

Самый крупный отечественный серийный РИБ – RX 1170  
(«Компан Марин» – «Лидер»)



Если отечественные Саввы Морозовы хоть как-то умудрились нивелировать рост цен на расходные материалы и стали очень небрежно (словно инфляции и роста стоимости потребительской корзины не существует) поощрять сотрудников, то вот импортеры никак не смогли про-

индексировать выросшую в Китае заработную плату и возросшие логистические издержки. Производить в Поднебесной дешевые лодки стало просто невыгодно, и импортный завоз в момент рухнул как минимум наполовину. Причем далеко не факт, что все перемещенные в нашу страну

из КНР лодочки нашли своего конечного покупателя или же не были проданы ниже себестоимости. Честной статистики в РФ нет и на государственном уровне, а про лодки и моторы мы вовсе скромно промолчим.

Самые крупные игроки данного сегмента («Петросет», Badger,

Популярное ныне НДНД



Weekend от «Петросета»





JJ Group, Gladiator) в один голос забили тревогу, ведь сегодняшним хитом российских продаж в одночасье оказался 36-килограммовый двухтактный и двухцилиндровый китайский подвесник Golfstream T 9.9 BMS (он же Parsun, он же Sail), а среди надувнушек самыми популярными стали борта стоимостью до 300 американских долларов. Конечно же, на одной



**Дмитрий Сандлер:**  
«Эпоха расцвета надувных лодок уже прошла»

шестой Земли продавались корпуса и больших размеров (как, например, флагман российского надувного флота – 12-метровый люксовый РИБ RX 1170 производства «Компан Марин» – «Лидер» стоимостью под 200 000 евро), но в валовых рыночных показателях они нынче погоды не сделали. Не удивляйтесь, именно цена, а не эксплуатационные характеристики, была главным локомо-



**Анатолий Герасимов:**  
«Гребные лодки – локомотив финансового успеха компании»

тивом продаж надувнушек в прошедшем сезоне.

И наши главные «конюшни» здорово преуспели в данном направлении. Не беря в расчет чисто гребные

оказалось много транцевых акробатов с ценами, не превышающими заветную «трехстволку» зеленых.

Например, в самый разгар сезона полноценную пайольную

«Тайга 320» («Лидер»)



модели, которые в августе можно было приобрести по 4000–5000 руб. за единицу водного удовольствия, в российском цирке

лодку Smart SMK 290 SL («Посейдон») можно было купить за 19 000 руб., а «Фрегат 280 ЕК» на тысячу дешевле. Обе лодки рассчитаны максимум под «пятерку». Но всех, конечно, превзошел Leader с уже

«Солар 330»



Запатентованное днище «Соларов»



вполне «взрослой» пайольной моделью «320 К» (под 10 л.с.) за 19 000! Это объясняется просто – себестоимость продукции Анатолия Герасимова несколько ниже из-за высокой технологичности и механизации производственного процесса. Вопросы оплаты труда тут трогать не будем, это личное переговорное дело капиталиста и пролетария.

Современными технологиями может похвастаться и патриарх отечественного «ПВХ-лодкостроения» Николай Мнев. В дешевейшем гребно-моторном отсеке у Николая Викторовича четыре имени («Туз», «Скиф», «Мурена», «Вуокса»), причем ту же «Мурену» можно приобрести в пяти вариантах (без настила, с пайолом, надувным матрасом, слань – книжкой или речным настилом) по цене от 14 000 до 18 000 руб. Такой «набор для гурмана» не дает покупателю никакого шанса откататься от покупки.

«Кайманы» вниз, «Скифы» вверх», – так охарактеризовал тенденции продаж прошедшего года

Николай Мнев. «Тайга» и «Компакт» – вот на что работали мои производственные мощности», – вторит Мневу Анатолий Герасимов («Лидер»).



**Андрей Заусаев:**  
«В будущем году многие мелкие фирмы прекратят свое существование»

В рыночном тренде оказался уфимский «Таймень» («Мастер лодок») – 18 моделей гребно-моторных лодок из 750-граммовой ПВХ по цене от 10 000 до 17 000 руб. Держал паруса по ветру и питерский Finc.

Эти производители выделены в обзоре не просто так. Если делать лодку качественно и соблюдать технические требования, то рентабельность производства гребнушек при упомянутой выше цене наступает после цифры 5000 штук в год. Вот и делайте сами вывод при встрече с новым именем или очередной заманчивой скидкой – стоит ли выбрасывать деньги на одноразовый товар.

