

MIBS-2006: кривое зеркало



Московская выставка катеров и яхт на Красной Пресне, 12-я по счету, ожидалась с особым интересом: все-таки дюжина — число знаковое, опять же, российский рынок товаров для отдыха на воде быстро растет, а вместе с ним растет и число выставок — так появилась и стала ощутимо набирать очки новая осенняя яхтенная выставка в комплексе «Крокус-Сити». В состоянии ли сегодняшняя MIBS адекватно отразить современные тенденции, может ли она ответить запросам потенциальных покупателей моторных и парусных судов — вот те вопросы, которые мы ставили перед собой, отправляясь в «златоглавую».



Выставка проходила в том же помещении, что и год назад. Первая заметная перемена поджидала нас сразу у входа: вместо одного национального (голландского) стенда, как в прошлом году, их теперь стало целых три — свои объединенные экспозиции выставили голландцы, французы и итальянцы. При этом помимо этих стендов на выставке присутствовали и другие фирмы из этих стран.

Голландцы сделали упор на высококачественные элитные суда (вернее, на

верфи, их выпускающие, поскольку ни одной яхты живьем на стенде не было), что неудивительно: строительство именно таких лодок — национальная традиция Нидерландов. Здесь господствовали такие судостроители, как, к примеру, уже знакомые нашим читателям «Royal Huisman», «Conyplex», «Blue Print Marine». Отметилась и довольно известная, хоть и небольшая, компания «Vitters Shipyard B.V.» (об одной из ее интересных яхт мы планируем рассказать в ближайших номерах). На объ-

единенном стенде французов, напротив, «монстров» не было: в основном здесь присутствовали сравнительно малоизвестные (причем не только в России) фирмы, а такие «киты», как «Jeanneau» и «Beneteau» были представлены своими российскими дилерами. Кстати, в отличие от прошлогодней выставки, внимание руководителей упомянутых фирм к MIBS было более чем поверхностным, если не сказать пренебрежительным. Так, хорошо знакомый нам Мартин Шемкес из «Jeanneau» провел



Украинская верфь «LAGOON ROYAL» привезла второй экземпляр моторной яхты-реплики «MARTIN», протестированной на нашей «мерной миле» (см. № 196)



«YAMAHA» выставила широкую гамму своих движков, включая 250-сильную модель



Парусные дельные вещи на стенде птербургской компании «Фодевинд-Регата»

на выставке буквально несколько часов в день ее официального открытия, после чего покинул Москву. Немцы (а на выставку прибыла большая группа довольно известных немецких специалистов), затратили на посещение залов MIBS тоже не более двух часов. Весьма красноречивые цифры! И надо заметить, что изначально намечался и германский национальный стенд (под эгидой Немецкого союза судостроителей), но потом от этой идеи отказались. Впрочем, это нас не особо удивило — еще в прошлом году М.Шемкес довольно однозначно охарактеризовал MIBS всего лишь как ярмарку-продажу, на которой топ-менеджерам крупных западных компаний особо задерживаться не имеет смысла...

Что же касается итальянцев, то в пору говорить о самой настоящей экспансии. Италия — один из безусловных лидеров мирового «прогулочного» судостроения



Очередная новинка от петербургской компании «Спортсудпром» — «SILVER EAGLE» с компоновкой «WALKAROUND»

(например, по объемам выпуска мегаяхт она уже много лет прочно удерживает первое место, обгоняя даже США), и ассоциация UCINA, объединяющая местных судостроителей, производителей и продавцов сопутствующих товаров и услуг, пользуется государственной поддержкой и рассматривает расширение рынка буквально как политическую задачу. Насколько показывает наше знакомство с UCINA, эта организация обычно предпочитает сама сделать первые шаги к сближению. Бурное развитие ботинга в России никак не могло остаться незамеченным, отсюда и такое количество экспонентов из Италии на MIBS. Проявляют подобную инициативу и отдельные районы страны — в частности, область Фриули-Венеция-Джулия, которую мы посетили в прошлом году (см. № 200). Проект «Mondo Mare» («Мир моря») основан руководством области прежде всего в расчете на кон-

такты с Россией, и работа одноименного стенда стала одним из знаковых событий выставки — проект представлял интересы 80 итальянских компаний. Несмотря на ряд технических накладок (на таможне «застряли» информационные и рекламные материалы, а курьерская служба ухитрилась потерять огромный постер, предназначенный для украшения стенда), команда «Mondo Mare», состоящая исключительно из представительниц прекрасного пола, была настроена оптимистично.

