

В репортажах с выставок принято делать обзор неких тенденций, которые эти выставки более или менее стабильно отражают год от года. Петербургская бот-шоу уже в который раз показывает, что понятие «тенденция» как таковое к ней неприменимо, и имеет смысл говорить только о конкретной ситуации в представленном на ней сегменте малотоннажного рынка, как оказывается, весьма зависимой от конъюнктурных веяний.

Петербургская бот-шоу:

ситуация или тенденция?

› Алексей Даняев, Игорь Владимиров. Фото авторов



В самом деле, как расценивать тот факт, что некоторые судостроительные компании, чьи мощности исчисляются многими тоннами произведенной продукции, обнаруживаются на стендах «Ленэкспо» с предсказуемостью извержения вулкана? Традиционно производственники здесь снова были представлены «Адмиралтейскими верфями», Костромским судомеханическим заводом, фирмами «Мнев и К» и «Лидер»; устойчивую репутацию стремились подтвердить торгово-дилерские фирмы и магазины морских товаров, такие как «Меркурий-НИИ ТМ», «Фордевинд-Регата», «Петросет» или «Порт-Артур». При этом из поля зрения рядового посетителя нынешней выставки (а порой и не только нынешней) выпали такие заметные на рынке имена, как «Silver», «Курс», «Техномарин», «Техноспортцентр», «Вельбот», «Стрингер» или «Фрегат», хотя, по проверенным слухам, фирмы эти продолжают успешно работать и выдавать продукцию на-гора, благо сезонный спрос на водный товар к началу лета обычно достигает своего максимума. Повидать же представителей

таких столпов отечественных производителей малотоннажки, как завод «Алмаз» НАПО им. В. П. Чкалова или Сосновский судостроительный, Московский моторостроительный завод им. Чернышева или Самарское моторное объединение, на невских берегах вообще не посчастливилось. По тем же проверенным слухам, часть активных производственников к моменту проведения выставки оказалась настолько загруженной госзаказом, что просто не сочла возможным и необходимым участие в ней. Как бы то ни было, с 7 по 10 июня в Гавани собралось 138 экспонентов, в основном из Петербурга, а также из Москвы, Архангельска, Череповца, Костромы, Казани, Волгограда, Томска и из-за рубежа: Финляндии, Турции, Испании, Эстонии и Китая. Немного меньше, чем в прошлом году (150), однако площадь павильона была задействована полностью, равно как и набережная, и причальные боны у нее.

О подающих надежды

Исторически сложившийся формат выставки предполагает: здесь будет большей частью не праздный посетитель, а круг людей, действительно стремящихся посмотреть новинки из катерно-яхтенного мира, приобрести что-либо со стендов с полагающейся скидкой, а также вдоволь пообщаться с единомышленниками, встреча с которыми порой просто не складывается в суете обыденности. Выставочная атмосфера наиболее благоприятна для представления компаний развивающихся, выходящих на рынок с новыми предложениями и желающими проверить их эффективность в режиме «реального времени».

Отмеченная еще на прошлой выставке тенденция увеличения производства металлических судов стала еще более явственной. Мы насчитали около десяти новых отечественных моделей сварных металлических судов, причем две из них – от новых производителей. Характерно, что размерность судов все больше перешагивает за привычный еще с советских времен 5-метровый рубеж. Доступность сегодня моторов практически любой мощности, притягательность удаленных крупных водоемов для семейного отдыха и туризма способствуют этому.

Гостей встречал у входа высокобортный темно-синий 7.5-метровый катер «Rozmarine 75» производства недавно основанной компании «Петротранс Инжиниринг», вооруженный подвесным мотором «Yamaha 225». Солидный производственный опыт фирмы позволяет надеяться на интерес к катеру широкой публики.