Гаражники и мелкие фирмы в борьбе с титанами рынка и погоне за мнимой рентабельностью в прошедшем сезоне широко экспериментировали с тонкой ПВХ (меньше 700 г/м<sup>2</sup>), клеем и толщиной пай-

ола. С одной стороны, конечный результат творчества становился легче, с другой же – риск, доверившись такому качеству, закончить свои дни раньше срока заметно увеличился.

Хочется пару слов сказать по поводу импортозамещения. В 2015 г. некоторые фирмы экспериментировали и с отечественным клеем и ПВХ-тканью из Белоруссии. Но результат оказался неутешительным. Как говорил один умный рыбак, «если вы предлагаете «Жигули» в виде пива, то спасибо, а вот на машине катайтесь сами».

Другой заметный тренд прошедшего сезона – значительное расширение круга игроков в зоне НДНД (надувное дно низкого давления). Если копнуть «вглубь веков», то изначально на российском рынке существовало три гиганта в этой зоне, причем каждый со своей изюминкой – «Солар» (килеватое днище), «Фрегат» (многобаллонное дно) и «Ротан» (катамараны). Никто никому в откры-



**Николай Мнев:**  
«Покупательная способность рынка ушла в 1989 год»



«Мурена 300» («Мнев»)





Новый катамаран «Братана»

тую не мешал, и каждый производитель шел своей дорогой. Чуть позже у «Петросета» появился транцевый плоскодонный проект с китайскими корнями – Weekend (две модели), а питерская компания «Флагман» начала выпуск моделей, внешне весьма похожих на бердских детищ Сергея Чеснокова («Солар»). В Казани родились очень интересные и оригинальные лодки Comras. Опять же в Питере возникла фирма X-river.



**Константин Гольшев:**  
«Опыты с белорусской ПВХ оказались провальными»

Затем некоторые фирмы стали активно производить лодки со вставным пайолом типа AirDeck. Здесь можно назвать удачные проекты того же «Петросета» (Dingo 340 A) и «Лидера» («Тайга 320 A»). Но самая широкая линейка подобных лодок сегодня у Flinc. Конечно, по ходовым характеристикам все это не Zodiac 340 Activ V, где «эйрдек» интегрирован в кокпит вместе с надувным кильсоном низ-

кого давления, но по цене и качеству они вполне удовлетворяют даже щепетильных пользователей. Проблема их продаж кроется в насосе, ведь чтобы вывести такую лодку на полноценный «глисс», следует «набить» это «эйрдековское» днище до максимально рекомендованной в инструкции цифры (обычно 14 PSI или 1 бар). Других вариантов нет! Но не каждый насос накачивает AirDeck до положенного значения. Итальянский Bravo HP нынче совсем не по карману, а многие ножные помпы двойного действия частенько выходят из строя. Вот и получилось, что хороший и практичный сегмент рынка во многих случаях стал обычной жертвой экономии и «аксессуарных» интриг.

«Солар» и теперь задает тон в очень специализированной нише, производя по сути дела штучный товар в массовом исполнении, и в период кризиса компания выдала «на гора» несколько интересных нови-



**Закар Казарян**  
«В следующем году доступная «лодка выходного дня» будет восприниматься как неотъемлемая часть хорошего отдыха на родине»



«Ротан / Братан 380 Э»



# СОВРЕМЕННЫЕ МОТОРНЫЕ И ГРЕБНЫЕ ЛОДКИ КОМПАНИИ «FLINC»



	Д, м	Ш, м	Г, м	С, кг	М, кг	М, шт	М, шт	М, шт
F240L	2,4	1,24	0,32	140	10	2	1	
F260/260L	2,6	1,24	0,34	170	16	2	1+1	
F280T / TL / TLA	2,8	1,3	0,36	220	17	2	2	
F280T TLA	2,8	1,3	0,36	220	18	2	2	3,5
F300TL / TLA	3,0	1,38	0,38	220	24/18	2	2	3,5
FT290L / FT290LA	2,9	1,38	0,39	220	28/24	3	2	5
FT320L / FT320LA	3,2	1,38	0,39	320	30/26	3	3	6
FT320KL	3,2	1,52	0,42	380	43	3+1	3	9,8
FT340KL	3,4	1,52	0,42	400	44	3+1	3	9,8
FT360L / LA / KL	3,6	1,52	0,42	420	40/35/46	3	3+1	10