— Мы очень довольны результатами своего участия в MIBS — как по количеству и качеству новых контактов (всего мы «обработали» более 30 коммерческих предложений), так и просто благодаря искреннему интересу, выказанному вашими соотечественниками к нашей уникальной области, где на протяжении всего лишь 130 км береговой линии расположены 23 прекрасно оборудованные

марины, — говорит руководитель проекта Барбара Гоббо. — Мы заметили, что особенным спросом у состоятельных россиян пользуются предложения «под ключ»: яхта плюс стоянка на воде плюс дом или квартира. Получены первые заказы и для наших чартерных компаний, организующих плавания по Северной Адриатике. Еще одна интересная возможность сотрудничества появилась в области парусных школ: русские и итальянские парусные школы могут совместно организовать курсы обучения парусному делу. Несколько российских фирм проявили желание стать коммерческими представителями компаний, входящих в объединение «Mondo Mare», а в ряде московских яхт-клубов согласились сотрудничать в области продвижения наших марин и судостроителей.

Еще одного старого знакомого из Италии мы повстречали на стенде московской компании «АкваДрайв». Расположенное на севере Сицилии предприятие «Marinello», строящее «бюджетные» стеклопластиковые мотолодки под подвесной мотор, мы по-

сетили еще три года назад. Его владелец Гаэтано Строшо всерьез подумывал о контактах с Россией (к слову, ту же водостойкую фанеру он уже тогда получал из Братска), но сомневался, удастся ли легко решить проблемы с транспортировкой, таможней и вообще с российским законодательством. Теперь, похоже, лед тронулся.

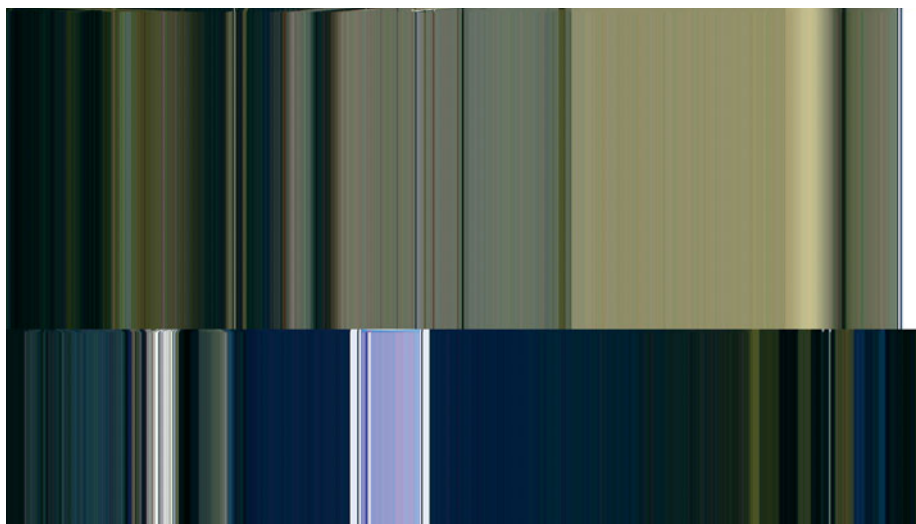
— Руководители компании «АкваДрайв», с которыми мы познакомились на генуэзской бот-шоу, заверили меня, что таких проблем для них не существует, — сказал Гаэтано, попыхая неизменной сигарой, — так что теперь и москвичи могут увидеть нашу продукцию. Кстати, еще в прошлом сезоне лодки «Marinello» использовались в качестве обслуживающих судов на нескольких парусных регатах в Подмоскowie. На MIBS мы выставили самую маленькую и самую большую модели (4,7 и 8 м), но достигнута договоренность о регулярных поставках всего модельного ряда. Изучив ситуацию с развитием маломерного флота в вашей стране, я прогнозирую дальнейший бум, так что

это была не разовая акция — «Marinello» в России всерьез и надолго.