К производству мотолодок фирма приступила, уже имея опыт строительства судов, от речных трамвайчиков до плавучих АЗС. В основу концепции создания семейных прогулочных судов конструкторы положили три основных требования: крупная мотолодка должна при транспортировке на трейлере укладываться в стандартные требования Правил движения, внутри судно должно быть с отдельными носовой и кормовой каютами, максимально комфортными для путешествий одной-двух семей, а внешне – «просто красивым». Причем, как пояснили конструкторы, они хотели уйти от традиционной школы проектирования, которая, по их словам, повторяет наши старые боевые катера. Полностью сварной из сплава АМг5 корпус имеет килеватость на транце около 18°, разворачивается на плоскость, имеет толщину днища 5 мм, бортов – 4 мм. Вес при незаправленных танках – около 1650 кг. Рассчитан на установку подвесных или стационарных моторов мощностью до 250 л.с. Расчетная скорость – около 35 уз, а мореходность – до 4–5 баллов. Лодки строятся серийно, уже изготовлено 24 корпуса. Длина колеблется от 6.6 до 7.5 м. Основными покупателями стали бывшие владельцы





Сварной водометный катер «Seabear»



В качестве водомета используется «Mercury 250 OptiMax M2 Jet Drive»



Металлический каютный катер «Rozmarine 75»



Рижский «Викинг» теперь производится в России

яхт, которые столкнулись с проблемами содержания и управления парусным судном, но не хотят терять яхтенный комфорт и удобства.

Хорошо известная читателям серия моторных лодок «Корвет» пополнилась очередной моделью – каютным «Корветом-600». Конструкторы пошли наиболее выигрышным в наших условиях путем, совместив сварной алюминиевый корпус со стеклопластиковой секцией палубы и рубки. Судно не претендует на оригинальность дизайна, но выглядит достаточно аккуратно.

Еще одно новое имя питерских водометных катеров длиной 5,8 м на ниве композитных конструкций – «Seabear» (отметим оригинальное название – звучит как «Сибирь»). В зиговке борта легко узнается наследие лодок «Вельбот», что неудивительно: металлические корпуса варит та же фирма. Судно сделано явно по типу спортивно-рыболовных американских «басс-ботов», способных развивать высокие скорости на спокойных реках и озерах в поисках места ловли большеротого окуня и оснащено стационарной водометной установкой «Mercury 250 OptiMax M2 Jet Drive».

Сварной (также из сплава АМг5) низкобортный корпус имеет угол внешней килеватости около 18° с гидрольжей, на которой установлен водозаборник водомета. На прямой под 250-сильным двигателем скорость достигает 85 км/ч. Продольные дефлекторы-плавники по сторонам водозаборника говорят о том, что весь комплекс еще находится в стадии доводки и возможны прохваты воздуха на поворотах. Открытая стеклопластиковая палуба с ковровым покрытием представляет собой по сути широкую остойчивую рыболовную платформу с многочисленным оборудованием. Лодка предназначена в первую очередь для рыбалки и отдыха на порожистых реках, засоренных и мелководных водоемах. И по словам изготовителей, заинтересовали они в первую оче-

редь покупателей из Сибири. Предполагаемая стоимость – 35 тыс. долл.

Цельносварные алюминиевые лодки представили Адмиралтейская и Охтинская верфи. Охтинцы сделали ставку на строгий мужественный дизайн своих рабочих лодок, адмиралтейцы же напротив, сохранив концепцию «ни детали из пластика», попытались в своей новой флагманской модели «Мастер-651» отойти от брутальности простых сварных швов, применили порошковую краску на консолях и окантовке ветрового стекла, появились и роскошные мягкие сиденья. Получилась самая комфортабельная модель, жаль, частному потребителю она пока «не светит» по причине большого госзаказа на предприятии. Костромичи не преминули показать свой «КС-700» в дизельном исполнении, публикация о тесте которого была в прошлом номере. Не отставали и дилерские фирмы. «Трейд Марин» привезла очень симпатичный металлический семиметровый американский катер «North River Sea Hawk» с рулевой рубкой в полный рост. Это одна из ведущих судостроительных фирм Америки в сегменте металлических судов.

