

Артем Лисочкин. Фото автора, пресс-центра выставки и компаний-экспонентов

СТАМБУЛ СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ



Россияне любят бывать в Стамбуле. И дело, наверное, даже не в местной экзотике, представления о которой основаны скорее на чем-то читанном в детстве. Как это ни странно, но здесь куда меньше чувствуешь себя заезжим иностранцем, чем в подавляющем большинстве западноевропейских городов. Несмотря на обилие мечетей с минаретами и морскую воду Босфора, этот многонациональный мегаполис до крайности напоминает Москву – столь же бескрайняя, постоянная раздающаяся по сторонам территория, о точных границах которой, равно как и о численности проживающего на ней многомиллионного населения имеют смутное представление даже муниципальные чиновники; те же утыканные строительными кранами предместья и

обилие новостроя в исторических районах; столь же многочисленные полицейские и «гаишники», такие же сумасшедшие пробки на городских улицах и объездных автострадах...



BOAT SHOW



Многие стамбульцы, особенно занятые в сфере обслуживания, знают хотя бы несколько слов по-русски (тем более что те же «чай» или «билет» вполне понятны и без перевода), но все же главное, из-за чего чувствуешь себя здесь почти как дома – это сам менталитет местных жителей, очень близкий российскому. Параллели напрашиваются сами собой – причем не в одних только бытовых ситуациях, но и в бизнесе.

И своими масштабами, и основной направленностью стамбульская бот-шоу (официальное название – Turkish International Boat Show, или TIBS) очень близка к московской, и вот вам одна из этих параллелей – с недавних пор придется уточнять, какие именно выставки в Стамбуле и собственной столице имеются в виду.

Еще собираясь в дорогу, я чуть было не стал жертвой недоразумения – из информации на одном из веб-сайтов следовало, что к моменту моего приезда выставка должна уже неделю как закончиться. Как выяснилось, речь шла совсем о другом событии: выставочную организацию NTSR, которая уже 26-й год подряд выступала в качестве организатора крупнейшей в Восточной Европе и на Среднем Востоке бот-шоу,



Впрочем, на интерес к традиционному событию со стороны компаний-участников случившееся особо не повлияло – имеющиеся площади были заполнены до отказа, и никаких «пустот» не наблюдалось. Поддержали его и особо важные персоны. «Лицом» выставки стал очень уважаемый в Турции журналист, ведущий популярных ток-шоу Гани Мюше – заядлый яхтсмен и водномоторник. (А вот прибывший на церемонию открытия из столичной Анкары вице-премьер Турции Абдюллах Шенер, по его собственному признанию, ни разу в жизни не ступал на борт лодки или катера, даже экскурсионного).

В двух «высоких» павильонах были выставлены суда средних и крупных размеров; огромный зал этажом ниже отдали на откуп многочисленным стендам с оборудованием и аксессуарами (проход-лабиринт через него организовали так, что шансов пропустить кого-либо из экспонентов, даже оказавшихся «на задворках», у посетителей не было – хотя, чтобы вернуться к выходу, приходилось вновь проделывать уже пройденный путь, на что уходило как минимум минут десять).

Несмотря на размеры самого Стамбула и впечатляющие успехи Турции на международной «лодочной» арене (в частности, эта страна уже более 15 лет уверенно входит в первую десятку по объемам выпуска мегаяхт, а по суммарной длине построенных в 2006 г. корпусов и вовсе занимает третье место), по своим масштабам Стамбульская бот-шоу все же далека от таких гигантов, как родственные мероприятия в

проходившей 17–25 февраля, коварно «подрезал» новичок-конкурент, как это нередко делают водители на стамбульских улицах – компания CNR, взявшая в долгосрочную аренду несколько павильонов Всемирного торгового центра, организовала выставку аналогичной направленности под названием «Евразийская бот-шоу», причем всего лишь несколькими днями ранее. Сотрудников NTSR, единственной турецкой компании, входящей в Международную федерацию организаторов бот-шоу (IFBSO), не без возмущения поведавших мне о случившемся, пришлось утешать тем, что в Москве и почисте дела творятся – две конкурирующие выставки здесь проводятся в абсолютно одни и те же сроки, хотя и в разных точках столицы.

Естественно, подобный ход позволил CNR снять определенные сливки с турецкого «лодочного» рынка; кроме того, NTSR пришлось задействовать павильоны Всемирного торгового центра, не затронутые влиянием конкурента – меньшие по площади и с высотой потолков, не позволяющей разместить парусники с высокими мачтами (в результате «разоруженные» яхтенные корпуса длиной более 10 м можно было буквально пересчитать по пальцам).





Слав традиций и современности – моторная яхта в неувядающем «лобстерном» стиле и классический «баркас» от «Alenyacht»

Дюссельдорфе или Генуе – скорее напрашиваются сравнения с той же московской MIBS.