Наш самый беглый осмотр показал, что вымывание отечественных предприятий с выставки достигло своего апогея. Выставку проигнорировали многие крупные российские судостроители, хотя и появились на ней в качестве обычных посетителей. Например, Николай Мнев, которого мы повстречали в один из дней, откровенно сказал, что это «не его формат и не его публика».

Из «китов» наличествовал только «Спортсудпром», готовый по объемам производства лодок «Silver» обогнать своего финского прародителя и представивший сразу две новые модели — «Eagle» с компоновкой «walkaround» и футуристического облика «Dorado» на базе «Hawk». Разнообразнее стала и цветовая гамма лодок.

Остальную же отечественную продукцию можно было буквально пересчитать по пальцам, а уж новинки тем более — запомнились только каютный «Корвет-600» от «Астрона», представленный совместно с московской



Сицилиец Гаэтано Строшо, владелец верфи «MARINELLO», убежден, что его лодки пришли в Россию всерьез и надолго. Справа — флагманская 8-метровая модель.



Присутствие моторных яхт «ELAN» на нашем рынке растет — на переднем плане модная ныне «42-я» модель



Моторы «Тоhatsu» набирают популярность в России



ПЕТЕРБУРГСКИЙ «КОРВЕТ-600» ОБЗАВЕЛСЯ РУБКОЙ



АЛЮМИНИЕВО-СТЕКЛОПЛАСТИКОВАЯ МОТОЛОДКА «GRIZZLY»



БУКСИРОВЩИК «MASTER CRAFT X2»



«BAVARIA» И «BMB» ТЕПЕРЬ МОЖНО КУПИТЬ В КРЕДИТ

компанией «MyBoat» (до сих пор существовала только открытая версия), и алюминиево-пластиковая мотолодка «Grizzly», демонстрируемая молодой петербургской компанией «Аква-Трейд». Из «крупняка» наиболее популярного для MIBS диапазона 28–35 футов была представлена единственная отечественная лодка — моторная яхта «Flagship», построенная в Казани.

Очень интересная и перспективная новинка, пусть лишь частично отечественная, обнаружилась на стенде московской компании «Trade & Management, Corp.» — дистрибьютора «Mercury» и «MerCruiser». Красовавшийся там стационарный мотор хоть и был покрашен красным «металликом», но сразу становилось понятно, что сделали его не «за бугром». Им и впрямь оказался знаковый 150-сильный «406-й», который ставят на «Волги», но с охлаждаемым выпускным коллектором, двухконтурной системой охлаждения и колонкой «Alpha 1». Одной только стыковкой с колонкой родство с «MerCruiser» не ограничивается — «гибрид» полностью соответствует своему американскому собрату по всем установочным точкам, начиная от крепежных «лап» и заканчивая электроразъемами. Есть даже активная катодная система защиты от коррозии! Все это позволяет устанавливать такой мотор на корпуса, заранее предназначенные для «MerCruiser».

Электронный блок управления не перенастраивался — эта работа будет

проведена на специальном стенде, который в скором времени должен поступить из США, но, как нам сообщили, «автомобильные» настройки не оказали какого-либо отрицательного влияния — компрессия и прочие важные показатели остались в норме, хотя выставочный образец успел откатать на катере «Восток» два полновесных сезона.

По такой же схеме уже подготовлен и 1.8-литровый «жигулевский» движок; оба «Меркрузера» по-русски могут комплектоваться не только колонками «Alpha», но и водометами «Alamarine Jet».

Использование отечественных автомобильных двигателей в качестве катерных «стационаров» представляется весьма перспективным (кстати, в последнее время мы видим все чаще примеров этого, прежде всего в глубинке). Дело даже не в деньгах, хотя такой комплект, несомненно, дешевле импортного. К сожалению, далеко не везде есть хорошо налаженный сервис иностранных моторов, в то время как починить тот же «406-й» можно практически везде, запчасти общедоступны и приобретаются не по «морским» ценам. Унификация наподобие той, что предложена «Trade & Management, Corp.», оставляет потребителю возможность выбора — тот, кто «вырос» из отечественного мотора, без лишних проблем и затрат заменит его на более мощный и надежный импортный.