Если с алюминием все понятно – любой производитель попытается занять нишу наиболее востребованного на рынке товара, то стальной глассер от Дмитровского завода спецтехники выглядит пока экзотикой. Крашенный корпус лодки стандартной двухконсольной компоновки, сваренный из двухмиллиметрового стального листа, ничем не отличался на вид от алюминиевых собратьев, весил около 800 кг и под 115-сильной «Yamaha» шел наравне с каютной лодкой, оснащенной 130-сильной «Honda», со скоростью порядка 65 км/ч. Осталось дождаться варианта со стационарным дизелем – и лучшего судна для отдаленных районов Сибири и Дальнего Востока будет попросту не найти.

Алюминиевый десант был столь разнообразным, что лодки



Оригинальная по дизайну каютная моторная лодка «Арктур-560»



Катер «КС-700» Костромского судомеханического завода



Каютная версия мотолодки «Corvet-600»



«Yamarin B430R», прошедший в начале июня от Петербурга до Хельсинки и обратно

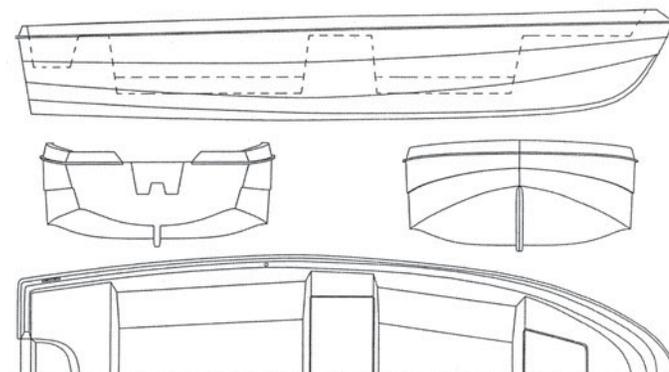
других типов на его фоне хотя и не потерялись (ну как можно не оценить элегантность финских «Aquador» и «Nord Star»?), то были изрядно потеснены. Среди пластиковых лодок были заметные образцы, например, уже тестированный нами каютный «Sea Star», чьи борта расписал под заказ аэрографом художник, или небольшая, но гордо выглядящая каютная мотолодка «Арктур-560».

Одним из самых успешных среди производителей стеклопластиковых яхт надо признать московскую фирму «Бавария яхтс», за дни работы выставки на борту ее яхт побывало немало поклонников известного бренда, а три лодки уже обрели своих капитанов.

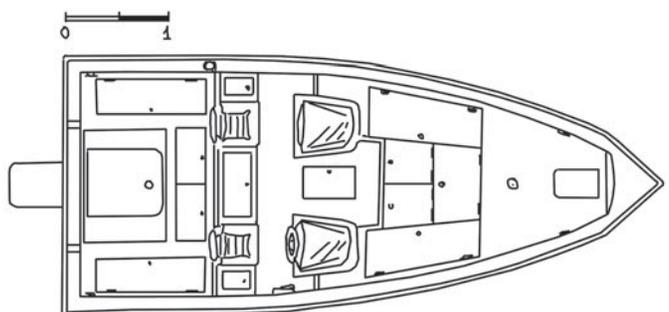
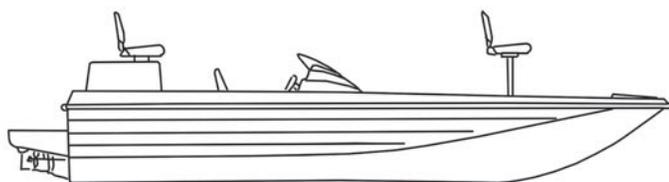
Обращала на себя внимание целая флотилия стеклопластиковых небольших прогулочных лодок от фирмы «Sava-Наутилус». Мы насчитали 25 моделей, а еще водные горки, велосипеды и т. д. Среди всего этого многообразия выделялась «Sava-435», по сути «Пелла-фиорд», но без носовой вкладной палубы, а с обычными банками. Привлекали внимание и желтый слетинский «Viking», получивший российскую прописку, и оригинальная складная легкая тележка на велосипедных колесах, на которой можно перевозить гребные лодки весом до 100 кг.