В выставке приняли участие более 200 экспонентов, представляющих около 600 различных брендов. Подавляющее число участников составляли местные компании, а вот что касается торговых марок, то здесь пальму первенства удерживал импорт – большинство западноевропейских, американских и японских наименований лодок, моторов и оборудования российскому потребителю хорошо знакомо и обычно присутствует практически на любой выставке подобной направленности.

Впрочем, в достаточном количестве имелась и продукция местных судостроителей. Прежде всего бросалась в глаза неослабевающая любовь турков к «классике», пока что не нашедшей путь к сердцу массового российского потребителя. Деревянные и стеклопластиковые «под дерево» водоизмещающие лодки и лодочки в ретростиле попадались буквально на каждом шагу. При всей уютной неторопливости внешнего облика подобных посудин их обводы – плод столетнего опыта местных мастеров, знающих о море не понаслышке – свидетельствуют о недюжинных мореходных качествах, а классические прямые валы – о том, что проблема мелководья стоит здесь далеко не на первом месте. Думается, что подобная тяга к традиционным судам диктуется не одной только модой, но и чисто практическими соображениями, тем более что такие лодки нередко используют не только для забавы, но и для дела (схожая картина наблюдается, к примеру, в Неаполитанском заливе, где классические вельботы «гоццо» современной постройки попадают едва ли не

чаще, чем суперсовременные скоростные катера, до которых столь охочи горячие итальянцы).

К числу истинных украшений выставки я бы отнес, скажем, 12-метровый «Aby 36 Oyster» компании «Ada», который при всей своей внешней неуклюжести и угловатости форм неумолимо притягивал взгляд своей «яхтенной» роскошью и совершенством отделки. Лодка, казалось бы, чисто прогулочная, даже скорее экскурсионная – эдакий «лайнер для местных линий», однако где вы видели подобный «водный трамвай», сертифицированный по самой серьезной категории «А», позволяющей выходить в открытое море?

Особой тщательностью изготовления отличались и открытые краснодеревые лодочки компании «Barbaros Teknecilik» длиной 5–7 м – судя по мягким подушкам, тиковым настилам и любовно исполненным мелочам интерьера, тоже предназначенные исключительно для приятного времяпрепровождения. Любуясь этими красивыми игрушками, я поймал себя на мысли, что деревянная открытая лодка с клинкерной обшивкой ассоциируется у меня прежде всего с сетями, застарелым запахом рыбы и вековым слоем чешуи под сланями – думается, что большинство россиян способно проявить к подобным посудинам лишь чисто платонический интерес.

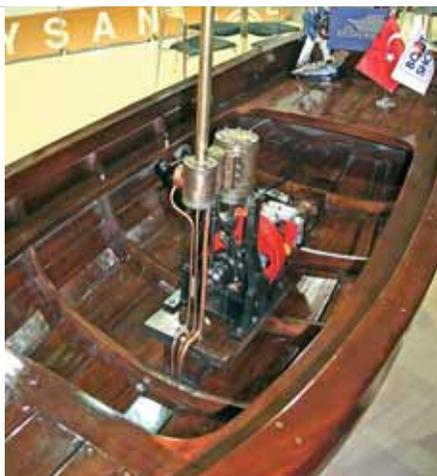
Впрочем, хватало в экспозиции и более «жизненных» с точки зрения соотечественника лодок турецких судостроителей. Удачный сплав традиций и современности представляет собой, например, продукция компании «Alenyacht» – помимо «классической» ретромоделки с индексом «305», верфь представила стеклопластиковую моторную яхту «Alen 425»



в стиле «лобстерной» лодки – это направление, существующее как бы «вне времени», пользуется устойчивым успехом и во многих европейских странах, и в Штатах (откуда, собственно, оно и берет начало).

Из судов более компактного класса очень приглянулся модельный ряд «С-Marine» от «Deniz Yatcilik» (вообще-то эта одна из крупнейших в Турции «лодочных» компаний до недавних пор была больше известна как дистрибьютор многих известных зарубежных брендов, но в 2001 г. здесь решили основать собственное производство). Каютные катера серии «Cruisy» (19 и 27 футов) и открытые «Sporty» (15, 19 и 24 фута) – это более привычные нам глиссирующие скоростные лодки с привлекательным современным дизайном, качество изготовления которых – по крайней мере, при внешнем осмотре – оставляет довольно отрадное впечатление. Впрочем, «С-Marine» отдает дань и любителям старины – им адресована серия ретро-вельботов «Classy» со всеми положенными атрибутами вроде толстого каната, опоясывающего корпус по планширю.

Интересные с точки зрения россиянина «современные» глиссирующие лодки из стеклопластика выставили



Чтобы привлечь посетителей, продавцы оборудования и аксессуаров проявили немалую изобретательность. Разные типы якорей можно было испытать в ящиках с песком и галькой, а на стенде с реверс-редукторами компании «Vausan» постукивала действующая паровая машина.