На пресс-конференции мы поинтере-

совались, является ли вымывание недорогих судов и отечественных судостроителей целенаправленной политикой руководства выставки, но, увы, внятного ответа не получили. Безусловно, участие в выставке — дело недешевое, не каждая фирма (особенно маленькая) способна поднять такие расходы. Но отчего-то даже на региональных европейских выставках представлен обычно весь спектр судов — от недорогих тузиков, скромных моторных и парусных лодок вплоть до судов высшей ценовой категории. А у нас что? Повторимся, центральная выставка страны (а пока с формальной точки зрения MIBS считалась именно таковой) просто обязана демонстрировать весь спектр ценовых и типовых предложений, и прежде всего лодки и моторы отечественных производителей.

К сожалению, на пресс-конференции довелось услышать и другие малоприятные вещи. Так, руководитель Федерации водно-моторного спорта сообщил, что запланированный и анонсированный сочинский этап гонок катеров класса «PowerBoat Class One» в этом году не состоится по банальной причине — из-за нехватки средств. В норвежском Арендале, с трудом находимом на карте, их хватает, а в одном из крупнейших курортов России, претендующим на проведение зимних Олимпийских игр — нет. Чудны дела твои, господи!

Надо отметить, что большинство российских участников очень резко (в который уже раз!) отозвалось о самой

выставке и ее подготовке. Нехватка рекламы вновь стала темой для разговоров. В самом деле, если не считать «профильных» журналов да нескольких малоизвестных перетяжек на улицах Москвы, ее практически и не было. В итоге, как сообщил один из руководителей компании «AG Marine», «интересных нам посетителей на выставке просто не оказалось. Все лодки, которые мы привезли сюда, были проданы тем людям, с которыми договаривались заранее и которых приглашали сами. Мероприятие практически не рекламируется».

Сходной точки зрения придерживались многие другие стендисты. Кстати, и на взгляд хорошо было видно, что посетителей немного, а в последний день работы выставки — даром, что это было воскресенье — народу практически не наблюдалось вообще. Крупных презентаций (таких, как в прошлом году) или пресс-конференций дизайнеров с мировым уровнем (как, опять же, прошлогодний визит Дональда Старки) на этот раз тоже не проводилось. А краткое посещение MIBS немецкими специалистами (включая известного гамбургского дизайнера Биргит Шнаазе) осталось незамеченным большинством экспонентов и посетителей.

Уже упомянутая «AG Marine» является у нас фактическим лидером продаж лодок в кредит и, по словам руководства фирмы, сейчас объем продаваемых таким образом лодок составляет порядка 10% всех продаж. В будущее эта компания смотрит с уверенностью, прогнозируя расширение своего сегмента рынка на 20–50%.

Кредитование покупки катеров и яхт в России — дело пока новое, идущее трудно, поэтому было приятно отметить, что еще одна фирма предложила такую услугу своим покупателям: на

парочке нарядных аккуратных «Баварий» яркие красные цифры говорили о возможности покупки в кредит. Так, при базовой цене в 60 тыс. евро за «Bavaria 33 Cruiser» ежемесячные выплаты составят 1327 евро. Мы спросили у Александра Маркарова, как поднялись продажи «Баварий» после появления системы кредитования, но оказалось, что она введена буквально перед самой выставкой. Тем не менее перспективы своего бренда на российском рынке А.Маркаров оценивает очень высоко: «Через пять лет, — заметил он, — мы будем продавать российским заказчикам столько же «Баварий», сколько сейчас реализуется в Британии. То есть, порядка двухсот яхт в год!»

Амбициозные, конечно, планы, но европейцы обязательно будут в обозримом будущем продавать здесь свои яхты в больших количествах. Европейские яхтостроители просто обязаны начать осваивать наш рынок — пока же он, увы, слаб.

И выставка наглядно продемонстрировала это — кроме этих двух «Баварий» и одной «Beneteau» (да парочки швертботов) «живых» парусных яхт на стендах не было. Впрочем, присутствовавшие российские дилеры «Jeanneau» и «Dufour» демонстрировали явный оптимизм, говоря о постепенном расширении рынка.

