в корму – через сдвижные люки-двери, кормовая спальная каюта во всю ширину корпуса, выделенный камбуз в носу, общее стремление получить максимум пространства при относительно экономных размерах.

Что бы ни говорил Веса Леппя, консервативный бренд Aquadog все же подвергся обновлениям, прежде всего косметическим – цветовая гамма бортов обновилась в сторону более светлой, охристой либо шаровой, более светлой стала отделка кокпитов.

Интересный эксперимент провела компания Finn-Marin. Выводя на рынок новую серию Pilot, характерную высокой рубкой с «обратными» передними стеклами и интересной компоновкой, которую можно условно назвать «полу-walkaround», она поставила опытный Finnmaster Pilot 7.0 финской спасательной службе Meripelastus. Оборудованная и раскрашенная соответственно назначению лодка выглядела очень выигрышно. По итогам опытной эксплуатации предполагается усовершенствовать всю серию Pilot, которая предназначена все же в первую очередь для частного покупателя – туриста и рыбака.



Польский мотосейлер Haber 660 сочетает высокое качество изготовления с умеренной ценой

НАВЕР о четырех киях

При таком большом количестве участников и такой солидной площади выставки, раскинувшейся на 7 залов, парусная часть ее могла бы быть и побогаче. Тем более в Финляндии, где на воде всегда встретишь поровну парусных яхт и моторных катеров. Но, увы... Морское разнообразие, представленное на бот-шоу, велико, а парусов и не видно. Приходится выискивать.

Цвета финского сэйлинга защищала единственная местная судостроительная верфь – Nauticat, производитель парусно-моторных судов в диапазоне длин 30–50 футов. На их скромном, но элегантном стенде представлена модель 37-футовой яхты с развитой закрытой надстройкой-рубкой, характерной для моторсэйлеров. Однако на Nauticat, выпускающая яхты двух категорий, разделяют понятия motorsailer и pilothouse sailing yacht. Последние, в отличие от простых моторсэйлеров, проектируются не «от объема», а «от гидродинамики», хотя внешне их бывает тяжело разделить. В залах на втором этаже расположилась экспозиция финского «спорткомитета»: несколько яхт олимпийского класса, на

которых выступают члены финской сборной по парусу. В том числе, был и участник Паралимпийских игр в Лондоне-2012 яхта 2.4mR. Отдельного места и времени требует также рассказ об экспозиции в залах исторического и деревянного судостроения, где также встречался парус.

Дистрибьюторы представили на выставке довольно разнообразную линейку брендов, за редким исключением хорошо знакомых и российскому покупателю: X-Yachts (Дания), Hanse (Германия), Beneteau (Франция), Salona (AD Boats, Хорватия), Jeanneau (Франция), Dehler (Германия), Saare (Эстония), Bavaria (Германия)... «Бавария», помимо 33-футового круизера, показала в Хельсинки спортивную 7-метровую яхту V/One – элегантный монотип, нишевой соперник «Мэлжесов» и «SB20».

Отдельно отметим участие в Vene Bat польских и эстонских судостроителей. Эстонцы выступили единым фронтом, организовав довольно большой стенд от лица Ассоциации эстонских судостроителей (АЕВ). Из разговора с ее представителями мы узнали, что в Ассоциацию входят 19 судостроительных производств, выпускающих

пластиковые, деревянные и металлические яхты и катера различного назначения, 8 смежных организаций и 2 специализированных образовательных учреждения. Финляндия для эстонского малого судостроения – основной рынок сбыта, и поддержка ассоциации и ее участия в выставке осуществляется в том числе и на официальном уровне – в этом помогает государственный фонд EAS.

На отдельных стендах были представлены яхты двух польских компаний: J&MW Yachts и НАВЕР Yachts. Верфь из Августова презентовала в Хельсинки яхты S-серии, показав публике 7-метровую парусно-моторную S-850, а судостроители из Нове Место – гафельный шлюп Haber 660 со складывающейся мачтой и подъемным килем. При более подробном знакомстве с президентом и конструктором НАВЕР Yachts Янушем Конколом (Janusz Konkol) мы узнали об уникальной патентованной системе управления судном при помощи четырех (!) поднимающихся килей (в носу, в центре и в корме), о которой мы расскажем читателям «Кия» в одном из следующих номеров журнала. ✎