Рыболовы останавливались у гребной лодки из стеклопластика «Fisher-420» питерской фирмы «Dreamboat Petersburg». Она имела оригинальные очень приподнятые у скул обводы и отличалась повышенной остойчивостью и практически полной непотопляемостью. Отдаленно лодка напоминала старые промысловые лодки рыболовных артелей, которые ставили с них сети и вытаскивали неводы. Лодка предназначена не только для частного использования, но и для прокатных станций и туристских клубов.

Среди надувной братии стоит отметить появление «живьем» целносварных ПВХ-лодок серии «Тайга» от «Лидера»,



Весельно-моторная лодка «Fisher-420»



Одна из возможных планировок катера «Seabear»



Рабочая мотолодка из алюминия Охтинской судовой верфи



Стальная глissирующая лодка от Дмитровского завода спецтехники



Павильонная экспозиция фирмы «Петросет»



Один из легендарных катеров американской фирмы «North River»

а также несколько выплывавших круги на воде РИБов от «Sky Boat», в числе которых был уникальный складной образец.

Продолжает углубляться водораздел между серьезными производителями пневматики, которые тратят большие деньги на повышение надежности и безопасности своих судов, не очень заметные взгляду простых неискушенных покупателей, и фирм-однодневок, которые на этом просто экономят, не заботясь о возможных последствиях.

Дела моторные

Как и в прошлом году, не все марки подвесных моторов, которые доступны в текущем сезоне, можно было увидеть воочию и поговорить со стендистами. Да и сами стенды были несколько беднее, чем в прошлом году с точки зрения разнообразия. Пожалуй, наиболее обширная и разносторонняя экспозиция была у компании «Петросет», представляющей в Санкт-Петербурге «Yamaha». Руководство компании постаралось показать практически все, что связано у «Yamaha» с водой: моторы, лодки, гидроциклы, а также специальную одежду и аксессуары. Что касается непосредственно моторов, то, само собой разумеется, новинок особых не было, разве что впервые на выставке Северо-Запада можно было видеть новинку прошлого года «Yamaha F250». На воде перед выставочным комплексом традиционно располагается бон «Петросета», с которого «в моря» отправлялись на пробные заезды практически все желающие. Покататься можно было как на «Yamagan» с моторами «Yamaha», так и на активно продвигаемыми «Петросет» лодками «Silverado» с теми же моторами «Yamaha». Частые выходы в море «Sea Dragon», созданного усилиями «Петросет», свидетельствовали о том, что этот проект не только интересен потенциальным покупателям, но и находится в стадии активной «раскрутки» со стороны самой фирмы. Если попытаться оценить работу компаний

на выставке, то «Петросет» претендовал на первое место по активности и представленным лодкам, моторам и т. д.

Более скромно выступил «Стрингрей», представляющий у нас «Suzuki», но это и понятно: если «Петросет» продает все, что движется по земле и по воде, то «Стрингрей» вынужден ограничиваться только подвесными моторами и лодками «Suzumag». Надо отдать должное работникам фирмы, так как жизнь на стенде была достаточно активной, и в исчерпывающих и профессиональных ответах на вопросы никому отказано не было. Из новинок можно отметить 25-сильный мотор с впрыском топлива, который пока существует только как презентационный образец и купить его, увы, нельзя. Вообще сегодня бренд на подъеме. Как сообщил нам президент компании Дмитрий Волков, лидер четырехтактного направления «Suzuki 300» получил после премьеры на выставке в Майами очень хорошую оценку американской прессы. Напомним, что европейская презентация этого мотора должна состояться в Швеции в августе.

«Mercury-НИИ ТМ» в этом году ограничился показом нового 25-сильного мотора с впрыском, который в отличие от мотора «Suzuki» можно будет приобрести в ближайшем будущем. Эта модель имеет ручной запуск, но даже в таком исполнении система впрыска способна работать без аккумулятора. Она легче своего предшественника по мощностному ряду почти на 10 кг и весит около 71 кг. Мотор по своему внешнему виду стилизован под знаменитый «Verado» и выглядит очень эффектно.