Да, перемены в отношении обеспеченных россиян к парусу начались — в дополнение к тем российским заказам на большие парусные яхты, о которых мы говорили в статье про выставку в Дюссельдорфе, подобной победой похвасталась и верфь «Conyplex»: наш клиент заказал 60-футовую «Contest». Голландцы вообще демонстрируют пример медленного, но уверенного наступления на наш рынок — спокойно и почти

незаметно на нем присутствуют, но при этом тихо и без навязчивой рекламы завоевывают одну позицию за другой. Например, стальные голландские моторные яхты, еще пару-тройку лет назад совершенно не воспринимавшиеся нашим покупателем, теперь вполне обжились на российском рынке. Не стала исключением MIBS-2006 — компания «Prestige Yachts» выставила одну из новых лодок от верфи «Linszen», лидера в этом секторе судостроения.

Но в целом крупных яхт в этом году было немного. Российский рынок ощутимо меняется, и верхняя его часть (моторные яхты длиной более 60 футов) уже насыщена. Близок к насыщению и сегмент лодок длиной 50–60 футов, неустойчивы тенденции в секторе судов длиной 40–50 футов, а вот моторные суда длиной порядка 28–35 футов пользуются сейчас особой популярностью, и эта часть рынка переживает весьма бурный рост. Поэтому крупных лодок на выставке практически не было (в отличие от ситуации трех-четырёхлетней давности) — немногие исключения составили, пожалуй, лишь две очень красивые моторные яхты «Elan 42» и «Jeanneau Prestige 46», да упомянутый выше «Linszen 470 Mark II», а основную часть судов составили лодки длиной 25–35 футов. Изготовители и дилеры более крупных лодок на выставке, разумеется, присутствовали — здесь были стенды «Princess», «Azimut-Benetti», «Ferretti Group» и другие, но демонстрировали они лишь хорошо сделанные модели, а то и вовсе просто изящно оформленные стенды с логотипом компании.

Новым для отечественной выставки стало появление катеров, искусно стилизованных «под старину» — их демонстрировали сразу два экспонента. В сочетании с уже упомянутым «Linszen» это,



САМОЕ МАЛЕНЬКОЕ И САМОЕ БОЛЬШОЕ ИЗ ВЫСТАВЛЕННЫХ СУДОВ — ГИДРОЦИКЛ «SEA-DOO» И СТАЛЬНАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА «LINSZEN 470 MARK II»



«MerCruiser» по-русски — 150-сильный «волговский» мотор, легко взаимозаменяемый со своим заграничным собратом



Одна из новых моделей «Mercury»

на наш взгляд, является лишним свидетельством определенного насыщения моторного сегмента российского рынка — люди уже не хотят покупать лодки по принципу «чтобы как у всех».

Однако определенный рост квалификации обеспеченной части наших покупателей пока не сильно сказывается на самих дилерах и представлявших их товар экспонентах. Длинноногих девиц, правда, стало поменьше в сравнении с прошлым годом, но уровень работы многих стендистов от этого не вырос. Как вам понравится, такое, например, представление моторного судна одним из демонстрантов (не будем называть его, дабы не позорить фирму): «Длина лодки 10 метров, бимс — 3 метра»? Словосочетание «капитанская каюта», ка-

жется, скоро вообще выйдет из обихода — теперь вместо нее у нас «мастер-кабин»! На стенде с электрическими подвесными моторами «менеджер» сумел лишь сообщить, что они «бесшумные и для троллинга», после чего желание задавать какие-либо вопросы отпало. А представитель другой весьма уважаемой фирмы и вовсе вел себя по-хамски, в нашем присутствии предложив убраться вон со стенда тем из посетителей, кто не собирается ничего у него покупать.

В очередной раз не можем удержаться от сравнения MIBS, имеющей международный статус, с бот-шоу за рубежом. Каждая из них, подобно магическому зеркалу, отражает ситуацию если уж и не в мировом ботинге, то в национальном непременно. Посетив, например,

выставки в Дюссельдорфе или Гамбурге, вы получите исчерпывающую информацию о тенденциях развития прогулочного флота в Германии, бот-шоу «Vene» в Хельсинки расскажет вам, чем живут и на чем плавают жители Суоми... MIBS, конечно, тоже зеркало, но зеркало все-таки кривое, которое не полностью отражает ситуацию даже в государстве под названием Москва, не говоря уже обо всей России. В основе своей главное событие на отечественном водномоторном и парусном рынке все больше превращается в розничный магазин, в большой «showroom», нацеленный на определенную и не очень массовую категорию покупателей. ▬

А. Г., А. Л. Фото авторов

Нарядные «MERRY FISHER» от «JEANNEAU»