турецкие верфи «San Boat» и «Mercan Yachting». Первую отличает внушительный модельный ряд из 12 наименований – от открытых малюток длиной менее 4 м до 12-метрового каютного «крейсера»; вторая делает основную ставку на скорость.

Наиболее простые и демократичные лодки, рассчитанные на установку подвесных моторов мощностью до 30 л.с., обнаружались на стенде «Safer Marine» (кстати говоря, этот сектор рынка, в отличие от многих европейских выставок, был представлен на Стамбульской ботшоу наиболее слабо).

Чисто познавательный интерес вызвала продукция компаний «Delta» и «Turbotsan». Корпуса их довольно крупных «рабочих» судов – патрульных, спасательных и т.п., издавна похожих на РИБы, изготовлены из полиэтилена методом сварки из труб и толстых листов. (До сих пор я был знаком только с совсем небольшими полиэтиленовыми лодочками, изготовленными совсем по другой технологии – в основном норвежскими). Судя по широкому ассортименту и заявленным объемам выпуска, подобные посудины действительно доказали свою жизнеспособность и пользуются спросом, хотя сваренное из полиэтиленовых труб некое грубоватое



Большинство лодок компании «Mercan Yachting» ориентировано на спорт и скорость (слева – парашютный буксировщик)



Модельный ряд «San Boat» не только широк, но и разнообразен – выпускаются как малютки длиной 3,5–4 м, так и 10–12-метровые моторные яхты с двухмоторными силовыми установками

Служебные суда с полиэтиленовыми сварными корпусами выпускают сразу несколько турецких фирм. На снимке – 12-метровый «Thunder 39» и 5-метровая «жесткая надувушка» от «Delta».



Кто бы мог подумать, что прогульно-экскурсионный «Aby 36 Oyster» сертифицирован по самой серьезной категории плавания «А»?



Лодка, подобных «Barbaros 6.50 Sloop», на выставке много – «классика» пользуется устойчивым спросом



Самый крупный экспонат бот-шоу – «Princess P67» – под традиционный аккомпанемент гудка был продан в Грецию



Сектор относительно простых моторлодок вроде продукции «Safer Marine» был представлен в Стамбуле довольно слабо

подобие обыкновенной открытой надувнушки поначалу вызывает только улыбку.

За пару рабочих дней, проведенных на выставке, особого посетительского ажиотажа я не заметил (хотя во время открытия и на выходных, говорят, здесь яблоку было негде упасть), но дела шли – чему я, сам поначалу того не зная, был прямым свидетелем. С разных сторон то и дело доносились разноголосые гудки, которые сперва вызвали у меня некоторое недоумение – неужели потенциальные потребители здесь настолько въедливы, что проверяют даже не столь важный элемент оборудования? Вскоре меня просветили: оказывается, по давней традиции так принято отмечать, что лодка нашла своего покупателя. Громче всех объявил

С современными глиссирующими судами серий «Sporty» и «Cruisy» в модельном ряду «C-Marine» компании «Deniz Yatcilik» соседствуют лодки «Classy» традиционного облика



об этом самый крупный экспонат – 21-метровая моторная яхта «Princess P67», которую за 1.5 млн. евро приобрел покупатель из Греции, а всего же подобные сигналы прозвучали под сводами Всемирного торгового центра более 80 раз.

Общее число посетителей за время работы выставки составило 51.902 чел., из них 2150 прибыли из-за рубежа. Наибольший интерес к Стамбульской бот-шоу выказали греки (где, по словам моих коллег из Афин, продукция турецкого малого судостроения очень хорошо известна), а наши соотечественники, согласно предоставленной организаторами информации, оказались на втором месте (кстати, некоторые рекламные проспекты и таблички с техническими данными содержали информацию и на русском языке). Судов среднего размера и сопутствующих товаров было продано на сумму более 15 млн. долл.; за крупные яхты покупатели выложили около 35 млн.

После окончания выставки я связался с генеральным директором NTSR Серканом Тылыюлу и попросил его подвести основные итоги мероприятия. По его словам, несмотря на проблемы с CNR, вынудившие несколько сократить выставочные площади, 26-я Стамбульская бот-шоу завершилась более чем успешно. Были превышены практически все достижения прошлых лет – прежде всего по числу посетителей и уровням продаж. Что же касается взаимоотношений с неожиданными конкурентами, посягнувшими в числе прочего и на зарегистрированную торговую марку, то NTSR планирует отстаивать свои права в суде, дабы предотвратить повторения подобной ситуации в будущем. «Интерес россиян к Стамбульскому бот-шоу не может не радовать, – сообщил в заключение г-н Тылыюлу. – Растет число посетителей из России, увеличивается и объем продаж. Думается, что наша бот-шоу может стать эффективной платформой и для представления российских достижений в малом судостроении».