Среди стендистов фирмы все дни работы выставки отвечал на вопросы посетителей Дмитрий Семенов. Это высококлассный специалист, который может дать исчерпывающие ответы практически по всем техническим аспектам знаменитой марки «Mercury».

Традиционно компания «Mercury-НИИ ТМ» организовала один из самых крупных и представительных стендов на



Катера «Aquadog» из Финляндии



Новый «Мастер-651» от «Адмиралтейских верфей»

бот-шоу. В этом году она не выставляла мощных моделей, а ограничилась имиджевой экспозицией.

Компания «Badger» представила моторы единственного европейского производителя «Selva», не забыв при этом продемонстрировать не только свои надувные лодки и катамараны, но и показав достаточно обширную экспозицию различного дополнительного оборудования для эксплуатации на воде лодок различного класса. Обращала на себя внимание целая серия винтов «Hustler», которые уже стали известны водномоторникам и получила у них высокую оценку.

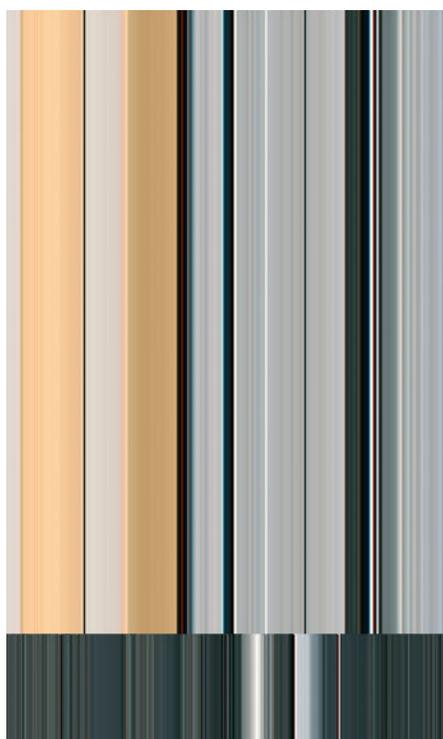
Больше стендов, посвященных мировым брендам, выпускающим подвесные моторы, на бот-шоу не было. «Tohatsu» и «Honda» были представлены в основном производителями надувных лодок, а также дилерами. Компания «BRP», ставшая уже более двух лет назад владельцем сладкой парочки «Evinrude&Johnson», вообще отсутствовала, хотя политика компании «РОСАН» в части продвижения товаров этой фирмы отличается достаточной агрессивностью.

Стационарные моторы также были немногочисленны. Наиболее яркие ощущения, а может быть и впечатления, оставил «Порт-Артур», ставший недавно представителем австрийской компании «Steyr Motors», выпускающей оригинальные стационарные моторы серии «моноблок», предназначенные для прогулочных и профессиональных судов. «Volvo Penta»,

как и в прошлом году, присутствовала, но очень скромно, может быть известность производителя настолько велика, что в особой рекламе он не нуждается, однако присутствие на выставке – скорее привычка, чем необходимость. На улице, где расположились в основном производители корпусов, компания «Вебрь» предлагала ознакомиться наряду с различного рода генераторами также с продукцией «Yanmar». Ничего нового, но всегда приятно еще раз взглянуть на продукцию одного из самых известных производителей.

Отечественных моторостроителей представлял Ульяновский моторный завод. После многолетнего отсутствия на крупных выставках российских моторостроителей это событие было весьма отрядным, тем более что ульяновцы привезли в Питер не только свои традиционные «Ветерки-8» и «-12», но и совершенно новый мотор «Ветерок-9.9». Его стоимость на заводе – 20 тыс. руб. Главное внимание при его разработке было уделено повышению качества и улучшению потребительских свойств. На мотор устанавливается новый карбюратор, для топливоподдачи теперь используются более долговечные шланги, новый штуцер (очень похожий на аналогичный от моторов «Tohatsu») исключает попадание топлива в воду. Меньший по диаметру, но более тяжелый маховик обеспечивает легкий запуск, для этой модели специально разработано новое зажигание. Полностью изменена система