К\* - надувной киль



	Д, м	Ш, м	Г, м	С, кг	М, кг	М, шт	М, шт	М, шт
BM 250-эгоист	2,5	1,37	0,4	220	15	2	2	-
BM 250-эгоист Люкс	2,5	1,37	0,4	220	20	2	2	3,5
BM 250T	2,5	1,42	0,4	220	23	3	2	6
BM 300HF/300AF	3,0	1,37	0,4	220	24/20	2	2+1	3,5
BM 300S/300SA	3,0	1,37	0,4	220	24	2	2+1	5
BM 310K*	3,1	1,41	0,4	350	29	3+1	3	9,8
BM 310TR	3,1	1,43	0,4	330	28	3	3	6



	Д, м	Ш, м	Г, м	С, кг	М, кг	М, шт	М, шт	М, шт
Форт 200	2,0	1,27	0,36	120	8	2	1	-
Форт 220	2,2	1,27	0,36	140	13	2	1	-
Форт 240	2,4	1,27	0,36	160	14	2	2	-
Форт 260	2,6	1,27	0,36	180	15	2	2	-



	Д, м	Ш, м	Г, м	С, кг	М, кг	М, шт	М, шт	М, шт
Феникс 250	2,5	1,34	0,36	220	14	2	2	-
Феникс 280	2,8	1,34	0,36	220	16	2	2	-
Феникс 280T	2,8	1,34	0,36	220	17,5	2	2	3,5



Вставной AirDeck и пайольная версия



нок. В этом году сибиряки сделали водонепроницаемую серию лодок (четыре модели от 3.8 до 5 м) с водонепроницаемым тоннелем. Но это весьма узкая и не очень дешевая ниша. Гораздо проще делать бюджетные малокилеватые корпуса или совсем плоскодонки с НДНД.

Как уже известно, по объективным причинам из «Ротана» год назад выделился «Братан», а «Флагман» по-

сле смерти Никиты Коноплянцев стал вроде как законно воспроизводить знакомые всем катамаранные обводы. JJ Group (серия HDX) выдали на рынок корпуса подобные «Фрегату», с многобаллонным днищем.

Лодочки с НДНД появились в каталогах «Гольфстрима», «Гладиатора», Badger, «Лидера», про дешевые уфимские и мневские «матрасики» мы уже рассказывали. Боюсь, что очень скоро у самого популярного в этой категории проекта «Братан (Ротан) 340 Э» появится немало двойников. Уже практически в конце сезона новая фирма «БК 32» анонсировала выпуск лодки «РЛ 380» весом 25 кг (из ткани 900 г/м²!) Так что, должно быть, в 2016 г. мы увидим некоторое оживление в сегменте лодок с НДНД. Особенно если на свет будут появляться новые качественные модели по доступной цене.

Скорее всего, в следующем году мелкие фирмы начнут постепенно

отмирать (этому поможет еще дорожающая сертификация Таможенного союза), но перед «смертью», демпингуя во всех направлениях, они еще попортят немало крови нашим признанным лидерам. Китайский импорт еще более усохнет. Возрастет значение вторичного рынка, тюнинга и ремонта. Некоторые российские компании в очередной раз попробуют завоевать мир и, подобно украинскому «Бригу», создать глобальную дистрибуторскую сеть.



**Сергей Мнев:**  
«Значение вторичного рынка (ремонта, сервиса и тюнинга) в будущем году значительно вырастет»

Но в целом стагнация отечественного водно-моторного рынка в 2016 г. еще более усилится. И этому будут способствовать не

только ухудшающаяся платежеспособность населения и полное отсутствие рекреационной политики в РФ на государственном уровне, но и общемировой тренд – у молодежи все больше других интересов, где для надувной лодки остается все меньше и меньше места **✎**

«Смарт 310» («Посейдон»)







# 9-я международная выставка КАТЕРОВ И ЯХТ

9<sup>th</sup> International Exhibition of Boats and Yachts



8-13 марта 2016 года  
МВЦ «Крокус Экспо»

March 8-13, 2016,  
Crocus Expo IEC



Организатор / Organized by:  
**КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

+7 (495) 223-42-10  
[www.mosboatshow.ru](http://www.mosboatshow.ru)

6+

розетка