ПМ 50-х гг. – «Чайка»



Впрысковый «Mercury 25» с ручным запуском



Новая модель ульяновцев – «Ветерок 9.9»



запуска, установка верхнего пускового механизма увеличивает крутящий момент при запуске, а система блокировки предохраняет дейдвуд от откидывания при прокручивании маховика. Появилась кнопка «Стоп», она сменила старую систему остановки изменением угла опережения. Теперь мощность двигателя замеряется на гребном валу и полностью соответствует заявленной. В лучшую сторону изменился дизайн капота, но главное – до 700 часов увеличен моторесурс двигателя. Эта модель взята как монотип для отечественного гоночного класса.

Достаточно неожиданным оказалось появление на выставке московской компании «JJ Marine» («JJ Racing»), которая представила подвесные моторы «Nissan» и надувные лодки «Nissamaran». Но, как известно, дочерняя фирма «Nissan» – «Nissan Marine» – торгует под раскрученным автомобильным брендом – в основном продукцией «Tohatsu» и «Honda». Однако сам факт появления «JJ Marine» на выставке весьма показателен. В ближайших номерах мы намерены более подробно познакомить читателей с этой продукцией.

Достаточно любопытно было посетить стенд «Vetus», но, правда, ничего нового по сравнению с тем, что нам удалось зимой увидеть на бот-шоу в Хельсинки, там не оказалось. Порадовал стенд «Аквармарин», представивший продукцию «Mastervolt», на котором демонстрировались различные электрические «штучки», необходимые для качественного оборудования судов разных классов.

Опытных водномоторников и вообще любителей старины порадовала ретроэкспозиция наших старых подвесников на стенде КАПО им. С. П. Горбунова. Энтузиаст этой коллекции А. Сидоров уже давно собирает забытые марки советских времен: «Чайка», «ЗИФ-5», «Стрела», «Москва-10», «Кама» и т. д. История создания этих моторов – в планах «КиЯ», надеюсь, что она вызовет теплые воспоминания у многих наших читателей. Так что эта тема лежит в портфеле «КиЯ».

Вот и все, что касается моторов. К сожалению, немного меньше, чем в прошлом году, по крайней мере, с точки зрения

общего количества представленных подвесных моторов и дополнительного оборудования.

Более эффективные, если угодно, события происходили на воде. Некоторые фирмы с видимым удовольствием демонстрировали всем желающим возможности своих корпусов и моторов. Но и тут по сравнению с прошлым годом было более пусто, что ли... Что это – ситуация или тенденция? Покажет будущая выставка.

Заметно выросла доля фирм, которые предлагают свои услуги по строительству марин, причалов, заправок на воде. Растущий флот настоятельно требует появления современной инфраструктуры на воде, без которой его дальнейшее развитие уже просто невозможно.

В связи с появлением дорогой техники и более интенсивной эксплуатации флота расширяется сфера услуг страхования на воде, которые предлагали уже пять фирм.

Подводя основные итоги выставки, надо сказать, что Петербургская бот-шоу по сути стала единственной выставкой, где можно увидеть большинство российских производителей морской техники, причем одновременно с экспонированием ее на воде. Тем не менее по-прежнему не до конца используется значительный потенциал бот-шоу. Большинство экспонентов обратило внимание на то, что интерес к выставке со стороны посетителей не очень высок, даже по сравнению с прошлым годом. И опять одной из главных причин называются поздние для покупателя и продавца сроки ее проведения. Казалось бы, перенос сроков проведения московской MIBS с апреля на август и уход ее в высшую ценовую категорию по экспонируемой, практически зарубежной технике и расценкам на площади, казалось, позволяет организаторам быть более свободными при выборе сроков ее проведения. Не удалось в этом году воплотить в жизнь задуманную новую концепцию выставки с переносом ее в современный вновь построенный павильон № 7. И все же большинство участников считает, что у Петербургской бот-шоу, которая, кстати, в 2007 г. будет десятой, юбилейной, есть все предпосылки стать центральной водно-моторной выставкой России. ☞

